



## **Grandeur et misère du Clémenceau**

Revue de l'Inde no 3 – avril 2006

Vers la fin de la première guerre mondiale, le Président Raymond Poincaré choisit comme Premier Ministre Georges Clémenceau, surnommé « Le Tigre » pour son style agressif dans les débats parlementaires.

Clémenceau avait convaincu les britanniques d'accepter Foch comme Commandant suprême des forces alliés dans l'offensive contre l'armée allemande pendant l'été 1918. Quelques mois plus tard, la victoire était remportée.

En guise d'hommage, le premier porte-avion mis en service à Brest en 1957 fût baptisé « le Clémenceau ». Pendant plus de quarante ans, il fût le vaisseau-amiral et la fierté de la marine française. Il fût désarmé en 1997, après avoir emmené quarante-huit fois son équipage de 1920 hommes autour du monde.

Retiré de la vie politique, George Clémenceau écrivit ses mémoires : *Grandeur et misères de la victoire*. Ses mots illustrent le destin du vaisseau qui portait son nom. En 2003, il est vendu pour une bouchée de pain. Ses 24.000 tonnes d'acier sont évaluées à huit millions d'euros mais il y avait un *hic* : Quelques centaines de tonnes d'amiante sont mêlées à l'acier. Le prix du fer ayant doublé depuis 2002, il n'y avait aucune difficulté à trouver un acheteur mais retirer l'amiante de l'acier est si coûteux en Occident – plus coûteux que le prix de l'acier – que les bateaux sont le plus souvent vendus pour un

euro symbolique. La solution semblait s'imposer : trouver un endroit où l'amiante n'est pas interdit et y faire procéder au démantèlement.

Plus d'un millier de bateaux sont démantelés chaque année, principalement au Pakistan, en Inde et au Bangladesh, où les marées facilitent l'échouage. De plus, l'amiante n'y est pas interdit. Sans les ONG environnementalistes, tout se serait passé sans problème.

Début janvier les remous tournent autour du chantier Sri Ram d'Alang, dans le Gujérat, où deux mille navires ont été démantelés au cours des trente dernières années. Les conditions de sécurité y sont réputées minimales et ne sont d'aucune façon comparables à celle qui prévaut à l'Ouest, principalement après l'interdiction totale de l'amiante en Europe,

Les médias indiens ont principalement parlé de la controverse sur la quantité d'amiante restant à bord du Clémenceau lorsqu'il quitte Toulon au début de l'année 2006. Les ONG qui s'efforçaient d'empêcher le porte-avion d'atteindre les côtes du Gujérat soutiennent que la décontamination effectuée à Toulon a laissé à bord plusieurs centaines de tonnes de produit, alors que le Gouvernement français affirme devant les tribunaux qu'il n'en reste plus dans la structure que quarante tonnes.

Le Ministre de la Défense déclare : « Nous avons enlevé tout l'amiante qui était visible, accessible et friable et n'avons laissé que le minimum nécessaire pour que la bateau soit remorqué. » L'amiral Alain Oudot de Dainville, chef d'état-major de la marine française, soutient que le *Clemenceau* a quitté le port de Toulon *"après une vaste opération de désamiantage qui a duré plus d'un an"*, que le navire n'a *"pas de propulsion nucléaire"* et qu'il n'existe *"pas de résidu radioactif à bord"*. Les endroits qui contiennent de l'amiante ont été isolés.

Dans une interview accordée à un journal indien, le responsable de la Compagnie chargée de la décontamination contredit les chiffres avancés par la marine française : « Nous aurions pu retirer bien plus que 115 tonnes, sans endommager la structure ni mettre en jeu la navigabilité du navire ».

Cela est probablement exagéré mais lorsque les ONG, Greenpeace incluse, saisit la justice pour arrêter le départ du Clémenceau, le Tribunal Administratif de Paris fut fort clair : « *"Aucun des moyens présentés par les associations requérantes n'est propre à créer (...) un doute sérieux quant à la légalité des décisions contestées [de laisser le vaisseau rejoindre l'Inde] »*.

Le principal argument des organisations était que le retrait de l'amiante à Alang présentait « des risques sérieux pour la santé des ouvriers. » Rigoureuse sur le plan juridique, la cour française dit vrai : elle ne peut intervenir dans le domaine juridique indien. Le vrai problème est que l'Inde n'a pas interdit l'utilisation de l'amiante.

En France, son interdiction complète n'intervint qu'en 1996. Beaucoup de raisons ont été invoquées pour expliquer ce délai et elles valent probablement pour l'Inde d'aujourd'hui. La première est que, dans les années 70, la France fait face à un chômage important. C'est aussi le cas à Alang, où vingt-cinq à quarante mille personnes sont employées. Ni les syndicats ni le gouvernement de l'État ne sont prêts à mettre en cause des milliers d'emplois. Bien que la mésothéliomie (la tumeur cancéreuse de l'épithélium du poumon, provoquée par une exposition à la poussière d'amiante) est bien documentée en Europe dans les années 70, les syndicats français se taisent, la question de l'emploi restant leur priorité. Quoiqu'il en soit, selon un rapport du Sénat, quelques 35.000 personnes ont succombé à la mésothéliomie entre 1995 et 1995.

