

# Quel cap pour les bateaux en fin de vie ?

Plus de 700 navires de commerce sont détruits dans le monde tous les ans, en Asie pour la majorité d'entre eux. Ce chiffre devrait doubler d'ici à 2008, sous l'effet de l'interdiction des pétroliers à simple coque. La Marine nationale sera inéluctablement confrontée, dans les prochaines années, au problème de la gestion des navires de guerre en fin de vie.

# Chronique de la coque Q 790

En Europe, et donc en France, aucun chantier n'a actuellement la capacité de démanteler de grands bateaux de commerce ou de croisière, ainsi que des bâtiments de guerre du tonnage de l'ex-Clemenceau.

Retour sur la démarche conduite pour le démantèlement de la coque de l'ancien porte-avions.

Le porte-avions *Clemenceau* a été admis au service actif en 1961. Il a navigué pendant presque 40 ans sur toutes les mers du globe, parcourant plus d'un million de nautiques. Plus de 20 000 marins ont servi à son bord. Le *Clemenceau* a cessé son activité opérationnelle en 1997. Sa "condamnation" a été prononcée par le ministre de la Défense fin 2002. Aussi la coque Q 790 a-t-elle été remise à la direction nationale des interventions domaniales (DNID) pour être vendue par voie d'appel d'offres, aux fins de démantèlement.

En juin 2004, la DNID, représentant l'État français, a signé un contrat de désamiantage et de démolition avec le consortium Ship Decommissioning Industries Corporation (SDI), filiale du groupe allemand Thyssen, qui s'est engagé à respecter la réglementation française en vigueur sur l'amiante.

## Les chantiers toulonnais

À partir de l'étude conduite sur plans en 2003, il a été estimé une masse résiduelle de produits amiantés inférieure à 1 % du tonnage avant le chantier de dépollution effectué à Toulon en 2004-2005. Tout le désamiantage techniquement réalisable en France y a été réalisé. Ces opérations, conduites par des sociétés spécialisées (50 000 heures de travail) et certifiées par deux instituts indépendants, ont permis de retirer l'amiante



Le porte-avions *Clemenceau* a été admis au service actif en 1961. Il a navigué pendant presque 40 ans sur toutes les mers du globe, parcourant plus d'un million de nautiques. Plus de 20 000 marins ont servi à son bord.

31 décembre 2005.  
La coque Q 790 quitte le port de Toulon.  
Les travaux de désamiantage ont duré 10 mois.



friable directement accessible, mais ont été limitées dans leur ampleur parce que la structure du navire devait rester suffisamment intègre pour autoriser un remorquage de longue durée et le franchissement du canal de Suez.

Le plan précis de localisation de l'amiante à bord de la coque Q 790 avait été remis aux autorités indiennes.

À ce jour, aucun autre navire, tant de commerce que de guerre, n'avait été partiellement désamianté avant son démantèlement pour en retirer l'amiante friable (le plus dangereux) directement accessible.

## Les chantiers indiens

Des associations ont mis en cause les conditions d'hygiène et de sécurité du travail sur les chantiers de déconstruction du Sud asiatique, qui concentrent 90 % de l'activité mondiale du secteur. Mais elles l'ont fait sans distinction entre les chantiers. De même, les images diffusées n'ont pas toujours reflété la réalité.

L'entreprise indienne Shree Ram Vessels, qui avait été choisie, possédait les qualifications ISO 9001 (qualité du management), ISO 14001 (respect de l'environnement) et OHSAS 18001 (conditions de sécurité et de santé des ouvriers). Ces qualifications ont été vérifiées *in situ* par des membres

## La Marine nationale et l'amiante



Les microscopes électroniques du Lasem de Toulon permettent l'identification et le comptage des fibres d'amiante dans des prélèvements atmosphériques.

L'amiante a été largement utilisé jusque dans les années 80 en raison de ses qualités d'isolant, sa résistance au feu et sa polyvalence. La Marine, soucieuse de la protection de son personnel et des ouvriers des industries de la construction navale, applique l'ensemble des mesures prévues par la réglementation générale. Elle dispose d'un laboratoire de mesures de particules d'amiante, le Lasem de Toulon, unique au sein du ministère de la Défense, qui a reçu l'agrément du ministère de la Santé pour réaliser les prélèvements et les comptages des fibres dans l'atmosphère des locaux. ●

de l'ambassade de France et des officiers de l'état-major de la Marine.

