



«La ballade du Clemenceau»

**Transfert de risque vers les pays en développement
L'exemple du démantèlement des navires en fin de vie**

Annie Thébaud-Mony et Henri Pezerat¹

European Asbestos Conference : Policy, Status and Human Rights

Parlement Européen, Bruxelles, 22/23 septembre 2005

Le porte-avion CLEMENCEAU, mis à flots en 1957, a été désarmé en 1997. Comme dans tous les navires de cette époque, l'amiante est partout : des parois du navire aux salles de machine en passant par l'isolation de l'ensemble des structures. L'amiante contenu dans le Clemenceau relève de la réglementation française, européenne et internationale sur la gestion et l'exportation des déchets.

Je vais tout d'abord résumer l'histoire du Clemenceau avant de présenter les enjeux des procédures judiciaires engagée par Ban Asbestos pour que soit respectée une exigence fondamentale des réglementations en vigueur (Convention de Bâle, Règlement européen sur l'environnement). Cette règle est la suivante : chaque pays doit gérer ses propres déchets. Le démantèlement des navires – qui comporte une part importante de gestion des déchets en particulier le désamiantage - doit être fait dans le pays d'origine de ces navires.

¹ thebaud@vjf.inserm.fr, henri.pezerat@tele2.fr

2003... un tour en Méditerranée à la recherche d'un chantier de désamiantage peu regardant sur la réglementation

le Clemenceau a une première fois été vendu, en 2003, à une société espagnole qui a tenté - au mépris du contrat avec l'Etat français - de procéder aux opérations de désamiantage en Turquie, où la réglementation en matière de désamiantage est plus souple, ce qui a conduit le Gouvernement français à résilier le contrat et à remorquer le navire vers son ancien port d'attache, le port de Toulon.

2004... une multinationale de l'acier –Thyssen - s'intéresse à la coque de l'ex-porte avion Clemenceau

Un contrat de désamiantage et de démantèlement de la coque du navire a été signé le 23 juin 2004 entre l'Etat et le consortium étranger Ship Decommissioning Industries Corporation (SDI), filiale du groupe allemand Thyssen : une partie du désamiantage doit être effectuée en France, dans le cadre d'un contrat de sous-traitance. Au terme de cette première phase de désamiantage, il est prévu d'acheminer le navire en Inde afin d'y procéder au désamiantage du reliquat d'amiante puis au démantèlement du navire.

2005 Ban Asbestos interroge le Ministère de la Défense

Des opérations de désamiantage partiel du Clemenceau se déroulent donc en France à Toulon, entre novembre 2004 et mars 2005. Par courrier en date du 1^{er} février 2005, le Directeur adjoint du cabinet civil et militaire du Ministère de la Défense apporte des précisions au Président de l'association BAN ASBESTOS FRANCE sur les prétendues conditions du désamiantage du porte-avions CLEMENCEAU dans les termes suivants :

« le désamiantage réalisé dans le port militaire de Toulon comprend le retrait de l'amiante visible et directement accessible sans travaux de découpe ou de déconstruction portant atteinte à l'intégrité du navire. Il est en effet nécessaire de préserver la structure du navire pour permettre son exportation vers un chantier de démolition. Dans la pratique, 90% de l'amiante sera enlevé, le reliquat, environ 22 tonnes, sera traité en Inde par la société Luthra Group sous l'encadrement de la société française Technopure, responsable du désamiantage à Toulon »

Le Ministère reconnaît ainsi le projet d'exporter en Inde le navire partiellement désamianté et qui contiendra encore au minimum 22 tonnes d'amiante, au mépris de la santé des travailleurs qui seraient chargés du désamiantage en Inde et de la réglementation internationale sur l'exportation des déchets.

Un désamiantage partiel et sommaire : Ban Asbestos-France engage une procédure judiciaire contre l'Etat et SDI

Un article de Eliane PATRIARCA paru dans le Journal LIBERATION en date du 15 Mars 2005 indique :

« Le contrat passé par l'Etat en Juin dernier avec la société allemande SDI prévoit un désamiantage partiel du navire à TOULON effectué par le sous-traitant TECHNOPURE.

Un sous-traitant qui se pose aujourd'hui beaucoup de questions :

- D'abord sur le tonnage d'amiante contenu dans le navire. Selon SDI, le CLEMENCEAU contenait 220 tonnes d'amiante, dont 90 % devaient être retirés à TOULON et 10 %, soit 22 tonnes en Inde.

