

Texte du référé déposé ce jour

MONSIEUR LE JUGE DES REFERES

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS

REFERE SUSPENSION

Article L.521-1 du Code de justice administrative

POUR :

1°) L'Association BAN ASBESTOS FRANCE,

prise en la personne de son représentant légal, son Président Monsieur Patrick HERMAN, dûment habilité par délibération du Conseil d'Administration du 25 avril 2005

Algues 12230 NANT.

2°) L'Association GREENPEACE France,

Ayant son siège 22, rue des Rasselins 75020 PARIS

Prise en la personne de son représentant légal, sa Présidente domiciliée en cette qualité audit siège

REQUERANTES

Ayant pour avocats : Maître Jean-Paul TEISSONNIERE

SCP TEISSONNIERE et Associés

Maître Sylvie TOPALOFF

Maître François LAFFORGUE

Avocats à la Cour

5, rue Saint-Germain-L'Auxerrois 75001 PARIS

Tél. 01.44.32.08.20 - Fax. 01.40.46.82.80

Toque P 229

CONTRE

Les décisions d'autorisation d'exportation de l'ex porte-avions CLEMENCEAU
(coque Q790)

PLAISE A MONSIEUR LE PRESIDENT DU TRIBUNAL

La requérante demande au juge administratif des référés la suspension des décisions sus-énoncées faisant l'objet d'un recours pour excès de pouvoir pour les motifs de fait et de droit qui seront ci-après exposés.

L'exportation de matériels de guerre est prohibée sauf à obtenir, après avis de la Commission Interministérielle pour l'étude des exportations de matériels de guerre (CIEEMG), diverses autorisations prévues par les articles L 2335-1 et suivants du Code de la défense, issus du décret-loi du 18 avril 1939 fixant le régime des matériels

de guerre, armes et munitions ainsi que par l'arrêté du 2 octobre 1992 modifié relatif à la procédure d'importation, d'exportation et de transfert des matériels de guerre, armes et munitions et des matériels assimilés (décisions du Premier Ministre et du Directeur des Douanes - AEMG).

Ces décisions, n'ont pas été publiées et n'ont pas été communiquées aux associations, malgré leurs demandes en ce sens.

Pourtant, le Ministère de la Défense s'en prévaut lors d'un point presse du 22 décembre 2005 pour annoncer le départ de l'ex porte-avions Clémenceau. (dépêche AFP du 22 décembre 2005)

I LES FAITS ET LA PROCEDURE

Le porte-avions CLEMENCEAU, mis à flots en 1957, a été désarmé en 1997.

Même s'il est qualifié aujourd'hui de matériel de guerre, il en a perdu toutes les caractéristiques et les fonctions spécifiques inhérentes à la défense militaire de la France et est soumis depuis son désarmement aux dispositions des textes nationaux et internationaux sur le transfert international de déchets.

La 7ème Conférence des parties de la Convention de Bâle, dans sa décision VII/26 d'octobre 2004, a notamment rappelé que :

“Reconnaissant que de nombreux navires [...] sont connus pour contenir des matériaux dangereux et que ceux-ci peuvent devenir des déchets dangereux inscrits aux Annexes de la Convention de Bâle, [...]

Constatant qu'un navire peut devenir un déchet au sens de l'article 2 de la Convention de Bâle tout en restant un navire en vertu d'autres règlements internationaux, ...”

Il a une première fois été cédé, en 2003, à une société espagnole qui a tenté 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.

Un contrat de cession amiable ayant pour objet la vente aux fins de désamiantage et démolition de la coque de l'ex porte avions « Clémenceau » a ensuite été conclu le 20 octobre 2003 entre l'Etat français et la société de droit panaméen Ship Decomissioning Industries Corporation (SDIC).

En raison du refus de la Grèce d'accueillir sur son territoire la coque en cause, les parties au contrat ont signé le 23 juin 2004 un avenant annulant le précédent contrat et prévoyant un désamiantage partiel à TOULON puis un transfert en Inde pour désamiantage final et démantèlement de la coque du navire.

1.1. Les opérations de désamiantage

Les opérations de désamiantage partiel ont débuté le 22 novembre 2004 et étaient prévues pour durer 4 mois. La société TECHNOPURE, sous-traitante de SDI, aurait été sur le point d'achever son chantier de désamiantage en mars 2005, selon un article paru dans le Journal LIBERATION en date du 15 Mars 2005.

Selon un article paru dans NICE-MATIN (édition du Var) le 19 juillet 2005, qui cite un communiqué de SDI, cette dernière aurait décidé de faire poursuivre des travaux, sans préciser lesquels.

Au terme de cette première phase de désamiantage, il est prévu d'acheminer le navire en Inde afin d'y procéder à l'enlèvement du reliquat d'amiante puis au démantèlement du navire.

