



ASSEMBLÉE NATIONALE

COMMISSION de la DÉFENSE NATIONALE et des FORCES ARMÉES

COMPTE RENDU N° 25
(Application de l'article 46 du Règlement)

Mercredi 22 février 2006
(Séance de 16 heures 30)

Présidence de M. Guy Teissier, président

SOMMAIRE

	page
– Audition de Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de la défense, sur la situation de l'ex-Clemenceau.....	2

Audition de Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de la défense, sur la situation de l'ex-Clemenceau

La commission de la défense nationale et des forces armées a entendu Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de la défense, sur la situation de l'ex-*Clemenceau*

Le président Guy Teissier a rendu hommage à Jacques Baumel, ancien membre de la commission décédé dans la nuit du 16 au 17 février à l'âge de 87 ans. Né à Marseille le 6 mars 1918, résistant de la première heure et compagnon de la Libération, Jacques Baumel fut parlementaire, maire de Rueil-Malmaison et ministre au sein du gouvernement de Jacques Chaban-Delmas de 1969 à 1972. Il siégea durant seize ans à la commission de la défense de l'Assemblée nationale, ayant notamment occupé les fonctions de vice-président entre 1986 et 1993.

La commission a observé une minute de silence.

Le président Guy Teissier a remercié la ministre de la défense de venir s'exprimer aussi rapidement devant la commission et a rappelé que la réunion avait été ouverte au plus grand nombre de députés possible, saluant notamment la présence de M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. Il a souligné que l'affaire du démantèlement du *Clemenceau* avait provoqué un certain émoi au sein de la communauté nationale et que des éclaircissements semblaient nécessaires.

Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de la défense, s'est associée, au nom du gouvernement, à l'hommage rendu à Jacques Baumel. Grand résistant, Jacques Baumel est l'un de ceux qui a refusé de baisser les bras et qui a permis à la France de retrouver sa liberté et ses valeurs. Il était passionné par les relations internationales et constituait un exemple pour tous ceux qui veillent à l'équilibre du monde et au respect de la France.

Elle a ensuite remercié le président Guy Teissier d'avoir organisé cette réunion, qui devrait permettre de débattre sereinement sur les questions soulevées par ce dossier, mais aussi de rétablir la vérité sur certains faits. L'affaire du *Clemenceau* pose la question du désamiantage et du démantèlement des navires militaires, mais aussi civils, en fin de vie. Plusieurs milliers d'entre eux rouillent actuellement dans des ports, lorsqu'ils ne sont pas simplement coulés sans aucun souci pour la protection de l'environnement. Plusieurs dizaines de milliers d'autres navires seront concernés dans les années à venir. Les rares chantiers de démantèlement sont situés en Asie, et ils ne traitent actuellement que 700 navires par an.

La ministre de la défense a indiqué avoir voulu créer une filière de démantèlement propre et sûre, à l'occasion du traitement du *Clemenceau*. Compte tenu de l'absence de solution industrielle européenne, la France avait décidé de se tourner vers une grande nation décidée à moderniser son industrie. L'Inde avait alors été retenue, dans le respect des réglementations et des bonnes pratiques internationales.

La ministre de la défense a rappelé la chronologie des événements. Le *Clemenceau* a été retiré du service actif en 1997 et a été placé en réserve spéciale le 2 mars 1998. Jusqu'en 2002, le navire est resté dans le port de Toulon sans qu'aucune décision ne soit prise. Il a servi de réservoir de pièces de rechange pour le porte-avions *Foch*, jusqu'à ce que ce dernier

soit vendu au Brésil, en 2000. En juillet 2000, la commission de condamnation du *Clemenceau* a conclu que le démantèlement du navire constituait la seule solution possible, mais rien n'a été entrepris au cours des vingt mois suivants.

La ministre de la défense a rappelé que c'est elle qui avait décidé, lorsqu'elle est entrée en fonction en mai 2002, d'entreprendre le désamiantage et le démantèlement du *Clemenceau*.

Le 16 décembre 2002, conformément à la loi, le navire a été remis à la direction nationale des interventions domaniales (DNID), relevant du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie. Le 14 avril 2003, cette direction lançait un appel d'offres européen. Une société espagnole, la *Gijonesa de Desguaces*, a été retenue parmi trois candidats. En octobre 2003, la coque du *Clemenceau* a donc quitté Toulon. Mais il a rapidement été constaté qu'au lieu de se diriger vers l'Espagne, le convoi prenait la direction de la Turquie. Le ministère de la défense a alors décidé, en accord avec la DNID, de l'intercepter, le 18 octobre, et a ramené la coque à Toulon.

Le contrat avec la société espagnole a été rompu tandis qu'un autre était signé avec la société SDI (*Ship Decommissioning Industries Corporation*), arrivée en deuxième position lors de l'appel d'offres initial. Ce nouveau contrat prévoyait que le désamiantage serait réalisé en Grèce et le démantèlement en Inde. Mais une virulente campagne de presse a conduit le gouvernement grec à refuser la venue de la coque.