Cinq cadres indiens de cette entreprise, formés en partie à Mulhouse et ayant suivi les travaux toulonnais, devaient conduire une équipe de 60 hommes sur le chantier d'Alang où la société SDI s'apprêtait à expédier une quantité importante d'équipements individuels et collectifs avant l'arrivée de la coque.

Le processus retenu par l'État français imposait contractuellement un transfert de technologie (formation, puis envoi de matériels aux normes françaises) pour accompagner ce projet dont le déroulement devait faire l'objet de contrôles effectués par des experts français sur place.

Enfin, un expert européen habilité choisi par l'État français, sur proposition de la société SDI, devait être mandaté pour établir un rapport périodique et certifier le désamiantage dans le respect de la réglementation européenne en vigueur.

## Une démarche unique et innovante

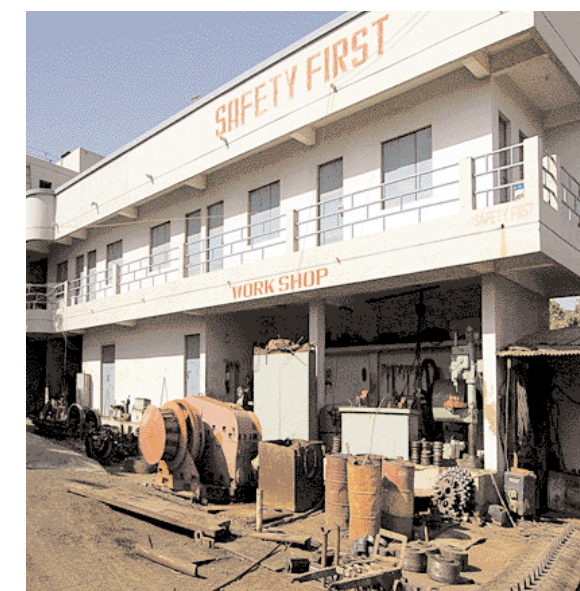
Si certaines associations ont lutté contre le projet, d'autres l'ont soutenu. Ainsi, l'association Robin des Bois a dénoncé, dans un communiqué paru mi-janvier, le fait que certains "se ruent sur le *Clemenceau* et y prospèrent, sans prendre en compte la valeur positive et exceptionnelle de son

désamiantage volontaire et de l'ensemble des dispositions prises en Inde par les industriels soucieux d'améliorer la filière de démantèlement des navires et du recyclage des métaux".

L'association prônait même de promouvoir la procédure suivie pour la coque de l'ex-*Clemenceau* et d'obliger les armateurs européens à suivre l'exemple, afin de conjurer l'abandon pur et simple de navires hors d'usage rouillant dans des ports ou des cimetières marins.

De même, dans son édition du 3 février, l'hebdomadaire *Le marin*, référence du monde maritime français, a cité les propos des responsables de la société GMS, l'un des principaux acteurs du marché de la démolition de navires aux États-Unis : "Le travail qui a été réalisé pour nettoyer le navire avant son arrivée, la programmation d'autres travaux sur le site de démolition, sont l'exemple de ce qui devrait toujours être fait. Mais les critiques ont pris ce bateau pour cible, alors qu'il est l'exemple de ce qu'il faut faire". ●

Photos ci-contre : L'entreprise indienne Shree Ram Vessels, qui avait été choisie pour le désamiantage et le démantèlement, possédait les qualifications ISO 9001 (qualité du management), ISO 14001 (respect de l'environnement), et OHSAS 18001 (conditions de sécurité et de santé des ouvriers).





# En route vers de nouvelles solutions

Le 15 février, suite à l'arrêt du conseil d'État ordonnant la suspension du transfert de l'ex-Clemenceau vers l'Inde, le Président de la République a décidé le jour même de rapatrier cette coque vers Brest.

Le transit de la coque Q 790 doit durer trois mois en empruntant une route contournant l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance. La traversée se fait à une vitesse moyenne de 5 nœuds, afin d'assurer la sécurité du convoi sur une distance de 10 300 nautiques. L'arrivée à Brest est prévue fin mai.