Par courrier en date du 1er 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 reconnaissait ainsi le projet d'exporter en Inde le navire partiellement désamianté et qui contiendrait encore au minimum 22 tonnes d'amiante, au mépris de la santé des travailleurs qui seraient chargés du désamiantage en Inde.

Il convient en effet de noter l'absence, en Inde, de véritable réglementation protectrice des travailleurs exposés à l'amiante et de corps chargé de contrôler les conditions dans lesquelles les opérations de désamiantage s'effectuent. De plus, les mesures de prévention dans ce type d'opération sont extrêmement coûteuses et ne pourront être mises en place en Inde, le matériel adéquat n'existant pas.

Il paraît significatif de relever que 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)).

Par conclusions déposées le 9 Mars 2005 devant Monsieur le Président du Tribunal de Grande Instance de PARIS, l'Etat Français répondant à la demande de suspension de l'exécution du contrat conclu entre lui et la Société SDI, et à la communication de ce contrat, a répondu que celui-ci prévoyait une « première phase » comprenant le retrait de l'amiante friable le plus dangereux, directement visible et accessible, sans travaux de découpes et une seconde phase effectuée en Inde, destinée à terminer les opérations de désamiantage n'ayant pu être réalisées à TOULON, « car portant atteinte à la structure du navire. ».

L'Etat Français a affirmé que « le contrat avec la Société SDI a déjà fait l'objet d'une exécution en ce sens que les opérations de désamiantage à TOULON sont d'ores et déjà achevées, ayant permis de retirer et de traiter 200 tonnes d'amiante, subsiste 22 tonnes d'amiante qui ne peuvent être extraites sans porter atteinte à la structure du porte-avions « CLEMENCEAU ». »

La Société SDI au cours de la même audience, par conclusions du 10 Mars 2005, n'a pas donné d'indications sur les conditions d'exécution du contrat litigieux, se bornant à en citer certains extraits sans indiquer s'ils avaient ou non été respectés.

Or, un article paru dans le Journal LIBERATION en date du 15 Mars 2005 indique sous la plume de la Journaliste Eliane PATRIARCA : « 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 ».

TECHNOPURE, interpellée à l'audience du Tribunal des référés de Paris, n'a pas démenti les propos qui lui étaient prêtés par Libération.

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-avions, ne correspond pas à la réalité.

Les quantités d'amiante présentes dans l'ex porte-avion ont été initialement évaluées à 220 tonnes (lettre du Ministère de la Défense du 1er Février 2005), cette estimation ayant été ensuite portée à 270 tonnes (LE MONDE, 6 Avril 2005 et dépêche AFP du 24 Mars 2005).

De même, si l'Etat français a prétendu jusqu'à présent que 22 tonnes d'amiante restent à enlever (lettre du Ministère de la Défense du 1er Février 2005 et conclusions du 10 Mars 2005), ce qui signifierait que 198 tonnes auraient été retirées, la Société TECHNOPURE chargée des opérations de désamiantage prétend pour sa part que seules 75 à 80 tonnes d'amiante auraient été retirées (article paru dans LIBERATION le 15 Mars 2005).

Enfin, lors d'un point presse tenu le 22 décembre 2005, le porte-parole du ministère de la Défense a reconnu que 115 tonnes d'amiante seulement avait été retirées de l'ex porte-avions CLEMENCEAU. (dépêche AFP du 22 décembre 2005)

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, puisqu'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.

1.2. les révélations de la société TECHNOPURE sont confirmées

Elles apportent une contradiction fondamentale aux explications du ministère de la défense.

Il est particulièrement significatif de relever que la société TECHNOPURE a engagé en novembre 2005 une action contre l'Etat français et contre la société SDIC et qu'à cette occasion elle a rappelé, documents à l'appui, que, parmi les deux offres qui avaient été faites - l'une à 2,7 millions d'euros qui prévoit le retrait de l'amiante directement visible et accessible et l'autre à 5,7 millions d'euros qui prévoit le retrait de l'amiante friable visible - c'est la première solution, la plus économique, qui a été retenue.

TECHNOPURE confirme également qu'elle n'a jamais été mise en mesure d'assurer

l'accompagnement qu'elle devait apporter aux sous-traitants indiens.

Elle produit enfin les bordereaux de suivi des déchets d'amiante qui démontrent qu'elle a retiré seulement 69,9 tonnes d'amiante, sur les 200 tonnes annoncées initialement par le Ministère de la Défense.

1.3. Les procédures engagées devant les juridictions judiciaires par les associations

Le Président du Tribunal de Grande Instance de Paris, dans une ordonnance de référé du 15 mars 2005, s'est déclaré incompétent pour statuer sur les demandes en référé des associations ANDEVA et BAN ASBESTOS et les a renvoyées à mieux se pourvoir.

La Cour d'Appel de Paris, saisie d'un appel formé par les demanderesse, a infirmé cette décision, s'est déclarée compétente pour statuer sur le litige qui lui était soumis, a déclaré les demandes de l'ANDEVA recevables, a ordonné aux défenderesses la production du contrat qu'elles ont conclu le 23 juin 2004 sous astreinte de 1.500 euros par jour de retard et a considéré que les demandes de suspension dudit contrat relevaient des juges du fond.

