

Pour une filière de démantèlement des navires en fin de vie

Réflexions et propositions

Document élaboré par le collectif confédéral “ Déconstruction des navires en fin de vie ”, avec la coopération du cabinet Sécafi-Alpha

Sommaire

Avant-propos

Préambule

Création d’une filière de démantèlement des navires en fin de vie

1e partie : enjeux quantitatifs et qualitatifs

2e partie : du besoin d’appliquer des réglementations contraignantes à tous les niveaux

3e partie : propositions Cgt pour une filière novatrice et innovatrice, écologiquement et socialement responsable

4e partie : quelques préconisations

Conclusion générale

Avant-propos

La pitoyable odyssée de l’ex-Clémenceau a posé avec force, aux yeux de l’opinion publique internationale, le problème du démantèlement des navires en fin de vie, qu’ils soient civils (par navires civils, il faut entendre les navires marchands et de transport de passagers) ou militaires.

Il n’est plus acceptable que cette question soit traitée dans les conditions actuelles, dangereuses pour la santé des travailleurs concernés ainsi que pour l’environnement.

Il n’est plus tolérable que pays, constructeurs et armateurs se défaussent de leurs responsabilités en expédiant vers d’autres pays, à bas « coûts salariaux », leurs navires-poubelles afin d’y être détruits. Le cadre réglementaire, national, européen et international, est insuffisant et inadapté. Il doit être revu dans un sens contraignant y compris financièrement.

Il n’est pas possible de remettre à plus tard ce qui doit être engagé à court terme.

C’est maintenant qu’il faut jeter les bases économiques, industrielles, sociales et environnementales d’une filière de démantèlement des navires en fin de vie, militaires et civils. La France doit donner l’exemple.

Sans prétendre avoir réponse à toutes les problématiques des enjeux posés, la Cgt expose ses réflexions, avance des propositions qu’elle soumet au débat public avec tous les acteurs concernés par la création et le développement d’une telle filière.

Tel est l’objet du présent document.

Préambule

La position géographique de la France au sein de l’Union européenne fait d’elle le pays qui dispose de la plus grande façade maritime.

Cela lui confère de grandes responsabilités dans la création et le développement d'une filière de démantèlement des navires en fin de vie, militaires et civils.

La France se doit, selon la Cgt, de se placer résolument à l'initiative, avec une volonté politique affirmée, pour créer les conditions de mise en place d'une telle filière pour laquelle la Cgt agit.

Cette filière se doit d'être, selon nous, écologiquement et socialement responsable, novatrice et innovatrice, dans les domaines économiques, industriels et sociaux.

La Cgt conçoit cette filière comme complémentaire à celle de la construction navale civile et militaire, dans le cadre d'une filière maritime à préserver et à développer.

La création de cette filière suppose de s'extraire de la logique financière et de mise en concurrence qui conduit à opposer les sites français entre eux d'une part, et d'autre part ceux-ci aux chantiers navals européens ou autres.

La création d'une telle filière concernant les navires marchands et militaires est possible, comme le prouve celle en cours de mise en place pour les bateaux de plaisance.

Même si cette catégorie de navires est très éloignée de celle qui nous préoccupe, il n'en reste pas moins vrai que l'analyse des déterminants qui ont conduit à la mise en place de ce programme ; l'implication des différents acteurs et leur démarche volontaire s'appuyant sur le principe de la Responsabilité Élargie des Producteurs ; les solutions apportées pour concevoir et démarrer une filière complète de dépollution, déconstruction, tri sélectif, conditionnement, écoulement des produits recyclables et élimination des matières toxiques, sont riches d'enseignements.

Le financement d'une filière de démantèlement des navires marchands et militaires doit être rendu possible, y compris dans un cadre européen avec contribution des constructeurs et armateurs.

La Cgt considère que cette filière devrait être conçue dans un cadre européen voire mondial. Elle n'exclue pas d'éventuels partenariats négociés d'Etat à Etat, porteurs de coopérations et de développements industriels.

Le rôle et la participation des Etats dans cette filière sont indispensables et doivent être envisagés, y compris en terme de financements publics.

