

Les péripéties du porte-avions Clemenceau

Entre Greenpeace et le Clemenceau c'est une longue histoire.

Depuis des années Greenpeace mène dans le monde entier une campagne contre l'exportation sans dépollution des navires en fin de vie dans les pays du Sud. Le cas du Clemenceau est exemplaire dans cette campagne.

Le Clemenceau est mal aimé : l'Espagne, la Turquie, la Grèce, la Chine et l'Inde tour à tour annoncent qu'elles n'en veulent pas sur leur sol. Et pour cause : A son bord des centaines de tonnes d'amiante et de substances toxiques dangereuses.

---

## 1/ 2003-2004 : LES PREMIERS RONDS DANS L'EAU DU CLEMENCEAU

En juin 2003, la France vend le Clemenceau à la société espagnole Gijonese. Cette société lui assure que le désamiantage se fera dans un pays de l'Union européenne et plus précisément dans le port de Gijon, en Espagne.

Seulement l'opération se révèle techniquement impossible car le quai de ce port est trop petit pour accueillir le porte-avions.

### 1<sup>er</sup> REFUS DU CLEMENCEAU : L'ESPAGNE

Les autorités du port espagnol refusent donc sa venue. Malgré cette information, le Clemenceau quitte Toulon le 13 octobre. Pour quelle destination ? Mystère.

3 jours après son départ, Greenpeace reçoit un renseignement confidentiel qui nous indique que le Clemenceau est en partance vers la Turquie et non plus vers l'Espagne.

Le 20 octobre, Greenpeace localise le Clemenceau qui fait effectivement route vers la Turquie et informe immédiatement les autorités françaises et turques que le remorquage du Clemenceau bourré d'amiante est considéré selon les réglementations internationales et la Convention de Bâle comme un trafic illégal de déchets.

### 2<sup>e</sup> REFUS DU CLEMENCEAU : LA TURQUIE

Après quelques jours de pression de Greenpeace auprès des autorités turques, celles-ci annoncent qu'elles refusent catégoriquement l'entrée du Clemenceau dans leurs eaux territoriales tant que le Clemenceau ne sera pas entièrement désamianté.

La France envoie immédiatement une frégate, le « Guepratte », dans les eaux internationales à 70 miles des côtes siciliennes pour stopper le convoi.

Le contrat avec la société espagnole Gijones est rompu. Il s'avère en fait que l'Etat français savait très bien que le Clemenceau était en partance vers la Turquie. Cette décision aurait été prise juste après le refus des autorités portuaires espagnoles de Gijon.

Le 20 octobre 2003 : la France passe alors un nouveau contrat avec la société SDIC (société de droit panaméen) qui devient le nouveau propriétaire du Clemenceau.

### 3° REFUS : LA GRECE

C'est donc au tour de la Grèce d'entrer dans le jeu.

Le 24 octobre, la société SDIC annonce que le désamiantage du Clemenceau se fera en Grèce. Mais Greenpeace enquête sur les installations portuaires grecques de SDIC et révèle qu'en dépit des déclarations les moyens techniques de cette compagnie sont clairement insuffisants pour traiter les 250 tonnes d'amiante estimées à l'époque à bord du Clemenceau.

Le bureau de Greenpeace en Grèce informe alors les autorités grecques et les syndicats des travailleurs des chantiers portuaires de cette situation.

En attendant, les autorités italiennes autorisent le Clemenceau à faire escale dans le port de Taranto, puis il reprend la mer en direction de la Grèce.

Les autorités grecques stoppent le convoi à l'approche de Syracuse et refusent que le Clemenceau entre dans ses eaux territoriales.

Retour à la case départ : un mois après son départ, en novembre 2003, le Clemenceau rentre en France, au port de Toulon.

Le contrat entre l'Etat français et la société SDIC est alors revu. Un désamiantage partiel se fera sur le sol français. Le Clemenceau partira, ensuite, vers l'Inde pour y être démantelé.

## 2/ DES CONTRATS DE DESAMIANTAGE AUX RABAIS

Une société de désamiantage est choisie : Technopure. Celle-ci propose à la société SDI deux devis : un désamiantage sérieux pour un peu plus de 6 millions d'euros (d'autres sociétés avaient proposé des devis identiques ou supérieurs) et un désamiantage partiel d'une valeur de 3 millions d'euros. SDI optera pour le moins cher. En effet, l'Etat français ne souhaitant pas supporter le coût du désamiantage, SDI choisit l'option qui lui permet de rendre son opération rentable, compte tenu de gains estimés à 7 millions d'euros environ avec la revente de l'acier et des coûts fixes liés au remorquage et au transit du canal de Suez. Ce devis mentionne que **l'amiante ne sera enlevé que sur les parties visibles et facilement accessibles du porte-avions**...ce qui n'empêche pas les autorités françaises d'annoncer que suite à ce désamiantage, 90 % de l'amiante sera alors retiré et qu'il n'en restera que 22 tonnes. Sur quelle base peuvent-elles avancer ces chiffres alors qu'en dépit des demandes répétées des associations, aucune évaluation des substances toxiques à bord du Clemenceau n'a jamais été faite ? Mystère...