Le contrat conclu entre SDI et l'Etat français, produit par ce dernier le 25 avril 2005, prévoit le désamiantage final de la coque de l'ex porte-avions « clémenceau » en Inde « sous contrôle et encadrement de la société de désamiantage française » et un transfert de technologie et de savoir faire entre cette dernière et la société indienne.

Il est précisé que ces opérations de désamiantage doivent être réalisées dans le respect de la réglementation européenne en vigueur, alors que les entreprises indiennes n'ont pas d'autres contraintes que celles de la législation indienne, inexistante en matière de prévention spécifique aux travaux de désamiantage.

Le Tribunal de Grande Instance de Paris, saisi sur le fond, dans son jugement du 05 juillet 2005, s'est déclaré incompétent, décision confirmée par la Cour dans un arrêt du 11 octobre 2005.

La Cour a considéré que :

« selon les dispositions de l'article L.2335-3 du Code de la Défense, précité, l'exportation des matériels de guerre, tels que précédemment définis, est prohibée, sauf dérogation de l'autorité administrative qui, selon l'arrêté du 2 octobre 1992, peut, même en cas de cession du matériel, refuser son autorisation.

Il ne peut être contesté, au vu de ces différents textes, que l'ancien porte avion « Clémenceau » n'a jamais, malgré sa condamnation, perdu sa qualité de matériel de guerre soumis, en tant que tel à un régime de vente particulier ... »

Ainsi la Cour a estimé que la coque Q790, nouvelle appellation de ce qui reste de l'ex porte-avions CLEMENCEAU après qu'il ait été placé en position de réserve spéciale par décision du 29 Septembre 1997 et « condamné et débaptisé » par décision du 7 Mars 2001, devait être considérée comme matériel de guerre.

Il est d'ailleurs fait référence à l'autorisation du Premier Ministre après avis du Comité Interministériel d'Etude des Exportations de Matériels de Guerre dans l'avenant du 23 Juin 2004, qui indique que la sortie du territoire français de la coque de l'ex porte-avion Clémenceau est subordonnée d'une part au versement du prix de vente, de la taxe domaniale s'y rattachant et des frais de cautionnement, d'autre part à la délivrance des autorisations d'exportation par l'Administration Française, en l'occurrence le Comité Interministériel d'étude des exportations de matériels de guerre et à l'accord explicite des autorités gouvernementales indiennes de l'accueillir sur le chantier de démolition.

Le porte-parole du ministère de la Défense, lors d'un point presse qui s'est tenu le jeudi 22 décembre 2005, a déclaré que le porte avions CLEMENCEAU devrait quitter Toulon « dans les prochains jours » pour le chantier indien, précisant que « les conditions juridiques sont aujourd'hui réunies » (dépêche AFP du 22 décembre 2005).

On peut donc en déduire que l'autorisation d'exportation a été délivrée par le Premier Ministre ou par le Ministre de la Défense, même si cette décision n'a pas fait l'objet d'une publication et n'a pas été communiquée aux requérantes.

Il est demandé au Tribunal de suspendre cette décision.

II. SUR LA CAPACITE ET L'INTERET A AGIR DES ASSOCIATIONS

2.1 La capacité et l'intérêt à agir de BAN ASBESTOS FRANCE

L'association déclarée peut agir en justice par l'intermédiaire de ses représentants. A défaut d'une personne ou d'un organe désigné par les statuts, l'action en justice peut être exercée par une personne ayant reçu mandat exprès d'agir en justice par les organes de l'association (JCL Civil Annexes Associations Fasc 15 n°71 ; lamy associations n° 232-14).

En l'espèce, l'association BAN ASBESTOS FRANCE est régulièrement déclarée à la sous-préfecture de MILLAU le 18 juillet 1995 (JO du 2 août 1995).

Par ailleurs, l'article 9 des statuts de BAN ASBESTOS FRANCE prévoit que « le Conseil d'Administration se réunit chaque fois qu'une décision importante est à prendre ».

Le Conseil d'Administration s'est ainsi réuni le 25 Avril 2005 et, conformément aux pouvoirs que les statuts lui confèrent, a désigné son Président pour engager « toute action en justice visant à suspendre le transfert du porte-avions « Le Clémenceau » vers l'Inde pour désamiantage et démantèlement, l'exportation de déchets d'amiante à l'étranger étant une opération illégale ».

Il est par ailleurs établi que Monsieur Patrick HERMAN est toujours le Président de l'association BAN ASBESTOS FRANCE (voir le procès-verbal de l'Assemblée Générale du 12 Mars 2005).