Mais TECHNOPURE affirme n'avoir enlevé que « 75 à 80 tonnes d'amiante, plus 180 tonnes de ferraille contaminée ». « Nous avons dû travailler sans savoir combien d'amiante contenait exactement le bateau, déplore TECHNOPURE, car il n'y a jamais eu de diagnostic amiante fait sur le CLEMENCEAU. »

L'entreprise affirme qu'elle aurait pu en retirer beaucoup plus si SDI l'avait voulu... et avait accepté d'en payer le prix.

« Dans ces bateaux tous les sols sont amiantés. Pour le CLEM et ses 30.000 m² au sol, cela représente quelques 180 tonnes ! » Or le contrat avec SDI excluait toute intervention sur les sols qui n'aurait pas empêché le bateau de prendre la mer.

- Deuxième interrogation : la formation au désamiantage du personnel indien. Au Ministère de la Défense, comme chez SDI, on explique que la fin du CLEM représente un projet pilote, pionnier pour la création en Inde d'une filière propre de dépollution et de démantèlement conforme aux normes occidentales. Selon leurs avocats, « les sous-traitants indiens choisis sont certifiés ISO 9001 (gestion) 14001 (environnement) et 18001 (prévention, hygiène et sécurité). » « C'est la première fois qu'on porte en Inde autant d'attention à toutes ces normes », ont-ils assuré, louant le « transfert de technologies » entre la France et l'Inde. Selon SDI, des représentants de la société indienne devaient venir en FRANCE se familiariser avec le chantier de désamiantage à TOULON, TECHNOPURE et SDI assurant ensuite le contrôle des travaux en Inde. Un scénario idéal de coopération Nord-Sud, dont le Ministère de la Défense se portait garant devant les associations plaignantes, le mois dernier par courrier. Mais le 15 Février dernier, la fin du chantier approchant, la Société TECHNOPURE a préféré dénoncer la clause du contrat la liant à SDI dans laquelle elle s'engageait à informer et familiariser les représentants des sociétés indiennes.

« Nous avons demandé, dans notre contrat, à recevoir les salariés indiens par groupe de cinq durant un mois et demi pour une formation efficace. Mais nous n'avons jamais vu aucun représentant indien sur le chantier », regrette TECHNOPURE. L'entreprise devait aussi, par contrat, laisser du matériel de désamiantage à bord à destination du personnel indien : masques, combinaisons jetables, déprimogènes... « Personne ne nous a dit pour combien de travailleurs, déplore TECHNOPURE qui affirme n'avoir pu obtenir de plan de travail pour la dépollution en Inde. Cette légèreté de SDI nous a poussés à dire stop. Dans ces conditions, nous n'étions pas en mesure de respecter nos engagements. »

TECHNOPURE vient d'achever son chantier de désamiantage entamé en Novembre et va restituer le navire à l'Etat cette semaine. Mais se dit incapable d'affirmer combien il reste d'amiante à bord, laissant entendre qu'il s'agit de bien plus de 22 tonnes. »

Dans un article paru le lendemain, TECHNOPURE affirme que *« seul l'amiante friable qui se trouvait dans le compartiment machines et les deux catapultes a été retiré ».*

Il apparaît donc, selon les déclarations du sous-traitant TECHNOPURE effectuées au Journal LIBERATION, que les écritures déposées par l'Etat Français devant le Président du Tribunal de Grande Instance de PARIS sont contraires à la vérité.

En particulier 30.000 m² de sol qui auraient pu faire l'objet d'un désamiantage sans compromettre la navigabilité du bâtiment n'ont pas été traités.

L'indication selon laquelle 22 tonnes d'amiante resteraient en place sur l'ancien porte-avion, ne correspond pas à la réalité.

L'affirmation de l'Etat Français selon laquelle : *« le sous-traitant indien bénéficie d'un transfert de technologie, ses salariés étant formés à TOULON sur le navire, et de rapport d'expertise sur l'amiante enlevé sur les secteurs où il en subsiste. »*, correspond également à une fausse déclaration de l'Etat, puisque aucun salarié indien n'a été formé par TECHNOPURE qui a dû sur ce plan dénoncer la clause du contrat la liant à SDI, les déclarations de la société TECHNOPURE dans le journal LIBERATION ne permettant pas de savoir si l'Etat a été informé de la défaillance de SDI dans ce domaine.

Si l'on ne pouvait imposer que la coque de l'ex porte-avions Clémenceau soit désamiantée et démantelée en France, elle serait remorquée vers la baie d'Alang en Inde pour y être vendue à l'état de ferraille. C'est dans la Baie d'Alang que serait réalisée la fin du désamiantage et le démantèlement du navire.