Alors que la perspective de création d'une filière porteuse d'emplois qualifiés et de développement de droits sociaux nouveaux pour les salariés est ouverte en France, la Cgt livre ses réflexions et propositions au débat public qui devrait prédominer au moment où les salariés et les citoyens auront leur mot à dire dans des choix décisifs et déterminants pour leur avenir et celui de la France.

Des réflexions et propositions que nous sommes prêts à confronter à d'autres points de vue, avec tous les acteurs concernés par la création d'une telle filière.

Première partie : enjeux quantitatifs et qualitatifs

90 % de tout ce qui est produit et consommé dans le monde est transporté par mer.

45 % du commerce extérieur en volume (exportations et importations) de la France (5e puissance commerciale du monde) empruntent le mode maritime.

Près de 50 000 navires sillonnent les mers au quotidien.

Plus de 11 000 de cette flotte mondiale transportent des produits polluants ou dangereux dont le trafic a augmenté de 40 % en dix ans.

La moyenne d'âge de la flotte française était de huit ans au 1er janvier 2006 alors que celle de la flotte européenne est de 16 ans.

30 % des navires français ont moins de cinq ans contre 14,5 % pour la flotte mondiale.

Ces quelques données chiffrées (source : Armateurs de France, Cluster Maritime et Douanes) donnent un aperçu quantitatif de ce que sont les flottes française et mondiale et de l'importance du trafic commercial effectué par voie maritime.

A cela, s'ajoutent les flottes militaires composées de différents types de bâtiments de surface et sous-marins (à propulsion classique ou nucléaire).

Les données dont nous pouvons disposer indiqueraient un nombre de près de 1 500 bâtiments en activité au niveau mondial répartis en huit zones, représentant un tonnage global estimé à près de 5 500 000 tonnes.

La moyenne d'âge mondiale serait de dix-neuf ans pour tous les types de bâtiments.

La Marine nationale française dispose de plus de 120 bâtiments de combat et de soutien tous types dont 35 sillonnent chaque jour les mers. Elle se situe au 6e rang mondial et représente un tonnage de 300 000 tonnes.

La moyenne d'âge de ses bâtiments est de deux fois supérieure à celle observée dans la marine marchande.

Tous ces navires marchands et bâtiments militaires arriveront, à plus ou moins longue échéance, au terme de leurs services actifs.

La gestion des navires en fin de vie, qu'ils soient civils ou militaires se pose donc dès maintenant au niveau des Etats.

Actuellement, on évalue à plus de 700 navires de commerce qui sont détruits dans le monde en 2006, en Asie pour la majorité d'entre eux.

Ce chiffre devrait doubler d'ici 2008, sous l'effet de l'interdiction des pétroliers à simple coque.

Plusieurs milliers de navires rouillent dans les ports ou sont échoués au large.

La Marine nationale détient 70 coques qui sont retirées du service. 80 bâtiments de plus de 150 tonnes devront être retirés du service actif d'ici 2017 et la plupart contiennent de l'amiante.

A ces navires et bâtiments, il convient d'ajouter la navigation de plaisance en plein développement.

700 000 bateaux de ce type sont immatriculés en France.

5 000 tonnes ont été considérés comme Bateaux de Plaisance Hors d'Usage en 2005 ; 10 000 T en 2010 et 20 000 T en 2025.

20 000 bateaux de plaisance arrivent en fin de vie chaque année en France.

Ils contiennent des produits dangereux et des matériaux difficilement recyclables et sont généralement abandonnés, échoués, brûlés ou sabordés.

Pour ces bateaux, la conception d'une filière complète de déconstruction a été engagée sous l'égide de la fédération des Industries nautiques.

Les ministères de l'Équipement, de l'Industrie et de l'Environnement, ainsi que l'Adème ont soutenu un programme d'études et d'expérimentation et l'instauration d'une démarche volontaire s'appuyant sur le principe de la Responsabilité élargie des producteurs (Rep).

Un premier Centre de déconstruction devrait être implanté à Caen en 2006 et cinq autres devraient voir le jour tout au long du littoral.