L'habilitation du Président de l'association pour agir en justice est donc régulière et résulte de cette délibération qui inclut nécessairement la possibilité d'agir en justice pour obtenir la suspension et l'annulation d'un contrat qui est la base du transfert de la coque de l'ex porte-avions (voir CA PAU 13/01/2003 cité in JCL Civil Annexes Associations Fasc 15 n°71).

La requérante est une association dont l'objet est la protection de l'environnement et de la santé et plus particulièrement dans le domaine de l'amiante.

BAN ASBESTOS FRANCE a pour but « d'oeuvrer dans les domaines de la santé et de l'environnement afin de parvenir à l'interdiction de toutes les utilisations de l'amiante (extraction, transport, transformation, conditionnement, commerce, etc..) ... Elle interviendra pour obtenir le démantèlement des équipements amiantés ... ».

Elle veille ainsi au respect des réglementations existantes lors du démantèlement d'équipements contenant de l'amiante.

Or, la défense de l'objet statutaire d'une association désintéressée peut être assurée en justice « indépendamment du préjudice personnel subi par chacun d'eux ou du préjudice social dont la réparation incombe aux seules diligences du Ministère public ». (TGI Paris 9/10/1984 cité in JCL Proc. Civ Fasc 126-3 n° 58).

La Cour d'appel de Paris, dans son arrêt du 22 avril 2005, a d'ailleurs jugé que les associations « ... justifient d'un intérêt personnel à connaître les conditions dans lesquelles sera traitée l'importante quantité d'amiante que contient encore l'ancien porte-avions Clemenceau et à s'opposer au transfert du bâtiment tant que ces conditions ne sont pas connues, et ce, peu important que les préoccupations qui sont les leurs soient également celles du plus grand nombre et que les personnes qui seront amenées à traiter l'amiante ne se trouvent pas sur le territoire français ».

L'association BAN ASBESTOS FRANCE sera par conséquent déclarée recevable à agir.

2.2 La capacité et l'intérêt à agir de GREENPEACE FRANCE

Aux termes de l'article 11 des statuts de l'association GREENPEACE France, « le Président représente l'association dans tous les actes de la vie civile. (...) Le Président a compétence pour ester en justice, en demande comme en défense, au nom de l'association ».

La capacité à agir de l'association GREENPEACE France, n'est donc pas contestable.

L'association GREENPEACE France est une association agréée pour la protection de la nature et de l'environnement au sens de l'article L.141-1 du Code de l'environnement.

L'article L.142-2 du Code de l'environnement (article 5 alinéa 5 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement) dispose que « les associations exerçant leurs activités dans les domaines mentionnés au premier alinéa et agréées antérieurement à la publication de la présente loi sont réputées agréées en application du présent article ».

Conformément aux dispositions de cet article, l'association GREENPEACE FRANCE peut exercer les droits reconnus à la partie civile concernant les faits portant un préjudice aux intérêts collectifs qu'elle a pour objet de défendre.

L'association a notamment pour objet statutaire :

« -la protection de l'environnement et la préservation des équilibres fondamentaux de la planète dans le but d'assurer le bien-être des sociétés humaines ;

- la protection de la biodiversité animale et végétale ;

- la lutte contre toutes formes de pollutions et de nuisances en considérant notamment leur impact sur la santé humaine... »

Elle exerce ses activités sur l'ensemble du territoire de la République ainsi qu'en dehors de ses frontières.

Elle justifie ainsi pleinement de son intérêt à agir dans le cadre de la présente procédure.

La Cour d'appel de Paris, dans son arrêt du 22 avril 2005, a d'ailleurs jugé que « l'association GREENPEACE France, qui lutte contre les pollutions et les nuisances portant atteinte à la santé humaine justifie d'un intérêt personnel à connaître les conditions dans lesquelles sera traitée l'importante quantité d'amiante que contient

encore l'ancien porte-avions Clemenceau et à s'opposer au transfert du bâtiment tant que ces conditions ne sont pas connues, et ce, peu important que les préoccupations qui sont les leurs soient également celles du plus grand nombre et que les personnes qui seront amenées à traiter l'amiante ne se trouvent pas sur le territoire français ; qu'il convient de relever à cet égard que les statuts de l'association GREENPEACE FRANCE prévoient qu'elle exerce ses activités sur l'ensemble du territoire français ainsi qu'au dehors des frontières ».

III. DISCUSSION

A l'appui du présent recours, les requérantes feront valoir que l'urgence de la situation justifie que l'exécution de la décision à l'encontre de laquelle elles invoquent plusieurs moyens propres à faire naître un doute sérieux sur la légalité soit suspendue.

3.1 Sur la condition tenant à l'urgence

La condition de l'urgence à laquelle est subordonnée le prononcé d'une mesure de suspension est regardée comme remplie « lorsque la décision administrative contestée préjudicie de manière suffisamment grave et immédiate à un intérêt public, à la situation du requérant ou aux intérêts qu'il entend défendre » (CE, 19 janvier 2001, Confédération nationale des radios libres, D.2001, jur. p. 1414).