Le 23 juin 2004, un avenant au contrat conclu avec la société SDI a été établi : la coque du *Clemenceau* devait être démantelée en Inde, dans les meilleures conditions de sécurité et de qualité jamais réunies pour une telle opération. Cet avenant incluait de multiples garanties. Tout d'abord, l'Etat français restait responsable et propriétaire de la coque jusqu'à son démantèlement ; tout le désamiantage ne mettant pas en péril la navigabilité du bâtiment devait être effectué à Toulon. Le chantier indien devait présenter des certifications internationales en matière de protection des travailleurs et de l'environnement. Un transfert de compétences devait être assuré à travers, notamment, la formation d'ingénieurs indiens en France, sous le contrôle d'ingénieurs français spécialisés. Une expertise indépendante devait contrôler régulièrement le déroulement des travaux et le respect des normes européennes et internationales. En outre, et au-delà du contrat lui-même, un contrôle médical des trente à soixante travailleurs indiens prenant part au désamiantage devait s'exercer avant, pendant et après le chantier. Enfin, la France s'engageait à rapatrier les déchets issus du désamiantage final.

La ministre de la défense a souligné qu'aucun armateur, public ou privé, n'avait jamais offert autant de garanties pour le démantèlement d'un de ses navires. La société indienne retenue par SDI était certifiée aux normes ISO 9001 pour le management, ISO 14001 en matière de respect de l'environnement et OHSAS 18001 pour la sécurité et la santé des travailleurs. Il convient d'ailleurs de souligner que les images diffusées par les médias ne sont pas celles du chantier retenu, mais celles d'un chantier voisin. Le projet permettait d'envisager la création d'une filière propre de démantèlement des navires en partenariat avec l'Inde, conçue comme un modèle de coopération Nord-Sud et fondée sur le respect mutuel.

La ministre de la défense a considéré qu'il était injurieux d'imaginer que la France ait pu choisir de mettre en danger la sécurité des travailleurs indiens. Bien au contraire, il

s'agissait d'inaugurer un partenariat équilibré, ouvrant de réelles perspectives pour le traitement des navires en fin de vie et pour le développement économique de l'Etat du Gujarat, en reposant sur des transferts de technologie, de savoir-faire et d'équipements.

Le désamiantage de la coque a débuté à Toulon en novembre 2004. La société Technopure devait enlever toute l'amiante friable et accessible sans porter atteinte à la navigabilité du navire. Des experts indépendants ont néanmoins constaté que la société n'avait pas réalisé l'ensemble du chantier, en ayant négligé deux zones. Le contrat a été rompu par SDI et le ministère de la défense a déposé par la suite, en 2006, une plainte pour des irrégularités relatives au tonnage d'amiante effectivement enfoui et à la disparition d'équipements de bord composés de matériaux non ferreux. Ces derniers faits ont été signalés par un rapport demandé au contrôle général des armées et remis le 10 février 2006. La fin du désamiantage a été confiée à la société Prestocid, en application d'un nouvel avenant au contrat passé avec SDI. Des experts indépendants, l'Institut de soudure et Isodiag, ont alors certifié que les travaux devant être réalisés en France avaient été menés à bien.

En septembre 2005, l'ex-*Clemenceau* était donc techniquement prêt à partir pour son démantèlement en Inde. Un débat juridique est alors intervenu sur la nature de la coque, déchet ou matériel de guerre, à la suite de recours introduits par des associations. L'Etat français estimait que l'ex-*Clemenceau* était bien un matériel de guerre. D'une part, il conserve certaines caractéristiques propres aux matériels de guerre, telles que le blindage, l'armement au sens large et son architecture navale particulière. D'autre part, la qualification de matériel de guerre conduit à appliquer une réglementation restrictive, permettant d'éviter d'éventuels détournements de matériels par des trafiquants. Ainsi, dans le cas d'hélicoptères militaires retirés du service et hors d'état de voler, certaines pièces conservent des caractéristiques militaires susceptibles d'intéresser des Etats ou des trafiquants d'armes. Le choix final de la qualification juridique du navire apparaît donc déterminant, car applicable à d'autres cas. Les risques de détournement des matériels et d'un amoindrissement du contrôle des exportations doivent être pris en compte. Ce sont notamment ces considérations qui ont inspiré les décisions du tribunal de grande instance de Paris en juillet 2005 et de la cour d'appel de Paris en octobre de la même année, ces deux juridictions ayant donné raison à l'Etat français sur la qualification juridique de matériel de guerre.

En conséquence, l'Etat a appliqué la procédure relative à l'exportation des matériels de guerre, avec un passage devant la commission interministérielle pour l'étude des exportations de matériels de guerre (CIEEMG). Le 29 novembre 2005, l'autorisation d'exportation a été signée par le secrétaire général de la défense nationale (SGDN) et l'autorisation de passage en douane est intervenue le 16 décembre. Toutes les conditions juridiques et techniques requises pour le départ de l'ex-*Clemenceau* étaient alors réunies, mais il a malgré tout été décidé d'attendre le jugement du référé introduit devant le tribunal de grande instance de Paris. Ce dernier a été rejeté le 30 décembre et le bâtiment a quitté Toulon le lendemain.