Même si cette catégorie de navires n'est pas la plus nombreuse, il ne faut pas oublier les bateaux de transport de passagers qui contiennent d'énormes quantités de produits toxiques à éliminer (ex. : 1 000 tonnes d'amiante pour l'ex-France), soit un rapport de 1 à 100 en moyenne avec la catégorie des navires marchands.

Conclusions Cgt

Même si la catégorie des bateaux de plaisance est très éloignée de celle des navires marchands et militaires, l'analyse des déterminants qui ont conduit à la mise en place de cette filière, l'implication des différents acteurs, la volonté politique de résoudre les problèmes posés ont poussé la faisabilité et abouti à la mise en place d'une filière appropriée à la déconstruction de ce type de bateaux.

Une telle filière, adaptée aux navires marchands, de transport de passagers et militaires en fin de vie, est une nécessité au regard de l'évolution et du développement de la flotte mondiale (civile et militaire).

Le système actuel en vigueur de par le monde, qui associe étroitement coût de déconstruction et valorisation des déchets est pervers et inadapté.

La Cgt considère qu'il doit être remplacé par un système incitant à un comportement écologiquement et socialement responsable.

Il est inenvisageable d'attendre d'éventuelles décisions pour n'intervenir que dans vingt-cinq ou trente ans.

C'est dès maintenant qu'il faut décider de jeter les bases d'une telle filière de déconstruction.

Deuxième partie : du besoin d'appliquer des réglementations contraignantes à tous les niveaux

L'affaire de l'ex-Clémenceau a attiré l'attention du monde entier sur la problématique de démantèlement des navires en fin de vie.

Elle a montré que des réglementations internationales existaient mais que de nombreux obstacles en rendent leur application difficile.

Les réglementations

Existantes

Niveau national français

Le droit français encadre les conditions de fin de vie des navires français au travers de l'article L.541-1 du Code de l'environnement et l'article 533 du Code civil.

Tout navire français destiné à la démolition est considéré comme étant un « déchet » ou bien encore un « meuble ».

Des dispositions vagues, insuffisantes et inadaptées au domaine de navires en fin de vie.

Niveau union européenne

Les dispositions législatives sont issues de la Convention de Bâle et elles se présentent de façons plus contraignantes.

Plusieurs directives ou règlements cadre ont été édictés.

Citons entre autres :

Article 4 de la directive du 15 juillet 1975 (Directive n° 91/156 du 18 mars 1991, article 1er) : « Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que les déchets seront valorisés ou éliminés sans mettre en danger la santé de l'homme et sans que soient utilisés des procédés ou méthodes susceptibles de porter préjudice à l'environnement ».

Article 5 de la directive du 15 juillet 1975 (Directive n° 91/156 du 18 mars 1991, article 1er) : « Les Etats membres prennent les mesures appropriées, en coopération avec d'autres Etats membres lorsque cela s'avère nécessaire ou opportun, en vue de l'établissement d'un réseau intégré et adéquat d'installations d'élimination, en tenant compte des meilleures technologies disponibles qui n'entraînent pas de coûts excessifs. Ce réseau doit permettre à la Communauté dans son ensemble d'assurer elle-même l'élimination de ses déchets et aux Etats membres de tendre individuellement vers ce but, en tenant compte des conditions géographiques ou du besoin d'installations spécialisées pour certains types de déchets.

Le réseau doit permettre, en outre, l'élimination des déchets dans l'une des installations appropriées les plus proches, grâce à l'utilisation des méthodes et technologies les plus appropriées pour garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé publique ».

Niveau international

Plusieurs conventions ou protocoles sont en vigueur.

Elles se caractérisent d'une façon générale par des normes non contraignantes.

Signalons toutefois que la Convention de Londres, entrée en vigueur le 30 août 1975, stipule entre autre qu'elle « vise à privilégier le recyclage en tant que participation au développement durable et à l'économie de matières premières non renouvelables.

Cependant, l'immersion des navires reste autorisée par cette convention en dehors des territoires de protection des Conventions Oskar et de Barcelone et à condition : Qu'il n'existe pas de solutions alternatives économiquement acceptables à terre... ».