En l'espèce, il est indéniable que le transfert du navire et son désamiantage en Inde sont imminents dès lors que les travaux effectués en FRANCE sont achevés et que le ministère de la Défense annonce son départ pour l'Inde.

Ainsi qu'il a été ci-dessus exposé et comme le démontrent les pièces produites par les requérantes, le transfert de la coque de l'ex porte-avions CLEMENCEAU aurait des conséquences graves pour la santé des travailleurs et la protection de l'environnement.

Ainsi, le départ de cette coque vers l'Inde et les opérations de désamiantage qui se dérouleraient sur place auraient des conséquences irréversibles pour la défense des intérêts que les requérantes entendent poursuivre et dont le bien fondé a été reconnu

par la Cour d'appel de PARIS dans son arrêt du 22 avril 2005.

L'urgence découle donc incontestablement de l'objet et de la portée de la décision d'autorisation de l'exportation de la coque de l'ex porte-avions CLEMENCEAU.

3.2. Sur le moyen propre à créer un doute sérieux quant à la légalité de la décision

A cet égard, les requérantes renvoient aux moyens de légalité qu'elles ont pu développer dans leur demande au principal, jointe à la présente requête.

Toutefois, il n'est pas inutile de rappeler que les actes attaqués sont entachés d'illégalités externes et internes, notamment en ce que les requérantes peuvent douter du respect des règles prévues en matière d'exportation de matériels de guerre et en ce que les décisions attaquées violent la réglementation existante en matière d'exportation de déchets dangereux et porteraient atteinte à des droits fondamentaux.

D'ailleurs la mission sénatoriale commune d'information sur le bilan et les conséquences de la contamination par l'amiante, dans le préambule de son rapport du 20 octobre 2005, espère que « les bâtiments de la Royale, les sous-marins de notre force de dissuasion et nos porte-avions », truffés d'amiante, « ne sont pas promis aux désamianteurs aux pieds nus des chantiers indiens de démolition ».

3.2.1. La convention de Bâle du 22 mars 1989

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

L'amiante présent dans le bâtiment, 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 ».

C'est d'ailleurs ce qu'indique l'avenant au contrat litigieux qui prévoit à l'article 2 in fine que « le transport et le traitement des déchets amiantés en centre d'enfouissement de Pit n°2 à Odhav (Inde) seront à la charge de l'acquéreur ».

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.

Ces dispositions claires et précises sont d'effet direct, s'imposent aux défendeurs et notamment à l'Etat français, signataire de la Convention (JCL Adm. Fasc. 20, n°56 et suivants).

La Cour d'appel de PARIS estime d'ailleurs, dans son arrêt du 22 avril 2005, que la convention de Bâle « n'autorise les mouvements transfrontières en vue de l'élimination des déchets dangereux que si l'Etat exportateur ne dispose pas des moyens pour les éliminer ».

L'exclusion du champ d'application de cette convention des « déchets provenant de l'exploitation normale d'un navire » concerne bien évidemment les opérations de dégazage mais ne vise en aucune façon la coque de l'ex porte avions « Clémenceau », objet du présent litige.

Par surcroît, soulignons l'application cumulée des conventions de Bâle et des textes adoptés par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) dont les « guidelines on ship recycling » adoptées le 5 Décembre 2003 font expressément référence à la Convention de Bâle et à son applicabilité dans les cas de démantèlement des navires en fin de vie (point 9, point 5).

3.2.2. Le Règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil du 1er février 1993

Le transfert du navire en Inde serait également contraire aux dispositions du Règlement (CEE) n° 259/93 du Conseil du 1er 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... ».

Le champ d'application de ce texte correspond à notre cas d'espèce, le déchet étant défini par référence à l'article 1er de la directive 75/442/CEE du 15 juillet 1975, interprété extensivement par la Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE 7/9/04 aff C-1/03, CJCE 18/4/02 aff C-9/00, CJCE 28/3/90), qui entend par déchet toute substance ou tout objet qui relève des catégories figurant à son annexe I, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire.

Or, figure dans cette liste, sous la rubrique Q-13 toute matière, substance ou produit dont l'utilisation est interdite par la Loi, ce qui est le cas de l'amiante, interdit par Décret du 24 Décembre 1996.

Par surcroît, même si l'on devait retenir l'argumentation développée par le Tribunal Administratif de Lille dans son jugement du 10 février 2005, qui considère que « le transfert d'un bateau non démantelé qui contient de l'amiante ne peut entrer dans son champ d'application que si cette substance y est présente dans une proportion telle qu'elle rend le navire dangereux ou impropre à faire l'objet d'une opération de valorisation écologiquement rationnelle », cette condition est remplie en l'espèce puisque la présence de plusieurs dizaines de milliers de kilos d'amiante est avérée dans la coque de l'ex porte avions « Clémenceau ».

3.2.3. 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 ».