Qu'en est-il des chantiers de la baie d'Alang ?... un Bhopal à petits feux

Plusieurs enquêtes - en particulier celles de Greenpeace International en 1998, 2000 et 2002² - ont révélé la réalité d'une plage d'une dizaine de km de long où viennent s'échouer, poussés par des marées dont les amplitudes sont parmi les plus fortes du monde, des centaines de navires venant du monde entier. Entre mai 2001 et mai 2002, 264 bâtiments ont été ainsi vendus aux ferrailleurs indiens, les plus importants chantiers occupant la baie d'Alang. Aujourd'hui avec plus de trois cents navires démolis chaque année, Alang est le plus grand cimetière de navires du monde.

La plage d'Alang est divisée en 184 parcelles, dont la plupart n'ont qu'une trentaine de mètres de large. Ces parcelles sont réparties entre une centaine d'entreprises.

Entre 25.000 et 40.000 personnes, selon les périodes, y travaillent, les plus jeunes ayant à peine 17 ans, toutes pataugeant dans une boue extrêmement polluée. Les femmes transportent sur leurs têtes tous les objets les moins lourds, extraits des épaves (y compris des déchets d'amiante). Les hommes - une multitude - sont occupés à dépecer les navires au chalumeau et à traîner par groupes de dix ou vingt, tôles, poutrelles et toutes pièces métalliques accrochées à de longs câbles. D'autres, toujours en groupe, transportent ces pièces sur leurs épaules. D'autres encore, sur la plage constamment enfumée brûlent les huiles et tous les déchets non susceptibles de revente.

Seules, de temps à autre, apparaissent de petites grues, l'étroitesse des parcelles empêchant toute mécanisation des opérations. Les équipements de protection individuelle et collective sont quasiment inexistantes. Tout au plus des casques ont été fournis. De temps à autre, un foulard masque le nez et la bouche du travailleur, la découpe de la coque au chalumeau s'effectuant sans masque et le plus souvent sans lunettes. Les accidents du travail sont quotidiens, y compris ceux provoqués par des explosions et incendies quand la flamme des chalumeaux touchent des poches de gaz, d'huile ou de carburant. Officiellement on dénombre un trentaine de décès chaque année, mais ce chiffre n'inclut pas tous ceux qui meurent de maladie. Il est donc largement sous-estimé.

L'ensemble des chantiers apparaît comme une immense fourmilière, de surcroît en été transformée en une fournaise où la température atteint aisément les 50°C, ce qui rend quasiment impossible l'utilisation des équipements de protection individuelle utilisés dans les opérations de désamiantage en climat tempéré.

Les travailleurs logent, en grande majorité, au plus près des chantiers, à plusieurs dans le même baraquement, au sein de bidonvilles sans eau courante, juste au-delà de la route qui court,

² voir <http://www.greenpeace.org/international>

parallèlement à la plage. Le sol et l'air y sont presque aussi pollués que sur les chantiers, la promiscuité, la pollution et la malnutrition entraînant une haute incidence de maladies graves (malaria, tuberculose, lèpre et maintenant sida, sans compter les maladies professionnelles)

Une pollution très grave sous de multiples formes est omniprésente tant sur les chantiers que dans l'environnement terrestre et maritime.

L'amiante par exemple est partout, venant de la destruction des calorifugeages, des cloisons, plafonds et de multiples lieux au sein des navires où il assurait l'isolation thermique et même phonique. Lors des opérations de démantèlement, l'amiante est arraché sans la moindre précaution à mains nus, à la barre à mine, ou dispersé sous le feu des chalumeaux. Dans les reportages filmés de Greenpeace International de 1998 et 2000, on voit même un ouvrier étalant à la main, par terre, pour le faire sécher, de l'amiante bleu (crocidolite, la variété d'amiante la plus dangereuse) en vrac. Cet amiante sera ensuite revendu dans quelques unes des multiples échoppes situées le long des routes du voisinage. Ce polluant à lui tout seul engendrera des milliers de victimes de fibroses pleuro-pulmonaires et de cancers.

Mais la pollution par l'amiante n'est pas la seule. Les peintures contenant des pigments à base de **plomb** et de **chrome VI** sont extrêmement fréquentes dans les navires et engendrent des nuages de toxiques sous le feu des chalumeaux, d'où l'apparition inévitable des multiples et diverses manifestations du saturnisme, et, à terme l'apparition de cancers.

Les peintures de coque de navires contenant du **tributylétain** (TBE), un pesticide utilisé pour éviter les dépôts de mollusques et coquillages divers sous la ligne de flottaison, sont à l'origine d'une grave pollution des milieux marins et sont désormais interdits d'utilisation, mais les bateaux n'ont pas loin de 30 ans d'âge en moyenne quand ils viennent finir leur vie à Alang, et les analyses de Greenpeace ont montré sur place une pollution considérable de l'eau, des sédiments et des sols par le TBE et secondairement par d'autres dérivés organiques de l'étain, redoutables pour leur neurotoxicité.