Selon le patron de Technopure, Jean Claude Giannino, seulement un tiers de l'amiante a été retiré, soit un peu moins de 70 tonnes. Il en resterait donc à bord plus de 500 tonnes.

Il déclare d'ailleurs dans le journal Hindu :

« L'estimation faite par mes ingénieurs est qu'il y a beaucoup plus d'amiante à bord que quiconque ne peut l'imaginer. Je peux dire avec certitude que le bateau contient plus de 500 tonnes d'amiante. Et une fois démantelé, il pourrait en apparaître jusqu'à 1000 tonnes ».

Il déclare également qu'il aurait pu en retirer beaucoup plus « sans risquer de compromettre la navigabilité. La cheminée, les catapultes latérales et d'autres espaces du bateau auraient pu être décontaminés ou démantelés, tels les ponts sans altérer la structure du navire ».

Terminés officiellement en mars, les travaux de désamiantage ont repris à la mi-août dans l'arsenal militaire de Toulon. La deuxième entreprise commissionnée, Prestosid, n'a fait que «fixer» l'amiante à bord.

En juin 2004, Greenpeace en Inde envoie un courrier au ministre de l'environnement indien pour rappeler la procédure de consentement préalable. Cette procédure précise que le pays qui reçoit un bateau pour démantèlement doit être suffisamment informé de l'état exact du navire. Les lois indiennes et internationales sont strictes : l'exportation de déchets dangereux est strictement interdite. Or à bord du Clemenceau se trouve une importante quantité d'amiante et d'autres substances toxiques.

Les médias indiens, alertés par Greenpeace, enquêtent et révèlent que la Chine a refusé le démantèlement du Clemenceau sur son sol.

Décembre 2004, en France, une coalition d'organisations, Ban Asbestos, Andeva, la CGT de la DCN (Direction des constructions navales) à Toulon et Greenpeace écrivent à la ministre de la défense Michelle Alliot-Marie pour lui signaler les problèmes de protection des salariés français et indiens qui manipulent l'amiante. Ce à quoi elle répond de nouveau que 90 % de l'amiante sera enlevé en France et qu'il en restera seulement 22 tonnes lors de l'exportation du Clemenceau, soit juste un peu moins de 0,1% du poids total du navire, seuil légal de contamination toxique !

### 3/ 2005 : L'IMPASSE JURIDIQUE

Le gouvernement campe sur ses positions. Il ne veut rien entendre et répète sans cesse que le Clemenceau partira bien vers l'Inde pour y être désamianté et démantelé.

Le 22 février deux associations, Ban Asbestos et Andeva, décident donc de porter cette affaire devant le tribunal de grande instance de Paris pour trafic illégal de déchets dangereux.

De plus, le désamiantage du Clemenceau en Inde est contraire au décret de 1996 qui interdit l'usage de l'amiante en France mais aussi l'exportation, la vente et la cession de tout produit contenant de l'amiante.

Le 15 mars, en première instance, le tribunal de Paris se déclare incompétent et renvoie le dossier devant le tribunal administratif.

Les associations font alors appel de cette décision.

**En appel, retour à la case départ car la cour d'appel considère que le tribunal de grande instance est compétent** pour traiter ce dossier et déclare que le Clemenceau doit rester en France pendant toute la durée de la procédure pour permettre un éventuel désamiantage sur le territoire national.

**Le 5 juillet, nouveau rebondissement** : le tribunal de grande instance donne raison à l'Etat.

Le tribunal estime que le porte-avions pourtant réduit à l'état d'une coque est encore « un matériel de guerre » et que son démantèlement relève de « prérogatives de puissance publique ». Par conséquent, le tribunal n'est pas compétent pour empêcher le départ du Clemenceau vers l'Inde...ce que confirmera ensuite la cour d'appel le 11 octobre 2005.

1er septembre, les associations demandent formellement au Premier Ministre Dominique de Villepin d'interdire le départ du Clemenceau.

### 4/ GREENPEACE PASSE A L'ACTION

12 DECEMBRE : Des militants de Greenpeace abordent le Clemenceau dans la base navale de Toulon pour dénoncer le prochain départ de l'ex porte-avions, sans qu'une évaluation des produits toxiques encore à bord n'ait été faite ;

14 DECEMBRE : Greenpeace et la Fédération Internationale des Ligues des Droits de l'Homme sortent un rapport qui fait la lumière sur les conditions de travail et environnementales scandaleuses dans les chantiers de démolition de bateaux en Asie du Sud et fait des propositions pour les améliorer.

22 DECEMBRE : Le ministère de la défense annonce que le Clemenceau partira 'dans les prochains jours' vers l'Inde.

23 DECEMBRE : Greenpeace interpelle l'ambassade de l'Inde à Paris.

26-27 DECEMBRE : Greenpeace, Ban Asbesto, Andeva et le Comité anti-amiante Jussieu déposent un recours en référé devant le tribunal administratif de Paris.