Or, les défendeurs ne peuvent justifier de l'existence en Inde d'une quelconque réglementation protectrice des travailleurs exposés aux poussières d'amiante, comme c'est le cas en France (décret n° 96-98 du 7 février 1996 relatif à la protection des travailleurs contre les risques liés à l'inhalation de poussières d'amiante), puisqu'il n'y existe pas de réglementation équivalente.

3.2.4. La réglementation européenne : la directive 2003/18/CE du 27 mars 2003 modifiant la directive 83/477/CEE du Conseil concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à l'exposition à l'amiante pendant le travail (Journal Officiel n° L 097 du 15 Avril 2003 page 0048-0052)

L'avenant du 23 Juin 2004 prévoit l'établissement d'un dossier technique à l'attention de la Société de désamiantage indienne par SDI ou ses sous-traitants, lequel dossier doit comprendre « de manière précise les zones pour lesquelles le désamiantage a été effectué et les emplacements n'ayant pu être traités. »

Quant à la formation des personnels de la Société de désamiantage indienne Luthra Group, TECHNOPURE a dénoncé les clauses du contrat prévoyant cette formation, son exécution étant impossible.

Enfin le retrait des pièces amiantées est prévu « dans le respect de la réglementation européenne en vigueur ».

Or les normes européennes ont été conçues à partir du 7 Avril 1998 pour « recentrer et adapter les mesures de protection pour les personnes qui sont désormais les plus exposées, notamment les travailleurs qui procèdent au désamiantage... »

Elles rappellent la nécessité de « la surveillance clinique des travailleurs exposés, à la lumière des connaissances médicales les plus récentes, en vue d'un dépistage précoce des pathologies liées à l'amiante. ».

Elles soulignent (article 6, alinéa 2) « les processus de travail doivent être conçus de telle sorte qu'ils ne produisent pas de poussières d'amiante ou, si cela s'avère impossible, qu'il n'y ait pas de dégagement de poussières d'amiante dans l'air. »

Enfin, l'article 8 précise :

« Les employeurs veillent à ce qu'aucun travailleur ne soit exposé à une concentration d'amiante en suspension dans l'air, supérieure à 0,1 fibre par cm³ mesurée par rapport à une moyenne pondérée dans le temps sur 8 heures. »

Pour donner la mesure de la contrainte que suppose l'application de la directive, il faut comprendre que le volume d'une tête d'épingle contient environ un million de fibres d'amiante (dimension 1 micron) et rappeler que la coque de l'ex porte-avions Clémenceau en contient au minimum 105 tonnes selon les estimations du Ministère de la Défense (220 tonnes moins 115 tonnes annoncées comme ayant été retirées le 22 décembre 2005).

Or, il est constant que les conditions de démantèlement des navires sur la plage d'Alang sont antinomiques avec le respect de telles dispositions qui supposent le confinement de la zone à désamianter, sa mise en dépression, la mise en place de plusieurs sas de décontamination, l'utilisation par tous les ouvriers de scaphandres intégraux.

Contrairement à ce qu'ont pu penser les responsables du Ministère de la Défense, ce qui procure un avantage concurrentiel décisif aux plages d'Alang, ce n'est pas le faible coût de la main-d'œuvre qui constitue même dans les pays développés une part relativement faible du coût du désamiantage, c'est l'absence totale du moindre investissement immobilier et l'absence d'investissement dans le système technologique de prévention.

L'Europe a payé cher (500.000 morts à l'horizon 2025), le droit de savoir que toutes négligences dans le domaine de l'exposition au risque amiante, conduisaient à la mort ou à de graves maladies, en cas de non-respect des règles de sécurité les plus drastiques.

Les défenseurs ne sauraient se retrancher derrière les normes ISO 9001 et 14001 qui ne garantissent en aucune façon une protection efficace des travailleurs exposés à l'inhalation de poussières d'amiante.

La norme ISO 18001 destinée à assurer la santé et la sécurité des travailleurs n'a jamais pu être adoptée en raison des désaccords au sein de l'ISO.

Les défenseurs prétendent lui substituer une norme OHSAS 18001, qui est une norme

privée ne disposant pas d'accréditation par des organismes tel que le COFRAQ.

La norme OHSAS 18001 est censée certifier la « mise en place du système de management de la santé et de la sécurité OHSAS 18001 ».

Elle consiste en la définition d'une méthode et en l'établissement de procédures dont la pertinence reste à démontrer, mais qui n'ont de signification qu'au regard de la définition des seuils d'empoussièrement.

Or, la référence conventionnelle à la réglementation européenne applicable, si elle vise le seuil de 0,1 fibre par cm³, n'a strictement aucun sens s'agissant du démantèlement d'un bateau dans le marécage de la plage d'Alang.

C'est la raison pour laquelle aucun organisme accrédité par les pouvoirs publics au niveau international, européen notamment, n'a accepté de valider les certifications OHSAS qui n'ont pas le niveau de compétence et d'impartialité nécessaire.