Ajoutons que l'Oit joue un rôle primordial sur l'élaboration de convention cadre sur les conditions de travail et notamment en ce qui concerne l'amiante (Convention n° 162 de 1986).

Les réglementations à venir

Au niveau international

L'Organisation maritime internationale (Omi) élabore une convention sur le démantèlement qui pourrait être soumise à ratification à partir de 2008. Elle permettrait de contraindre les marines nationales et les propriétaires de bateaux de commerce à subventionner la destination de leurs biens plutôt que de les vendre aux plus offrants à des chantiers indiens ou pakistanais...

Au niveau européen

Le livre vert sur « Une future politique maritime de l'Union européenne », dont la phase consultative s'achève le 30 juin 2007, devrait clairement intégrer cette dimension et comporter des mesures à prendre à l'échelle européenne et mondiale.

Au niveau français

Une mission interministérielle travaille, à la demande du président de la République, sur deux points :

- les conditions de création de filières viables de démantèlement en France et en Europe.
- la préparation de la position de la France sur la mise en œuvre d'une réglementation internationale adéquate.

Par ailleurs, la Commission de la Défense de l'Assemblée nationale a chargé une parlementaire de rédiger un rapport sur les navires militaires en fin de vie.

La ministre de la Défense a tenu à préciser que, faute de solution européenne existante, la France avait envisagé de créer une filière propre et sûre pour ces opérations de démantèlement des navires en fin de vie, civils et militaires, qui concerneraient dans les vingt ans à venir, des dizaines de milliers de bâtiments.

Conclusions Cgt

Force est de constater qu'à ce jour, il n'existe pas de réglementation contraignante au niveau international. Quelques textes législatifs ont été créés au niveau européen, mais leur application reste difficile. L'Angleterre élabore actuellement une stratégie nationale de recyclage. La France, quant à elle, est pourvue d'une législation trop vague et insuffisante.

La prise de conscience de l'insécurité juridique portant sur le démantèlement des navires en fin de vie ainsi que les dommages qu'ils causent à la santé humaine et à l'environnement ont décidé les autorités internationales, européennes et nationales, à se pencher sérieusement sur cette question.

Pour la Cgt, il est nécessaire d'aboutir à une réglementation solide, claire, applicable et surtout contraignante afin d'éviter que les incertitudes dans ce domaine ne poussent les détenteurs de navires en fin de vie à prolonger leur exploitation malgré une trop grande vétusté et à les abandonner dans des ports non surveillés ou au fond de la mer.

Troisième partie : Propositions Cgt pour une filière novatrice et innovatrice, écologiquement et socialement responsable

L'Etat français doit faire preuve de volonté politique pour favoriser la création et le développement d'une filière de démantèlement de navires en fin de vie.

La Cgt ne prétend pas avoir réponse à tout sur ce sujet, aux enjeux sociétaux et environnementaux lourds dans un dimensionnement européen et mondial que pose nécessairement la création d'une telle filière.

Elle expose ci-après les principes et les propositions qui lui paraissent fondamentaux pour relever les défis d'une telle filière qui se veut utile pour le développement durable, écologiquement et socialement responsable.

Principes et propositions Cgt en matière de responsabilités

Industrielles

- la dépollution et le démantèlement des navires en fin de vie, dès leur conception, sont de la responsabilité directe :

☉ de l'Etat pour ce qui concerne les bâtiments militaires, au travers du ministère de la Défense, de la Dga, de Dcn ainsi que du Cea ;

- À des constructeurs, propriétaires, armateurs ainsi que des professionnels du recyclage des matériaux en ce qui concerne les navires civils.
- tous ces acteurs doivent s'engager dans la mise en place d'une telle filière et participer à son financement, à la mise en œuvre de technologies novatrices ;
- les sites et chantiers navals existants, tant civils que militaires, doivent être mis à contribution par l'utilisation de leurs outils, atouts et savoir-faire industriels, technologiques et humains ;
- le statut juridique de cette filière pourrait être de type Groupement d'Intérêt Public, dans lequel l'Etat serait actionnaire au-travers des ministères concernés (Défense - Industrie - Environnement - Recherche - Equipement -Transport...) ;
- des coopérations étroites devraient être établies avec les pôles de compétitivité concernés, l'Agence pour l'Innovation industrielle, les régions, les Chambres de Commerce et d'Industrie, l'Ademe (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie)...., avec l'objectif de répondre aux besoins d'un développement de l'industrie et de l'emploi, dans des convergences d'intérêts et non dans une mise en concurrence des Hommes et des Territoires.