30 DECEMBRE : Feu vert de la justice au départ du Clemenceau pour l'Inde.

31 DECEMBRE : Le Clemenceau quitte Toulon pour l'Inde.

2006

3 JANVIER : Les militants de Greenpeace Inde manifestent devant l'ambassade de France à New Delhi.

La veille, Jean-Claude Giannino, PDG de Technopure, déclare au journal indien 'The Hindu' : « Je peux déclarer avec certitude que le bateau contient plus de 500 tonnes d'amiante ».

6 JANVIER : Une commission de la Cour suprême indienne émet un premier avis défavorable au désamiantage et au démantèlement en Inde du navire et juge le navire indésirable sur son territoire.

Le même jour, les associations portent un recours devant le Conseil d'Etat pour suspendre l'autorisation accordée le 30 décembre d'exporter le Clemenceau en Inde.

11 JANVIER : Première victoire juridique des associations : Le tribunal de grande instance de Versailles décide de nommer deux experts indépendants pour évaluer, sur la base des documents disponibles, le tonnage probable d'amiante à bord du Clemenceau.

12 JANVIER : Greenpeace intercepte le Clemenceau au large des côtes égyptiennes. Deux militants montent à bord, pour l'arrêter avant son passage par le canal de Suez.

Au même moment, une délégation de Greenpeace rencontre les autorités égyptiennes.

- "Le remorquage n'est pas du tout compromis", déclare le ministère de la Défense.

- L'Egypte refuse l'accès du Clemenceau au canal de Suez, "dans l'attente d'un document attestant qu'il ne transporte pas des déchets dangereux", assure l'Agence égyptienne de l'environnement.

16 JANVIER : Après un accord « diplomatique » entre la France et l'Egypte, celle-ci donne son feu vert au transit du Clemenceau par le canal de Suez sur la base d'une loi de ...1888.

16 JANVIER : La Cour suprême indienne interdit au Clemenceau de pénétrer dans les eaux territoriales indiennes jusqu'au 13 février, date à laquelle elle prendra une décision autorisant ou pas son démantèlement.

18 JANVIER : Trois organisations gouvernementales sont chargées par New Delhi de vérifier si le Clemenceau contient plus de matériaux dangereux que ne l'autorisent les lois indiennes.

18 JANVIER : Le parlement égyptien s'étonne de la décision gouvernementale et indique qu'il souhaite se prononcer, mais pas avant le 28 janvier, sur le transit du porte-avions français par le canal de Suez.

20 JANVIER : Alors que la Commission spéciale de la Cour suprême indienne procède aux auditions des parties prenantes, dont Greenpeace - les victimes de l'amiante et les associations opposées à l'exportation du Clemenceau en Inde s'invitent à l'Elysée pour y rencontrer le président de la République, l'informer de la réalité des dangers liés à l'exportation du Clemenceau et l'inviter à se rendre sur les chantiers de démolition d'Alang lors de son prochain voyage officiel en Inde.

23 JANVIER : Le Clemenceau s'engage finalement dans le canal de Suez, après paiement d'un droit de transit record d'1,5 millions de dollars .

2 FEVRIER : La commission européenne ouvre très « publiquement » une enquête sur la légalité de l'exportation du Clemenceau en Inde.

Le même jour, les principaux syndicats de travailleurs indiens lancent une campagne de mobilisation contre l'arrivée du Clemenceau.

3 FEVRIER : Greenpeace et les autres associations présentent les conclusions d'experts indépendants confirmant la présence de 500 à 1.000 tonnes d'amiante sur l'ex porte-avions, ainsi que plusieurs centaines de tonnes d'autres produits toxiques.

Le même jour, devant le ministère de la défense, plus de 20 militants de Greenpeace participent à un die-in pour dénoncer l'attitude de la France dans l'affaire du Clemenceau.

8-9 FEVRIER : Un sondage réalisé par l'institut CSA pour Greenpeace et les autres associations, révèle que 68% des Français veulent que le Clemenceau soit rapatrié en France pour être désamianté.

Le lendemain, ces mêmes associations publient dans la presse un appel au président Chirac signé par plus de 100 personnalités qui demandent le retour du Clemenceau en France.

Le 11 FEVRIER : un même sondage, réalisé cette fois en Inde par Greenpeace, donne des chiffres similaires : les Indiens sont tout aussi opposés que les Français à cette exportation immorale et illégale.

12 FEVRIER : Le Journal du Dimanche publie un document interne au ministère de la défense et adressé à la ministre qui mentionne l'oubli de quelques 30 tonnes d'amiante dans les calculs officiels ! Le ministère de la défense parle de perte, voire de détournement...

13 FEVRIER : La Cour suprême, à une semaine de la visite du Président Chirac en Inde, n'est toujours pas convaincue par les arguments français et engage de nouvelles expertises. En attendant, l'interdiction du Clemenceau est maintenue.

Enfin le 15 FEVRIER : Le Conseil d'Etat suspend le transfert du Clemenceau. Jacques Chirac ordonne son rapatriement. Il demande au gouvernement de travailler à la mise en place de filières de dépollution en France ou en Europe.