La ministre de la défense a tenu à souligner que, contrairement à certaines allégations, aucune procédure n'était à cette date en cours devant le Conseil d'Etat. Les associations *Greenpeace* et *Ban Abestos* ne se sont pourvues en cassation auprès de ce dernier que le 6 janvier, soit une semaine après le départ de l'ex-*Clemenceau*, et la recevabilité de leur recours n'a été admise que le 6 février.

C'est aussi le 6 janvier que le comité d'experts près la Cour suprême indienne a été saisi, notamment en raison des pressions exercées par certaines associations écologistes. Cette décision, comme la requête de communication du dossier, sont aisément compréhensibles et la France a fourni toutes les informations requises aux autorités indiennes, ainsi qu'à celles égyptiennes. Après avoir étudié les documents transmis, l'Égypte a accepté le passage du convoi par le canal de Suez, tandis que le comité près la Cour suprême indienne a rendu un avis favorable à la France, par 7 voix contre 3.

Le 15 février 2006, statuant en cassation sur une demande de référé, le Conseil d'Etat a, pour sa part, considéré que des doutes pouvaient exister sur la qualification du navire et il a demandé que son transfert soit suspendu. Le raisonnement juridique retenu laisse entendre la possibilité d'une double nature juridique du bâtiment, à la fois déchet et matériel de guerre. Le Président de la République a alors annoncé le retour du navire, qui fait actuellement route vers la France. Le contrat a été rompu avec SDI par accord commun, ce qui permet de passer un contrat d'affrètement avec le remorqueur chargé d'assurer le retour de l'ex-*Clemenceau*.

La ministre de la défense a estimé que le problème du démantèlement des navires en fin de vie, civils ou militaires, en France et dans le monde, demeurerait entier. Une solution a pu être trouvée pour les avions, avec la mise en place d'un centre de démantèlement à Châteaudun, annoncée en 2004, et avec le projet de création d'un deuxième centre à Tarbes, en partenariat avec EADS, destiné plus particulièrement aux appareils civils. Il convient de faire de même dans le domaine maritime, en s'orientant vers la création d'une filière propre.

Pour cela, la situation juridique doit tout d'abord être stabilisée, notamment au regard des analyses figurant dans la décision du Conseil d'Etat. Ensuite, il est nécessaire de mettre en place une filière de qualité au niveau européen, voire mondial. La ministre a déclaré être persuadée que le schéma retenu pour l'ex-*Clemenceau* constituait une solution d'avenir. Il ne s'agit en aucun cas de se débarrasser de navires dans des pays mal préparés. L'Etat a montré qu'il entendait bien assumer toutes ses responsabilités, et celle d'armateur en premier lieu, le président de l'Institut français de la mer ayant salué l'action de la France en la matière dans une tribune récente publiée dans *le Monde*. Il importe de créer une filière propre et sûre, ce qui suppose de procéder à un désamiantage préalablement au démantèlement. La France est également un pays soucieux du respect de la santé publique et des conditions de travail. Cela s'est traduit par la formation des travailleurs indiens, par la fourniture d'équipements et de tenues adaptés, et par la mise en place d'un suivi médical. Enfin, la France souhaite réduire la fracture entre le Nord et le Sud, d'où la conclusion d'un véritable partenariat avec l'Inde et la réalisation de transferts de technologies vers le chantier concerné.

Il convient toutefois de prendre également en compte les impératifs financiers, pour retenir la solution la plus satisfaisante possible au regard du prix acceptable par le contribuable. L'économie générale du contrat avec SDI permettait de réaliser une opération à coût nul pour les finances publiques, dans la mesure où l'industriel acquerrait la coque pour 100 000 € et assurait le financement de l'ensemble des opérations de démantèlement.

La question de la création d'une filière de démantèlement propre, sûre et économiquement supportable concerne tous les Etats dotés d'une marine. La ministre a indiqué que, sur sa proposition, le Premier ministre avait décidé la création d'un groupe d'enquête interministériel, associant notamment l'inspection générale des finances, le

contrôle général des armées et le conseil général des mines. Ensuite, dès le retour du navire en France, un bureau d'expertise établira un nouveau diagnostic complet des matériaux potentiellement dangereux se trouvant à bord. Enfin, une mission interministérielle, associant 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, devra faire des propositions, en coordination avec nos partenaires européens. La ministre a en outre déclaré avoir proposé à ses homologues européens une réunion de travail sur ce sujet.