La plage d'Alang : « colonie de la mort »

Les conditions de travail dans les chantiers de la Baie d'Alang sont considérées comme particulièrement scandaleuses par la presse internationale, (Articles parus dans le Sun de Baltimore de Décembre 1997) (voir photographies).

Ajoutons que depuis lors les choses ne se sont pas améliorées, ainsi qu'il est rappelé par la conférence des parties à la Convention de Bâle dans ses directives techniques de Décembre 2002 :

« Parmi les nations s'adonnant à la démolition des navires, l'Inde occupe la première place pour ce qui est du tonnage des bâtiments démolis.

Cette activité est concentrée le long des plages d'Alang dans l'Etat du GUJARAT.

Il ressort de plusieurs évaluations indépendantes que la sécurité, ainsi que la protection de la santé des travailleurs et de l'environnement ne sont pas assurées, ni sur les sites d'Alang, ni sur d'autres sites...

Il a été fait état de l'absence d'installations de collectes et d'élimination des déchets.

On a notamment souligné la manipulation sans précaution de substances dangereuses, telles que des matières contenant de l'amiante.

Les personnes qui travaillent sur les chantiers de démolition d'Alang sont exposées à ces contaminants 24 heures par jour, car elles sont hébergées à proximité de leur lieu de travail. » (Directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires, Conférence des parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, 9-13 Décembre 2002).

D'ailleurs, les USA, dans une situation identique où la question se posait de transférer d'ex navires de guerre américains pour démantèlement dans la Baie d'Alang, ont décidé en 1999 que les navires de l'US Navy seraient démolis aux Etats-Unis plutôt qu'en Inde. (voir Chasse-Marée n° 143 Juin 2001).

3.2.5. Le non respect de principes à valeur constitutionnelle et de libertés fondamentales

Le projet de transfert de la coque de l'ex porte-avions « Clémenceau » en Inde pour désamiantage est manifestement illicite au regard de la réglementation protectrice de la santé et de l'environnement sus-mentionnée constitutive d'un ordre public écologique et de protection de la santé.

Cette opération porte également atteinte au droit fondamental prévu à l'alinéa 11 du Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946 qui garantit « à tous, ..., la protection de la santé, la sécurité matérielle, le repos et les loisirs ».

Le caractère fondamental de ce principe a été reconnu à de nombreuses reprises par le Conseil Constitutionnel (n° 74-54 DC, 15 janv. 1975 : Rec. jur. const. I-30 ; Les grandes décisions... n° 23. - n° 77-92 DC, 18 janv. 1978 : Rec. jur. const. I-57. - n° 80-117 DC, 22 juill. 1980 : Rec. jur. const. I-81. - n° 20 DC, 22 déc. 1986 : Rec. jur. const. I-297. - n° 90-283 DC, 8 janv. 1991 : Rec. jur. const. I-417. - n° 90-287 DC, 16 janv. 1991 : Rec. jur. const. I-432. - n° 91-296 DC, 29 juill. 1991 : Rec. jur. const. I-460), et par le législateur qui considère à l'article L. 1110-1 du code de la santé publique que « le droit fondamental à la protection de la santé doit être mis en oeuvre par tous moyens disponibles au bénéfice de toute personne ».

Le principe du droit à un environnement sain a également été rappelé dans la Charte de l'Environnement, en son article premier, dont il est demandé de faire l'application, ce principe constituant une liberté fondamentale et un principe à valeur constitutionnelle.

Ces principes, constitutifs d'un ordre public écologique et de protection de la santé, _expression de l'intérêt général, doivent prévaloir sur la volonté des parties et justifier l'annulation de l'autorisation du transfert en Inde de la coque de l'ex porte-avions « Clémenceau » pour désamiantage.

Soulignons à cet égard que la Cour d'Appel de PARIS, dans son arrêt du 22 Avril 2005, a jugé que les associations « ... justifient d'un intérêt personnel à connaître les conditions dans lesquelles sera traitée l'importante quantité d'amiante que contient encore l'ancien porte-avions Clémenceau et à s'opposer au transfert du bâtiment tant que ces conditions ne sont pas connues, et ce, peu important que les préoccupations qui sont les leurs soient également celles du plus grand nombre et que les personnes qui seront amenées à traiter l'amiante ne se trouvent pas sur le territoire français ».

Les décisions d'autorisation d'exportation de la coque de l'ex porte-avions Clémenceau doivent être suspendues, en particulier celles du Premier Ministre et du Directeur des Douanes.

Il résulte de tout ce qui précède que d'une part, il est bien fait état de moyens propres à faire naître un doute sérieux quant à la légalité des actes attaqués, et que d'autre part, l'urgence justifie que l'exécution de ces actes soit suspendue.