Economiques et financières

- intégration du coût de déconstruction dans le cycle économique du navire par le propriétaire de celui-ci ;
- incitation à constituer des provisions de déconstruction et intégration du coût de celles-ci dans l'équation économique par l'armateur ;
- institution d'une taxe sur les mouvements maritimes pour abonder un fonds de déconstruction des navires en fin de vie ;
- création d'un fonds d'origine nationale, voire mondiale, de déconstruction alimenté par tous les acteurs de la filière : Etats, chantiers navals, propriétaires, armateurs, affréteurs, institutions bancaires, organismes publics nationaux ou internationaux...
- calcul et modulation des contributions financières selon des critères à définir prenant en compte la taille des navires, leur complexité, leur âge, le problème de la revente anticipée des bâtiments militaires à d'autres Etats. Ou des navires de commerce à d'autres compagnies pour continuer de les exploiter durant des durées de vie estimées à 41 ans, voire plus...
- mise à contribution des fonds régionaux pour l'emploi ainsi que des fonds européens de type Feder (Fonds européens de Restructurations des industries de Défense) ; mise à contribution du programme Cadre de Recherche et Développement de la Commission européenne pour aider le financement de la recherche et développement des industriels en matière de techniques ou technologies de déconstruction ou de dépollution ;
- instauration de systèmes de contrôle démocratique tant en ce qui concerne les recettes que les dépenses afin d'assurer la transparence de la gestion de ces fonds. Cela pourrait se faire par la création d'une Agence, nationale ou internationale, chargée de gérer les fonds collectés et leur attribution ;
- le financement de la filière de déconstruction doit permettre l'efficacité économique sans induire des pratiques frauduleuses ou dangereuses.

écologiques

- concevoir le démantèlement des navires, du début à la fin du processus de vie en y intégrant le suivi de leurs modifications ;
- instaurer pour chaque navire, civil et militaire, le principe d'un " passeport vert ", garantissant la traçabilité de tous les matériaux et transférable, en cas de cession, à un Etat ou à un armateur ;
- concevoir des infrastructures logistiques d'acheminement des métaux de récupération ou d'élimination des déchets toxiques ou dangereux en faisant appel prioritairement aux transports maritimes et /ou ferroviaires dans des conditions de sécurité maximum ;
- rendre les sociétés ou entreprises de démolition-dépollution « éco-responsables » lorsqu'elles envoient les navires à déconstruire dans les pays en voie de développement ;
- établir des accords de coopération ou des partenariats d'Etat à Etat pour diffusion des savoir-faire ;

- établir des procédés ou actions préventifs de nature à substituer aux matériaux dangereux des matériaux recyclables et non-polluants ;
- assurer les travaux de dépollution et de démantèlement des navires en fin de vie en confinement complet ;
- la responsabilité écologique impose de traiter efficacement le problème du retraitement des matières dangereuses sans encombrer d'épaves les océans.
- sociales et réglementaires
- mise à contribution des fonds régionaux ou européens pour le développement des formations nécessaires à la création des emplois qualifiés que requiert cette filière ;
- élaboration d'un statut du salarié de la filière déconstruction navale, garantissant les salaires et les emplois par l'établissement de référentiels de normes sociales, de sécurité, de Chsct et environnementales ;
- mise en place de réglementation et normes sociales contraignantes, ayant pour socle les normes de l'Oit, pour les Etats et les employeurs de cette filière ;
- définition des formations et des conditions de travail novatrices pour maîtriser les risques professionnels, par l'élaboration de procédures adaptées à l'élimination des matériaux dangereux et le respect de la santé des travailleurs et de l'environnement ;
- assurer le suivi médical des salariés ;
- la responsabilité sociale mondiale impose de ne pas créer des situations où les salariés des zones à bas coûts de main-d'œuvre subiraient les conséquences du retraitement des déchets des pays les plus riches.