Pour conclure, elle a jugé que la France n'avait commis aucune faute et n'avait pas à s'excuser d'avoir attiré l'attention sur un problème majeur, tout en indiquant le chemin à suivre. Il est préférable de prendre le risque de proposer des solutions innovantes, plutôt que de se résigner à l'inaction. La ministre a observé que, depuis la décision du Conseil d'Etat, une plus grande place était accordée dans les médias à tous ceux qui défendaient la démarche française, ce qui aurait sans doute dû avoir lieu plus tôt. Il est également regrettable que la position de l'association *Robin des bois*, qui, peu suspecte de complaisance envers les pouvoirs publics, a salué les efforts réalisés par l'Etat français, n'ait guère été diffusée, à la différence de celle de *Greenpeace*, qui souhaitait sans doute solder d'anciens comptes avec le ministère de la défense. Il n'y a aucune raison que la fierté légitime retirée de l'action de la France soit systématiquement jugée suspecte. Après avoir estimé que la pensée unique de l'autodénigrement conduit à une situation schizophrène, la ministre a déclaré que cela la renforçait dans sa détermination à lutter pour l'intérêt national.

Le président Guy Teissier a observé que ni le récent démantèlement d'un navire militaire britannique sur un chantier indien, ni le sabordage en haute mer, l'an passé, d'un bâtiment militaire américain, n'avaient été critiqués avec autant de virulence par l'association *Greenpeace*. Il a ensuite demandé des précisions sur la répartition des responsabilités entre le ministère de la défense et le ministère de l'économie, des finances et de l'industrie dans la gestion du dossier, alors même que le ministère de la défense a bien souvent été l'unique cible des critiques.

Mme Michèle Alliot-Marie a précisé que la coque de l'ex-*Clemenceau* avait été remise à la DNID après la décision de démanteler. La DNID a ainsi pris en charge l'appel d'offres initial du démantèlement, ainsi que la signature du contrat et de ses avenants. C'est également elle qui a dû traiter la rupture consensuelle du contrat passé avec SDI. Le ministère de la défense a bien sûr été associé à l'ensemble du processus.

Le dossier a fait l'objet d'un suivi interministériel. Dès lors que le ministère de la défense se trouve mis en cause, notamment parce qu'il s'agit d'un navire de guerre, il appartient à son ministre de s'exprimer.

M. Jacques Brunhes a tout d'abord souhaité s'associer à l'hommage rendu à M. Jacques Baumel, dont il a déclaré avoir pu apprécier le travail de parlementaire et d'élu local des Hauts-de-Seine. Il a ensuite estimé que le problème posé par la situation de l'ex-*Clemenceau* apparaissait extrêmement grave, compte tenu de l'altération durable de l'image de notre pays à la suite des tergiversations et des aléas constatés sur le dossier. Rappelant qu'il avait écrit au Premier ministre, le 17 janvier 2006, afin de réclamer le retour de l'ex-*Clemenceau* pour son démantèlement en France, il a observé que la réponse qui lui avait été adressée le 13 février dernier, soit deux jours avant la décision de rapatriement prise par le

chef de l'Etat, persistait à souligner le caractère exemplaire de la procédure suivie. L'extrême confusion qui a prévalu dans cette affaire a conduit le groupe des députés communistes et républicains à déposer une proposition de résolution visant à créer une commission d'enquête chargée de faire toute la lumière sur les responsabilités de chacun, sur les coûts de cette opération ainsi que sur l'état exact des quantités de produits toxiques retirées du bâtiment, alors même que des informations et des chiffres contradictoires sont diffusés.

M. Jacques Brunhes a insisté, à titre personnel, sur le fait que le ministère de la défense n'était sans doute pas seul responsable de la situation actuelle, tout le Gouvernement se trouvant concerné. Il a ensuite appelé de ses vœux une réflexion sur des solutions d'avenir, et notamment sur les alternatives au procédé privilégié jusqu'à présent par le ministère de la défense et consistant à démanteler les bâtiments en fin de vie hors de France et d'Europe. En effet, les syndicats ainsi que les professionnels de la construction navale estiment qu'ils ont les moyens de réaliser de telles opérations, en application du principe selon lequel les acteurs qui construisent les bâtiments doivent être en mesure de les démanteler.

Mme Michèle Alliot-Marie a indiqué que le coût du rapatriement de l'ex-*Clemenceau* à Brest, via le cap de Bonne Espérance, s'élèverait à environ 1 million d'euros. Celui du trajet vers l'Inde a avoisiné 4 millions d'euros, notamment en raison de la somme demandée pour le passage du canal de Suez.

La ministre a également précisé que, s'agissant de la quantité d'amiante présente dans le bâtiment, le ministère de la défense avait estimé, en 1997, lors de la préparation de la vente de l'ex-*Foch* au Brésil, que 50 tonnes d'amiante avaient été retirées du porte-avions, quantité qui représentait, selon ce même ministère, les deux tiers de la totalité de l'amiante présente à bord. Ces chiffres sont plus proches de ceux avancés par le ministère de la défense au sujet de l'ex-*Clemenceau*, qui est le « jumeau » du *Foch*, que les évaluations extravagantes de certaines associations, qui évoquent jusqu'à 1 000 tonnes d'amiante.