### L'avenir à court terme.

L'ex-Clemenceau sera acheminé dans le port militaire de Brest où il sera placé sous le contrôle des autorités militaires et dans une position d'attente qui offre toutes les garanties de sécurité, jusqu'à ce qu'une solution définitive soit arrêtée pour son démantèlement.

Dès à présent, l'État fait dresser par DCN, qui avait construit le navire, une cartographie de tous les matériaux potentiellement dangereux susceptibles d'être présents à bord.

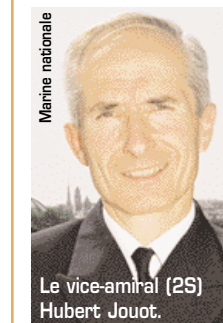
À l'arrivée de la coque, une société indépendante sera chargée de l'expertise des matériaux qu'elle contient (ceux "potentiellement dangereux au titre de la résolution 962(23) de l'OMI"), dans le but de fournir les éléments préparatoires à une opération de démantèlement.

### Mission interministérielle

Afin de résoudre la problématique de la déconstruction des navires civils et militaires en fin de vie (trouver des solutions respectant pleinement l'environnement et la protection des travailleurs, et adaptées à ce problème non résolu aujourd'hui à l'échelle européenne), une mission interministérielle a été constituée. Coprésidée par MM. Xavier de la Gorce, secrétaire général de la Mer (SG/Mer), et Jean-Noël d'Acremont, ancien directeur des Chantiers l'Atlantique, elle associe les ministères de la Défense, de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, du Travail, des Transports, de l'Écologie et du Développement durable, des Affaires étrangères et des Affaires européennes. L'IGA Xavier Lebacqz (actuellement adjoint du directeur du SPN) est "chargé de mission" auprès du SG/Mer pour l'assister dans ses actions.

La mission interministérielle a reçu un double mandat. Elle devra proposer un processus pertinent d'élaboration et de mise en œuvre effective, dans des délais rapides, de réglementations internationales rigoureuses applicables à tous les acteurs concernés par le démantèlement des navires en fin de vie. Elle devra également définir quels seraient les conditions et les délais de création d'une filière viable de démantèlement total ou partiel des navires civils et militaires en France ou en Europe, dans le respect de nos engagements internationaux en matière de sécurité et de santé des personnes et de respect de l'environnement.

## Deux amiraux en mission



Marine nationale

Le vice-amiral (2S) Hubert Jouot.

Au sein de la mission interministérielle, la Marine sera représentée par le vice-amiral (2S) Hubert Jouot rappelé à l'activité pour la circonstance. Nommé chargé de mission auprès du CEMM pour exercer la fonction de chef du projet "navires militaires en fin de vie", il coordonnera les actions menées par la Marine dans ce domaine, en liaison étroite avec le contre-amiral Jean-Paul



DF

Le contre-amiral Jean Paul le Breton.

le Breton. Ce dernier est nommé chargé de mission auprès du major général de la Marine pour suivre le dossier particulier de l'ex-Clemenceau, notamment la mise en sécurité de la coque dans le port de Brest. Il devra faciliter la réalisation d'une expertise par un organisme certifié indépendant.



Marine nationale/SM, Gauciellet

Le remorqueur de la compagnie ITC "Sable Cape" remorque la Q 790 vers Brest.

## Un vide juridique à combler

Si des discussions internationales (OMI, OIT, convention de Bâle) sont en cours en vue de définir un cadre juridique international à la situation des navires en fin de vie, le droit international applicable à leur démantèlement reste en grande partie à définir.

La problématique ne concerne pas que les bâtiments militaires mais aussi l'ensemble des navires civils des pays disposant d'une activité maritime. L'ampleur des moyens techniques et financiers à mettre en place,

ainsi que des filières économiques à concevoir, milite pour que l'Union européenne se saisisse de ce dossier. C'est uniquement à son échelle et grâce aux moyens communautaires que l'Union pourrait y consacrer, que l'on peut envisager la mise en place d'une industrie de déconstruction occidentale. Lors de sa rencontre avec les ministres de la Défense de l'UE le 7 mars à Innsbruck, M<sup>me</sup> Alliot-Marie a proposé à ses homologues la création d'un groupe de travail européen en vue d'établir une doctrine européenne unique sur cette question.



Marine nationale/CRCCT, Vincent Camparodon