Quant aux biphénylpolychlorés (**les PCB**) on les trouve dans les navires non seulement à l'état liquide dans les transformateurs, mais à l'état solide dans les peintures, dans de multiples appareils électriques, dans des gaines de câbles, etc., en raison de leur inertie chimique et de leur résistance au feu. Sous la flamme des chalumeaux, à très haute température, ils donnent des dioxines et des furanes, composés non seulement cancérogènes mais responsables de diverses atteintes en particulier du système immunitaire.

Enfin les multiples feux sur les plages et la flamme des chalumeaux produisent des nuages de fines poussières, riches en hydrocarbures polycycliques aromatiques, les **HPA**, premiers cancérrogènes repérés dès le 18^{ème} siècle comme étant à l'origine du cancer du scrotum des ramoneurs, et connus maintenant comme l'une des principales familles de cancérrogènes, à l'œuvre dans les cancers de la peau, des poumons, de la vessie, etc.. Et là encore les analyses de sols et de sédiments réalisées par Greenpeace ont révélé des taux inquiétants.

Au final il apparaît que les ouvriers vivent en permanence dans une atmosphère hautement polluée qui est déjà et qui sera plus encore demain à l'origine d'une multitude de maladies et de décès. Un spécialiste allemand en santé-travail, accompagnant la délégation de Greenpeace en 1998, a estimé qu'au moins un quart des travailleurs seraient atteints prématurément par des cancers professionnels, ce qui est sans doute une estimation à minima si l'on tient compte des probables effets de synergie entre les différents polluants.

*
* *

En 1998 il était comptabilisé, de par le monde, une mise au rebut annuelle d'environ 700 navires. Depuis le nombre de navires envoyés chaque année au démantèlement n'a fait qu'augmenter et l'interdiction des navires à simple coque - survenue le mois dernier - ne va faire qu'accélérer ce mouvement.

Parallèlement, si dans les années 1970, des pays comme l'Espagne et la Grande-Bretagne avaient développé des chantiers de démantèlement hautement mécanisés, ce sont les chantiers asiatiques (Inde en tête) qui, dès le début des années 1980 ont pris le relais dans le cadre de stratégies de sous-traitance des firmes multinationales de l'acier, en cassant les prix, sans investissement majeur, en employant une main d'œuvre nombreuse, sous payée et livrée sans défense à une grave surexposition à des toxiques majeurs.

Devant les protestations internationales quelques mesures ont été prises, dérisoires, par exemple des panneaux - en anglais - appelant à respecter la sécurité (No safety, Know pain. Know safety, No pain), des casques ont été distribués. Rien à voir avec les investissements lourds qu'implique un chantier de désamiantage, sans parler de la prévention face aux autres polluants.

Et rien ne changera sans une remise en cause totale de tels chantiers, ne serait-ce que parce que la technique d'échouer sur une plage un énorme navire face à un chantier de 30 m de largeur, ne peut pas permettre d'appliquer un plan correct de sécurité. Au delà, il faut considérer dans quelle situation se trouve aujourd'hui l'Inde en matière de santé des travailleurs. Dans la réglementation indienne, l'usage de l'amiante est toujours autorisé et il n'y a pas de normes strictes de prévention. C'est encore le règne de « l'usage contrôlé » préconisé par les firmes multinationales de l'amiante présentes en Inde. Ceci s'inscrit dans un contexte social où salaires, conditions de travail et protection sociale sont sans rapport avec la situation des pays européens, ce qui justifie les stratégies des multinationales de l'acier qui peuvent ainsi abaisser les coûts du démantèlement des navires. Sur de tels chantiers la mise aux normes européenne en matière de sécurité signifierait une transformation sociale profonde de l'organisation du travail en Inde, voire de la société indienne dans son ensemble.

L'illégalité du transfert du Clemenceau vers l'Inde pour démantèlement

Le transfert du navire se ferait en méconnaissance de la réglementation existante en matière d'exportation de déchets dangereux.

Que dit la réglementation française ?

Le décret n° 90-267 du 23 mars 1990

Ce décret, relatif à l'importation, à l'exportation et au transit de déchets générateurs de nuisances, prévoit en son article 18 que l'exportation des déchets visés à son annexe I, au nombre desquels on trouve « toute matière, substance ou produit dont l'utilisation ou la mise sur le marché est interdite dans le pays exportateur » et « les déchets contenant de l'amiante », est subordonnée à une autorisation délivrée par le ministre chargé de l'environnement « au vu de l'accord préalable de l'Etat de destination ».