En ce qui concerne les solutions à envisager pour l'avenir, il n'est pas anodin de remarquer que les seuls chantiers de démantèlement des navires en fin de vie se situent actuellement en Asie, région en fort développement qui a besoin d'acier. Faute de tels débouchés directs, l'Europe ne possède pas une filière similaire. Il reste donc à déterminer s'il serait raisonnable, du point de vue des finances publiques, de privilégier une filière de démantèlement en France ou en Europe ou, au contraire, de s'appuyer sur des chantiers navals asiatiques. Quelles que soient les pistes retenues, le ministère de la défense fera preuve d'une totale transparence à l'égard de la représentation nationale.

Mme Patricia Adam a demandé des précisions sur les quantités d'amiante retirées de l'ex-*Clemenceau* ainsi que sur les stocks d'amiante restant à bord. Relayant les inquiétudes exprimées à Brest, où le bâtiment doit être accueilli, elle a souhaité que son démantèlement se fasse le plus rapidement possible et, de préférence, sur le bassin d'emplois brestois. Elle s'est également enquis de la manière dont serait associé le pôle de compétitivité maritime aux réflexions sur les solutions à envisager.

Mme Michèle Alliot-Marie a indiqué que les chiffres fournis sur les quantités d'amiante retirées de l'ex-*Clemenceau* se fondaient sur les plans du bâtiment et les expertises de la marine nationale. Avant le début du traitement du navire à Toulon, celui-ci contenait 160 tonnes d'amiante. Les évaluations réalisées par la marine, en 1997, au sujet de l'ex-*Foch*

atteignaient environ 75 tonnes, ce qui démontre que les quantités annoncées par le ministère de la défense pour l'ex-*Clemenceau* sont les plus vraisemblables, d'autant que la quasi-totalité des dalles de parquet a été retirée au fil des rénovations, à l'exception de celles, de caractère historique, du carré du commandant.

La ministre a ensuite rappelé que le contrat conclu avec SDI stipulait une obligation de retrait de l'amiante friable et accessible présente à bord, sans évoquer une quelconque quantité *a priori*. Des irrégularités ont été constatées au sujet des bordereaux de suivi des matières retirées par la société Technopure, certains n'étant pas correctement transmis, tandis que d'autres étaient déclarés égarés alors que le centre d'enfouissement en disposait. Les comparaisons entre les quantités d'amiante annoncées comme retirées du bâtiment par Technopure, soit 115 tonnes, et les stocks de matières effectivement recensées par le centre d'enfouissement, de l'ordre de 85 tonnes, ont révélé une différence notable. Il en résulte que la quantité restante d'amiante à bord de l'ex-*Clemenceau* se situe entre 45 et 75 tonnes, total bien éloigné des estimations réalisées par certaines associations.

Mme Michèle Alliot-Marie a ensuite précisé que le site de Brest avait été retenu pour accueillir l'ex-*Clemenceau* car la base navale de Toulon recevra deux nouveaux bâtiments à fort tonnage cette année, tandis que s'y déroulera la période d'indisponibilité périodique pour entretien et réparations (IPER) du *Charles de Gaulle*. L'ex porte-avions sera confiné dans le port militaire, où il bénéficiera de toutes les garanties d'isolement et de contrôle nécessaires. Tant qu'il n'est pas porté atteinte à la coque, la présence de celle-ci ne présente aucun danger.

Pour ce qui concerne le devenir du navire, le Gouvernement a à cœur de trouver une solution rapide. Elle ne pourra néanmoins être définie que lorsque les réflexions diligentées par le Premier ministre auront abouti.

Relevant que les débats au sein de la commission de la défense étaient généralement dénués d'esprit polémique, **M. Jérôme Rivière** s'est dit surpris et blessé par le ton de raillerie et d'ironie utilisé par certains députés de l'opposition sur ce dossier touchant à l'image même de la France, notamment hier lors de la séance de questions au gouvernement. Il a insisté sur l'exemplarité de la méthode qui a été retenue sur ce dossier. Deux cabinets d'expertise étrangers, américain et britannique, se sont publiquement interrogés sur les réactions suscitées par le traitement de l'ex-*Clemenceau*, en qualifiant d'exemplaire la démarche adoptée par la France. Des entreprises françaises avaient fondé de grands espoirs sur la possibilité de mettre en place une filière propre et moderne de démantèlement à l'occasion de cette opération. L'accord conclu avec le chantier indien, fondé sur une coopération équitable, était économiquement viable et respectueux des intérêts de toutes les parties.

L'association *Greenpeace* ne s'est pas manifestée lors de dossiers similaires, voilà quelques semaines. Un récent rapport d'information sur la défense européenne, rédigé par MM. Bernard Deflesselles et Jean Michel, a souligné la compétition exacerbée qui s'exerce en matière militaire. Ne peut-on pas voir dans le traitement de cette affaire un nouvel épisode de guerre économique et l'existence des pressions extérieures, alors même que l'établissement d'une filière de démantèlement franco-indienne constituait un débouché important pour nos entreprises ?