La deuxième raison est le long délai qui sépare la contamination de la manifestation des premiers symptômes, entre 20 et 40 ans. Il y a une troisième raison, qui annonce des jours sinistres dans le cas de l'Inde, c'est l'intervention des lobbies industriels.

La tragédie est qu'il n'y ait aujourd'hui aucune loi en Inde qui bannisse l'amiante (sans parler du DDT !). En l'absence d'une législation, même la Cour Suprême ne peut prendre de décisions fermes. La seule solution pour le gouvernement central aurait été de placer immédiatement l'amiante sur la liste des produits dangereux et d'en interdire l'emploi.

A partir de là, les événements vont s'accélérer.

Fin janvier, la France propose à l'Inde de rapatrier les déchets amiantés qui seront extraits de l'ex-porte-avions après son démantèlement. C'est ce qu'indique Jean-François Bureau, porte-parole du ministère de la défense. *"La question du rapatriement des déchets d'amiante ne semblait pas résolue, donc nous avons fait cette proposition pour lever toute ambiguïté"*.

Le 12 janvier, l'Egypte refuse au *Clemenceau* l'accès au canal de Suez dans l'attente d'un document officiel. Le directeur de l'agence égyptienne pour l'environnement, Mohammed Sayyed Khalil, indique que son pays a pris cette décision « *dans l'attente d'un document attestant qu'il ne transporte pas des déchets dangereux* » Ce document est fourni quelques jours plus tard, mais alors que le vieux navire reprend son voyage vers l'Inde, la Cour Suprême de l'Inde intervient le 16 janvier. Un comité consultatif de la Cour pour la Gestion des déchets dangereux recommande que le porte-avion reste à l'extérieur des eaux territoriales indiennes. Les propriétaires du bateau acceptent ce compromis en attendant que la Cour prenne une décision finale.

Le problème pour Paris est que la visite présidentielle se rapproche : le Président Chirac doit arriver le 19 février à Delhi et l'ambassadeur de France en Inde passe la plupart de son temps à écoper alors que l'ancien navire amiral est en train de couler.

Entre temps, la Cour suprême fixe au 13 février la prochaine audition pour décider si le navire peut être démantelé à Alang ou non. Mais en Inde « l'Affaire Clemenceau » est devenue très politisée : il n'y a pas que le Parti communiste (marxiste) qui est à la pointe du combat contre le porte-avion, la plupart de journaux indiens en font une affaire de prestige : comment un pays développé peut-il se débarrasser de ses déchets dans un pays pauvre (l'Inde est-elle vraiment pauvre ?). Même le Comité de la Cour Suprême réagit de façon émotionnelle, si bien que lors de l'audition du 13 février, la Cour demande au gouvernement de nommer dans les 3 jours un comité « d'experts » composé d'anciens officiers supérieurs de la Marine indienne pour vérifier les dires de tous.

Le gouvernement français doit aussi indiquer la quantité exacte d'amiante.

Ce qui rend ce jugement intéressant est le fait que l'on se rapproche pour la première fois de la vérité derrière cette triste affaire : l'Inde n'interdit pas l'amiante.

Finalement, le 15 février, quatre jours avant l'arrivée de Jacques Chirac en Inde, la Présidence de la République annonce que suite à la décision du Conseil d'Etat de suspendre le transfert en Inde du *Clémenceau* : « le président de la République a décidé de rapatrier le navire en France. »

« Sur le sujet du démantèlement des navires qui pose au plan mondial des questions de protection de l'environnement, le président de la

République estime que la France se doit d'être exemplaire et d'agir dans la plus totale transparence. »

Il est donc décidé de placer de rapatrier le navire dans les eaux françaises « dans une position d'attente qui offre toutes les garanties de sécurité, jusqu'à ce qu'une solution définitive soit trouvée pour le démantèlement. »

Voilà, « l'Affaire » est pour le moment terminée, la visite présidentielle peut se dérouler dans de meilleures conditions.

Quand quelques jours plus tard, un journaliste d'Europe 1 demande à la ministre de la défense « *On voit revenir le Clemenceau, l'ex Clemenceau, la France paraît piégée, piteuse et penaude. O on ne peut pas le nier.* » La ministre répond : « *Non, moi je dis que si la France a parfois tort, elle doit s'excuser. Mais lorsque la France n'a pas tort, elle ne doit pas s'excuser. Et en la matière, elle n'a aucune raison de s'excuser d'avoir essayé de trouver une solution à un problème qui se pose à tout le monde et pour lequel il n'y a pas de réponse. Et là, elle a encore moins à s'excuser parce que son projet était un modèle de respect et de l'environnement et des autres. C'était aussi ce que nous avons proposé, un modèle de coopération exemplaire Nord/Sud.* »

C'est une façon de voir les choses, mais on peut quand même regretter que le véritable problème (l'interdiction de l'amiante en Inde) n'ait pas été abordé. Il faudra sans doute attendre quelques décennies pour voir une législation sur le sujet. Le *Clémenceau* aurait pu aider à faire un pas dans la bonne direction, mais la raison d'Etat de l'a pas permis.