Quatrième partie : quelques préconisations...

- Faire admettre la nécessité de distinguer clairement le coût de la déconstruction et la valorisation des matériaux de récupération à recycler ;
- chiffrer le potentiel d'activité et le calendrier des déconstructions à venir, tant en ce qui concerne les bâtiments militaires que les navires marchands ;
- procéder à l'évaluation des sites existants, civils et militaires aptes à constituer les bases d'une filière nationale à vocation européenne ainsi que des besoins en équipements fixes ou autres modalités envisageables de type docks flottants par exemple ;
- un premier état des lieux montre les possibilités existantes suivantes :

A Cherbourg

Des infrastructures existent pour la construction et la maintenance qui sont liées principalement à la stratégie de défense nationale et aux sous-marins nucléaires.

Des études sont en cours, diligentées par la Dcn, le ministère de la Défense nationale sur la faisabilité de déconstruction des sous marins nucléaires devenus intransportables et non remorquables. Cette question est incontournable pour les années à venir du fait de fin de vie des sous marins actuels.

Sur le site de l'arsenal, de larges surfaces susceptibles d'accueillir la déconstruction des navires en fin de vie sont disponibles.

Déconstruction navale :

Le Havre a des atouts

Le port dispose d'un dock flottant et d'une cale sèche de grande dimension, susceptible d'accueillir les navires, de grande taille tel le « Clémenceau » et l'ex « France ».

Les installations existantes sont désenclavées des zones urbaines. L'image de notre ville et de son agglomération gagnerait à se mettre en capacité à éliminer ce qui est dangereux pour l'homme. Etre propre, ce n'est pas jeter ses déchets chez le voisin c'est les éliminer, faire propre. C'est aussi créer des emplois :

- Le Havre a des atouts industriels et professionnels du fait de son histoire en matière de déconstruction et de réparation navale. Il dispose d'un réseau ferroviaire en capacité de transporter les aciers et les produits venant de la déconstruction ;
- il y a des formations universitaires locales pour ces activités :
 - Ⓜ rudologie,
 - Ⓜ gestion des risques industriels,
 - Ⓜ gestion des risques en entreprise.

Face au problème de désamiantage et de dépollution des entreprises existantes et sont favorables à s'inscrire dans ce projet qui pourrait créer 200 à 300 emplois directs. Ces entreprises sont en capacité de stocker et traiter les produits polluants comme ceux venus après les dépôts sauvages en Afrique ou après la catastrophe de l'« Erika ».

Aujourd'hui, des solutions de destruction de l'amiante sont possibles avec l'implantation d'une torche à plasma (une seule existe actuellement en France à Bordeaux). Une implantation en Normandie répondrait aux besoins rencontrés dans de nombreuses activités professionnelles pour l'élimination totale de l'amiante (Btp - Métallurgie - Navale - etc.). Ce qui conforterait, une deuxième filière pour l'emploi.

Ce projet prend bien en compte la problématique de l'environnement et est créateur d'emploi.

A Brest

Premier port français d'entretien de la flotte militaire et de réparation navale.

38 000 emplois industriels directs liés à la mer, dont 23 000 à la sécurité et sûreté maritime, à l'ingénierie, maintenance et services navals.

Navale militaire (Dcn)

Un bassin disponible avec grues et dispositifs industriels pour la construction et réparation navale.

Une barge flottante pour transports maritimes (matériaux lourds).

Sur site, une entreprise de retraitement des matériaux.

Des salariés compétents en charpente, tôlerie, soudage.

Des propositions ont été élaborées pour la déconstruction de l'ex-Clémenceau et autres navires de grandes tailles.

Navale civile

En cours de développement.

Trois formes de radoub de grande dimension. Cinq quais de réparation à flots (1 700 m linéaires).

Un pôle de compétitivité (activité de recherche, de formation) en lien avec Toulon.

Une activité de construction de bateaux de haute compétition océanique.