L'article L. 541-40 du Code de l'environnement

Le transfert du navire serait également contraire aux dispositions de l'article L. 541-40 du Code de l'environnement, qui prévoit que l'exportation des déchets est interdite lorsque le destinataire « ne possède pas la capacité et les compétences pour assurer l'élimination de ces déchets dans des conditions qui ne présentent pas de danger ni pour la santé humaine ni pour l'environnement ».

La Cour Suprême d'Inde, dans une décision en date du 14 octobre 2003, a considéré précisément que l'Inde devait participer aux réunions concernant le démantèlement des navires, avec un

mandat clair impliquant l'obligation de décontamination des navires pour des substances dangereuses telles que l'amiante.... avant toute exportation vers l'Inde (article 70-2 (2)).

Et l'Europe ?

Le Règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil du 1^{er} février 1993

Le transfert du navire en Inde serait également contraire aux dispositions du Règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil du 1^{er} février 1993 concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne, qui prévoit en son article 14 que *« sont interdites toutes les exportations de déchets destinés à être éliminés »* et en son article 26-1 que *« constitue un trafic illégal tout transfert de déchets ... qui est contraire aux articles 14... »*.

Ces règles françaises et européennes ne font qu'appliquer les dispositions de la convention de Bâle.

La convention de Bâle du 22 mars 1989

Le transfert du navire est contraire aux dispositions de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, convention signée par la France et l'Inde et entrée en vigueur le 5 mai 1992.

L'amiante présent dans le navire, qui figure parmi la liste des déchets dangereux au sens de l'article 1 de la Convention, constitue bien un déchet au sens de son article 2-1, puisqu'il s'agit d'une *« substance ou objet qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer »*.

Or, l'article 4-9 de la Convention prévoit que les mouvements transfrontières de ce type de déchets ne sont autorisés *« que si l'Etat d'exportation ne dispose pas des moyens techniques et des installations nécessaires ou des sites d'élimination voulus pour éliminer les déchets en question selon des méthodes écologiquement rationnelles et efficaces »*, ce qui n'est manifestement pas le cas concernant la France. Il s'agirait donc d'un trafic illicite au sens de l'article 9-1 de la Convention.

L'action en justice contre l'Etat français et la société SDI, menée pour l'association Ban Asbestos, par les avocats François Lafforgue et Jean-Paul Teissonnière, est en cours depuis mars 2005. La bataille juridique a été engagée par la partie adverse sur le terrain de la procédure et non d'un

procès au fond. Nous attendons une décision de la cour d'appel de Paris le 11 octobre 2005. Néanmoins, **le Clemenceau qui devait quitter la France pour la baie d'Alang en mars est toujours à quai à Toulon.** Etrangement, une seconde opération de désamiantage a été faite au cours de l'été...

Conclusion

Le rapport de force engagé depuis plusieurs années par des associations telles que Greenpeace et Ban Asbestos contre le transfert des navires en fin de vie donne visibilité aux nouvelles formes de transfert de risque et de double-standard entre pays de conditions salariales inégales. La « ballade du Clemenceau » est emblématique à plusieurs titres. Tout d'abord elle illustre non seulement de ce double-standard mais la résistance qu'opposent les multinationales et les états à appliquer la réglementation de protection de la santé des travailleurs dès lors que des intérêts économiques puissants sont en jeu. Mais Le Clemenceau, navire de prestige de la marine française, est emblématique d'un choix politique majeur à venir, à savoir ce qui adviendra, en France et probablement dans les autres pays européens, des navires en fin de vie de la marine militaire et de la marine marchande. Plusieurs bateaux de la marine nationale sont actuellement en attente...

Pour nous militants contre l'amiante, il s'agit de refuser le repli sur de fragiles victoires. Certes, l'Europe a interdit l'amiante mais nous devons aller plus loin et assumer intégralement les conséquences de l'utilisation massive d'amiante sur notre continent. Cela signifie en particulier d'assurer par nous-mêmes, dans des conditions effectives de sécurité, l'ensemble des opérations de désamiantage des navires aussi bien que des bâtiments publics, des écoles, des usines....

Tel est l'enjeu de la bataille judiciaire engagée autour du départ éventuel vers l'Inde de la coque de l'ex-porte-avion Clemenceau, qui a déjà entraîné la mort de nombreux travailleurs de l'amiante, ceux qui dans les chantiers navals ont assuré sa construction il y a près de 50 ans, mais aussi tous les marins, mécaniciens et soldats qui, pendant des décennies, ont navigué au contact de l'amiante.