Mme Michèle Alliot-Marie a répondu qu'elle ne pouvait apporter d'éléments de réponse sur cette hypothèse. Outre le fait que *Greenpeace* a peut-être souhaité solder des

comptes avec le ministère de la défense, la préparation d'une campagne de recueil de fonds par l'association est susceptible d'avoir exercé une influence sur sa position.

Soulignant qu'il n'entendait pas mettre en cause la ministre de la défense sur ce dossier, qui relevait du Gouvernement dans son ensemble, **M. Jean Michel** s'est déclaré surpris par les divergences d'informations qu'il a constatées. Il semblerait que le gouvernement n'ait pas tenu compte de certaines informations dont il disposait pourtant. Tout d'abord, le contrat conclu avec la société espagnole n'a pas été respecté. La société SDI, société de droit panaméen filiale d'un grand groupe européen, a confié les travaux de désamiantage à la société Technopure, laquelle connaissait d'importantes difficultés depuis plus de deux ans ; or le ministère de la défense avait connaissance du contrat passé par SDI avec cette société et aurait pu réagir.

Il a été indiqué que les travaux de désamiantage ont conduit à retirer 90 % de l'amiante à bord. Aucune découpe ou déconstruction susceptible de fragiliser le bâtiment n'a pourtant été entreprise, l'amiante restant à bord ne représentant alors plus que 10 % du total initial. Le volume restant a été évalué à 22 tonnes, ce qui signifie donc qu'il y avait initialement 220 tonnes. En mars 2005, le ministère de la défense annonçait que les opérations de désamiantage étaient achevées, ce qui revenait à indiquer que 200 tonnes avaient été effectivement retirées. Ce chiffre est bien différent des 115 ou 85 tonnes évoquées, et c'est sur cette différence que des interrogations apparaissent.

Par ailleurs, s'agissant des décisions rendues par les juridictions judiciaires, le tribunal de grande instance de Paris s'est déclaré incompétent pour statuer sur le recours introduit. Seule la cour d'appel de Paris a reconnu au *Clemenceau* la qualification de matériel de guerre.

Enfin, aux termes du contrat de sous-traitance, la France s'engageait à former les ouvriers des sociétés indiennes devant procéder au désamiantage. Or, les travailleurs indiens ne sont jamais venus suivre les formations prévues.

Comment expliquer que, pour une telle opération, un diagnostic précis de la quantité d'amiante présente à bord n'ait pas été réalisé préalablement ? A titre d'exemple, 1 500 pièces sont détaillées concernant le *Foch*. De plus, la différence entre les déclarations de la société Technopure sur les quantités d'amiante retirées et les éléments fournis par le centre d'enfouissement apparaît pour le moins curieuse. La gestion globale du dossier donne l'impression d'un grand cafouillage et a terni l'image de la France.

Mme Michèle Alliot-Marie a réfuté l'absence de sérieux concernant la gestion de la crise avec la société espagnole. La France aurait pu laisser partir le navire en Turquie mais, soucieuse du respect des engagements pris, elle a préféré intercepter le *Clemenceau* et dénoncer le contrat. S'agissant du choix de la société SDI, cette société a été retenue à l'issue d'un appel d'offres.

C'est une première estimation, incluant l'amiante de la cheminée du bâtiment, qui a conduit à établir à 220 tonnes la quantité d'amiante présente sur le *Clemenceau*. Des expertises ultérieures ont permis de vérifier que la cheminée n'était pas isolée par de l'amiante, mais par de la laine de verre, et l'évaluation de la quantité d'amiante a été revue à la baisse, passant de 220 à 160 tonnes.

Ensuite, les juridictions judiciaires se sont reconnues incompétentes parce que l'objet du litige était un matériel de guerre. Cette position accréditait donc celle du ministère sur la qualification juridique qu'il convenait de retenir.

Enfin, les salariés indiens qui devaient assurer l'encadrement des opérations de désamiantage se sont effectivement rendus à Toulon pour suivre la formation prévue.

M. Jean Le Garrec, président de la mission d'information portant sur les risques et conséquences de l'exposition à l'amiante, a souligné que le dossier de l'amiante revêtait un caractère interministériel. La désamiantage du *Clemenceau* a préoccupé la mission et l'a conduite à entendre l'amiral Oudot de Daimville, chef d'état-major de la marine. La mission a regretté que la communication externe sur ce dossier ait été insuffisamment forte et précise.

Dans une lettre au Premier ministre, envoyée le 10 janvier dernier, la mission a exprimé ses doutes sur la solidité juridique du dossier, et la récente décision du Conseil d'Etat ne lève pas ces doutes, en montrant qu'ils n'étaient pas infondés.