- Etablir un cahier des charges quant aux équipements nécessaires au bon fonctionnement de l'ensemble de la filière, de la dépollution au recyclage des matériaux (moyens de transports, de production énergétique...).
- Procéder à une évaluation des offres des partenaires possibles européens et mondiaux sur la base d'une classification tenant compte de leur potentiel industriel et technologique, de leurs capacités de traitement, écologiquement et socialement responsables des déchets et matériaux dangereux.

Conclusion générale

- Une filière de déconstruction est une nécessité, au regard de l'évolution et du développement des flottes nationale et mondiale.
- Cette filière à vocation européenne doit être conçue écologiquement et socialement responsable, de manière à répondre au développement durable.
- Elle nécessitera des réglementations nationale, européenne et mondiale, contraignantes avec des systèmes de sanctions clairs et acceptés par tous.
- La France peut et doit être le fer de lance du processus et montrer la voie des solutions envisageables, compte tenu des responsabilités que lui confère sa position géographique en Europe.

- Cette avancée permettrait de travailler la dimension européenne d'une telle filière et d'envisager d'éventuels partenariats internationaux qui seraient de nature à garantir le respect de pratiques responsables.
- L'affirmation d'une problématique écologiquement et socialement responsable d'une telle filière n'aura de sens que si ces contraintes sont imposées dès la construction des navires civils et militaires.
- Compte tenu des référentiels de temps, il est impératif de ne pas attendre d'éventuelles décisions pour n'intervenir que dans vingt-cinq ou trente ans. L'Etat français, pour ce qui le concerne, se doit « d'amorcer la pompe » de bonne façon pour les structurations futures.
- L'Etat français doit montrer l'exemple en étant volontariste sur la filière militaire et agir progressivement avec tous les acteurs en ce qui concerne la marine marchande.
- Dans la réflexion et le débat qui s'ouvrent, il importe que tous les acteurs concernés par la création d'une telle filière de déconstruction puissent être écoutés, étroitement associés aux décisions, tant au niveau national qu'au plan européen (voire mondial).
- La France se devrait de proposer à l'Europe la mise en place d'un groupe de travail avec un calendrier serré, avec participation des acteurs directement concernés (organisations syndicales, associations de défense de l'environnement ou de victimes de l'amiante...).

Une filière de démantèlement des navires en fin de vie est attendue en France et en Europe et dans les autres régions du monde.

C'est une perspective d'avenir, génératrice d'emplois qualifiés, une chance pour les régions maritimes qu'il convient de saisir et pour laquelle il convient de mobiliser tous les acteurs économiques, industriels, sociaux et politiques.

La Cgt est disponible pour participer à la création d'une telle filière, de nature à assurer le développement de l'emploi industriel plutôt que financier ; à œuvrer au développement durable, écologiquement et socialement responsable par des coopérations ou partenariats négociés d'Etat à Etat, respectueux des normes sociales, nationale et internationale, du travail ; à permettre la participation des salariés dans la gestion et le contrôle démocratiques de cette filière.

L'Etat français, ainsi que ceux de l'Union européenne, doivent assumer toutes leurs responsabilités d'armateur, mais aussi en matière d'environnement et de sécurité des personnes.

La France, tout comme l'Europe, dispose de sites (civils et militaires) qui ont globalement les capacités industrielles et d'emplois qualifiés pour la construction, la maintenance et la réparation navale.

Dans le cadre d'une politique internationale axée sur le développement durable et la promotion de l'emploi, l'Europe doit également se préoccuper de la situation de la déconstruction des navires en Asie du Sud-Est notamment ; contribuer à l'amélioration des conditions de vie et de travail et promouvoir un autre équilibre des relations Nord-Sud.

Pour développer les capacités industrielles et humaines d'une filière de démantèlement des navires en fin de vie, il sera indispensable de procéder dans ces sites, aux investissements nécessaires industriels et de formation.

Il y a là un vaste espace pour construire et cultiver des convergences entre organisations syndicales, nationales, européennes et internationales afin d'orienter le développement industriel en respectant l'environnement et protégeant la santé des travailleurs plutôt que « d'accompagner » des plans de suppressions d'emplois.