**PAR CES MOTIFS
ET TOUS AUTRES A PRODUIRE, DEDUIRE OU SUPPLEER, MEME D'OFFICE**

Plaise au Président du Tribunal Administratif

Prononcer la suspension des décisions attaquées ;

Condamner tout succombant à payer à chacune des requérantes une somme de 1.500 euros au titre de l'article L.761-1 du Code de justice administrative.

PIECES JOINTES

Pièce n° 1 : Photographies du CLEMENCEAU (2 photographies)

Pièce n° 2 : Revue de Presse des Armées du 25 juin 2004

Pièce n° 3 : Extrait du site NETMARINE

Pièce n° 4 : Lettre du Cabinet du Ministre de la Défense au Président
de l'Association BAN ASBESTOS FRANCE du 1er février 2005

Pièce n° 5 : Statuts de BAN ASBESTOS FRANCE

Pièce n° 6 : Procès-verbal de réunion du Conseil d'Administration de BAN
ASBESTOS France du 25 avril 2005

Pièce n° 7 : Extrait d'un article paru sur le site Internet de R.T.L.

Pièce n° 8 : Statuts de GREENPEACE FRANCE

Pièce n° 9 : Récépissé de déclaration de l'Association GREENPEACE
FRANCE

Pièce n° 10 : Décision de la Cour Suprême d'Inde du 14 Octobre 2003

et sa traduction libre de l'article 70-2 (2)

- Pièce n° 11 : Article paru dans LIBERATION du 15 Mars 2005
- Pièce n° 12 : Article paru dans LIBERATION du 16 Mars 2005.
- Pièce n° 13 : Article paru dans LE MONDE du 6 avril 2005.
- Pièce n° 14 : Dépêche AFP du 24 mars 2005.
- Pièce n° 15 : Procès-verbal de l'Assemblée générale de BAN ASBESTOS France du 12 mars 2005.
- Pièce n° 16 : Article paru dans la revue « Chasse-marée » de juin 2001.
- Pièce n° 17 : Article paru dans « The sun Baltimore » décembre 1997

et une traduction libre d'extraits.

- Pièce n° 18 : Photographies d'Alang (20 photographies).
- Pièce n° 19 : IMO guidelines on ship recycling du 5 décembre 2003.
- Pièce n° 20 : Directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires.
- Pièce n° 21 : Jugement du Tribunal administratif de LILLE du 10 février 2005.
- Pièce n° 22 : Arrêt de la Cour d'appel de Paris du 22 avril 2005.
- Pièce n° 23 : Contrat de cession amiable du 20 octobre 2003 et son avenant du 23 juin 2004.
- Pièce n° 24 : Cahier des charges particulières.
- Pièce n° 25 : Ordonnance du Tribunal Administratif de Paris rendue le 14 mars 2005 (COMITE ANTI AMIANTE JUSSIEU)
- Pièce n° 26 : Article paru dans NICE-MATIN, édition du Var, le 19.07.2005
- Pièce n° 27 : Photographies prises le 26 Juin 2005 :
- photographie n° 1 : le chantier de SCHREE RAM VESSEL SCRAP, au plot n° 78 à ALANG, GUJARAT - INDE -
 - photographie n° 2 : ouvriers du chantier SCHREE RAM VESSEL SCRAP au plot n° 78 à ALANG, GUJARAT - INDE -
 - photographie n° 3 : local de stockage temporaire des déchets dangereux du chantier SCHREE RAM VESSEL SCRAP à ALANG, GUJARAT -

INDE -

- photographie n° 4 : ouverture du tonneau contenant des déchets d'amiante par un ouvrier du chantier SCHREE RAM VESSEL SCRAP à ALANG, GUJARAT - INDE -

- photographie n° 5 : extracteur d'air sur le chantier SCHREE RAM VESSELSCRAP à ALANG, GUJARAT - INDE -.

Pièce n° 28 : Dépêche AFP du 22 décembre 2005.

Pièce n° 29 : Bordereaux de suivi de déchets d'amiante (21 feuillets).

Pièce n° 30 : Marché de travaux SDI - TECHNOPURE du 4 février 2004.

Pièce n° 31 : Notification contractuelle du 24 juin 2004.

Pièce n° 32 : Lettre de TECHNOPURE à SDIC du 23 novembre 2004.

Pièce n° 33 : Lettre de TECHNOPURE à SDIC du 15 février 2005.

Pièce n° 34 : Lettre à Monsieur le Premier Ministre du 14 décembre 2005.

Pièce n° 35 : Télécopie à Monsieur le Premier Ministre du 23 décembre 2005.

Pièce n° 36 : Télécopie à Monsieur le Directeur des Douanes du 23 décembre 2005.

Pièce n° 37 : Extrait du rapport de la mission sénatoriale d'information sur l'amiante du 20 octobre 2005.

Pièce n° 38 : Brochure réalisée par GREENPEACE et la FIDH de décembre 2005.

Pièce n° 39 : Extrait de la décision de la 7ème Conférence des parties de la Convention de Bâle d'octobre 2004.