Subsistent des interrogations sur le niveau d'expertise relatif à l'amiante liée et aux autres produits de classe 1, qui sont cancérigènes, d'autant que les opérations de traitement de ces produits ne peuvent se faire sans remise en cause de la navigabilité du bâtiment. L'annonce par le Premier ministre qu'un diagnostic complet sera réalisé est certes positive, mais cette décision aurait du intervenir avant, ce qui aurait permis d'éviter de nombreux débats. La difficulté porte maintenant sur les produits captifs liés dont la dangerosité est réelle lors de la découpe de la coque, alors même que la technologie indispensable au traitement de ces produits est très complexe. S'il n'y a pas de doute sur la volonté de créer une filière propre, demeure le problème des modalités de traitement des matériaux dangereux dans les chantiers.

L'instauration d'un suivi médical des personnes intervenant sur le chantier de désamiantage est une bonne initiative, mais il convient de rappeler que des visites médicales ne décèleraient rien dans ce cadre en raison du temps de latence important entre l'exposition à l'amiante et l'avènement des problèmes de santé qui en résultent.

En tout état de cause, la création d'une filière technologique de désamiantage reste la question principale de ce débat.

Mme Michèle Alliot-Marie a confirmé qu'un problème de communication était effectivement apparu. Elle s'est étonnée que les voix qui se sont exprimées en faveur du ministère de la défense, comme celle de l'association *Robin des Bois*, ou celle du responsable de la société SDI, aient reçu si peu d'échos alors que celles des détracteurs étaient largement relayées. Il existe en France un véritable problème culturel d'autodénigrement qui s'étend bien au-delà des questions de défense.

La ministre a souligné que les tribunaux s'étaient prononcés à trois reprises sur la qualification de matériel de guerre de la coque du *Clemenceau* et qu'elle n'avait pu que les suivre ; de surcroît, mettre en cause cette qualification de matériel de guerre peut entraîner d'autres difficultés. Reconnaisant que l'expertise des matières dangereuses et des produits

captifs constituait le cœur du problème, elle a indiqué que les atteintes à la structure du navire auraient néanmoins empêché l'envoi de l'ex-*Clemenceau* en Inde.

Elle a ensuite rappelé qu'outre le suivi médical des travailleurs indiens, ces derniers auraient bénéficié de moyens de protection identiques à ceux dont sont dotés les ouvriers français.

La filière de démantèlement qu'il faudra créer devra recueillir un large consensus, au-delà de l'échelon national. En effet, le nombre de navires français à traiter n'est pas suffisant pour justifier l'existence d'une telle filière, laquelle doit être mise en place à un niveau européen, voire international.

M. Damien Meslot a déclaré que, loin de se sentir humilié par la position de la France, il était attristé par l'attitude de certains de ses collègues qui ont pris part aux critiques portant atteinte à l'image du pays, d'autant que rien n'a été entrepris entre 1997 et 2002. Considérant que la France avait été montrée du doigt alors que son attitude était exemplaire, il s'est interrogé sur les motivations profondes de certaines associations telles que *Greenpeace*, promptes à attaquer la France mais plus laxistes à l'égard d'autres Etats.

Souhaitant qu'une réflexion s'engage sur la création d'un site de démantèlement de navires, il a proposé de s'inspirer de ce qui a été créé en matière de démantèlement d'avions. Il a ensuite demandé quel avait été le montant exact des dépenses engagées et quel serait le coût du rapatriement et du démantèlement de la coque du *Clemenceau*.

M. Gilbert Le Bris a estimé que les députés ne souhaitaient nullement porter atteinte à l'image de la France, mais qu'ils ne faisaient qu'exercer le contrôle parlementaire pour lequel ils ont été élus.

Considérant que la France avait perdu la bataille médiatique, il s'est dit inquiet que la capacité de nuisance d'associations telles que *Greenpeace* ne sorte renforcée de ce dossier. Il a également exprimé ses craintes quant au périple que la coque du *Clemenceau* doit encore réaliser pour rentrer en France par le cap de Bonne Espérance : le convoi avance à faible vitesse et offre une grande prise au vent, dans des zones difficiles. Il a constaté que les conventions internationales interdisaient désormais de se débarrasser des navires en fin de vie en les coulant, ce qui n'empêche pas les Etats-Unis de continuer à agir de la sorte.

M. Le Bris a ensuite salué le personnel ayant servi à bord de ce navire qui a participé, en 1968, à une campagne d'essais nucléaires. Il s'est également félicité de la mise en place d'un observatoire de la santé des vétérans, qu'il a exhorté à aller directement à la rencontre des anciens militaires.

Mme Michèle Alliot-Marie a remercié M. Damien Meslot pour son appréciation sur le caractère exemplaire de l'opération. Il faut davantage de courage pour prendre des mesures que pour demeurer dans l'inaction et c'est le rôle des élus de rappeler à nos concitoyens la réalité des faits.

Le coût total de l'opération ne peut pour l'instant être établi, même si certains éléments sont déjà connus, comme les sommes engagées par la société SDI pour le

désamiantage préalable, lesquelles devront lui être remboursées compte tenu de la rupture du contrat. Dès qu'une estimation sérieuse sera disponible, elle sera communiquée.

La ministre a estimé que le rôle du contrôle de l'exécutif joué par les parlementaires constituait une aide précieuse. Si une bataille médiatique a été perdue, la guerre ne l'est pas. Elle a fait part de son désir de repartir à l'attaque dès que le tumulte et la mauvaise foi se seront apaisés et que la possibilité de faire entendre des paroles responsables commencera à apparaître. Après avoir souligné qu'elle ne souhaitait pas être seule dans ce combat, elle a relevé qu'aucune protestation n'avait été entendue lorsque les Etats-Unis avaient coulé l'un de leurs navires en 2005.

La santé des personnels est l'une des préoccupations principales du ministère de la défense, alors même que l'amiante a été très largement utilisée dans la construction des navires de guerre jusqu'en 1996. Tel n'est plus le cas aujourd'hui ; à titre d'exemple, le bâtiment *Beautemps Beaupré* ne contient pas une parcelle d'amiante. Sur les navires construits avant 1996, les normes de sécurité de droit commun sont appliquées. Un suivi médical des personnels civils et militaires est effectué, de manière à conserver la trace des postes à risques occupés. Une cartographie des locaux amiantés a été réalisée et l'information des personnels est organisée. Le ministère de la défense n'a rien à cacher en la matière et doit à ses personnels toute la transparence et la considération qui s'imposent.

Mme Marguerite Lamour a renouvelé à la ministre son soutien face aux critiques excessives et l'a remerciée pour son éclairage des faits et de leur chronologie. Par-delà les polémiques stériles, il est nécessaire de faire de cet épisode le point de départ d'une filière propre et sûre, garantissant la sécurité des personnels et la protection de l'environnement tout en assurant la maîtrise des coûts. Ville maritime et militaire, Brest porte un grand respect au *Clemenceau* et à ceux qui l'ont servi. Elle est également un pôle reconnu de construction navale. Pourquoi ne le serait-elle pas à l'avenir pour le démantèlement ? En tout état de cause, il est nécessaire que le *Clemenceau* ne soit pas abandonné cinq années en rade de Brest, comme il a pu l'être à Toulon.

M. Jean Lemièrre, rapporteur de la mission d'information portant sur les risques et conséquences de l'exposition à l'amiante, a relevé la profonde injustice que constituait le traitement médiatique de cette affaire, lequel suppose une volonté délibérée de masquer les questions soulevées par l'amiante. Seuls trente-sept Etats ont interdit l'amiante ; tous les autres en produisent, en importent ou en exportent. L'Inde sera d'ailleurs l'an prochain le premier importateur mondial d'amiante. Par-delà les difficultés bien connues d'évaluation des tonnages d'amiante, comme dans le cas des bâtiments publics, la campagne médiatique a sans doute révélé la volonté de certains pays de cacher, derrière l'affaire du *Clemenceau*, l'immense problème du trafic d'amiante au niveau mondial, estimé à 2,2 millions de tonnes par an. Le rapport de la mission d'information sur les risques et conséquences de l'exposition à l'amiante, voté à l'unanimité ce jour même, attire l'attention sur cette question, qui devra être suivie au travers des travaux du groupe d'étude sur l'amiante.

Mme Michèle Alliot-Marie a estimé que Brest constitue un pôle connu et reconnu en matière de construction navale. Elle s'est déclarée d'autant plus frappée par les propos tenus par le maire de cette ville contre l'accueil de l'ex-*Clemenceau*, ce dernier se montrant davantage intéressé par la construction de bâtiments neufs que par leur démantèlement,

reflétant ainsi une position répandue. Le Gouvernement, qui soutient le rapprochement de DCN et de Thales afin de donner naissance à un constructeur mondial de bâtiments de guerre, a, quant à lui, adopté une attitude responsable en se montrant concerné par le devenir des navires en fin de vie. Il n'est pas question de patienter cinq ans avant de trouver une solution pour l'ex-*Clemenceau*, mais il faut néanmoins attendre le résultat des missions et des expertises demandées par le Premier ministre.

La ministre a également observé que le traitement médiatique du démantèlement de l'ex *Clemenceau* procédait d'une réelle injustice. Elle n'a pas exclu que le sentiment général évolue, à la lumière des résultats des investigations engagées par le Gouvernement. Le rapport de la mission d'information de l'Assemblée nationale sur les risques et les conséquences de l'exposition à l'amiante devrait d'ailleurs mettre en relief l'étendue du problème et montrer ainsi combien la solution préconisée par le Gouvernement pour le démantèlement des bâtiments en fin de vie était fondée. En définitive, on peut s'interroger sur les raisons profondes qui ont conduit les détracteurs du ministère à exciper d'arguties juridiques, au moment où le désamiantage prévu en France était achevé, alors que le projet de démantèlement de l'ex-*Clemenceau* était sur le point de déboucher sur une véritable filière pour tous les navires désarmés.

Le président Guy Teissier a estimé que la gravité du sujet justifiait que la commission s'en saisisse, par le biais d'un rapport d'information confié à l'un de ses membres.

