Extrait du Le Vénissian

https://levenissian.fr/Le-sale-boulot-en-INDE-les-mains

Un scandale d'etat au ministére de la Défense :Le désamiantage du batiment Clemenceau !

Le sale boulot en INDE , les mains propres en France Chiraquienne !

- Internationale - internationalisme et guerre sociale -

Date de mise en ligne : dimanche 8 janvier 2006

Description :

Cet article relate le scandale du ministére de la défense sur le désamiantage du CLEMENCEAU !

Copyright © Le Vénissian - Tous droits réservés

Un scandale de plus sous couvert d'Etat !
CONFIDENTIEL DEFENSE !

B A N A S B E S T O S F R A N C E
Association de lutte contre l'amiante

Patrick HERMAN (président)
Algues 12230 Nant

COMMUNIQUE DE PRESSE
17 Novembre 2005

Le Clemenceau : On nous a menti

Dans un courrier du Ministère de la Défense du 13 février 2005, le Directeur adjoint du Cabinet du Ministre nous écrivait :

« 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. ».

Rappelons que la SDIC est une société écran panaméenne, filiale du groupe sidérurgiste allemand Thyssen, qui a passé contrat avec l'Etat français le 20 octobre 2003 pour transfert et démantèlement du Clemenceau en Inde. Avant le départ du navire, la SDIC devait charger la société Technopure d'enlever tout l'amiante accessible, dans la mesure où ces opérations ne portaient pas atteinte à l'intégrité du navire.

Or aujourd'hui la dite société Technopure assigne en référé la SDIC et l'Etat français pour faire reconnaître que leurs agissements lui ont porté tort.

L'assignation de la SDIC et de l'Etat français en référé par Technopure fait apparaître quatre points importants.

I - Contrairement aux affirmations ministérielles, ce n'est pas 90% de l'amiante qui auront été enlevées mais 70 tonnes sur un total minimum de 220 tonnes. Dans un interview à Ouest France en date du 10 novembre 2005, le préfet maritime de Brest indique, quant à lui, que le Clemenceau contenait 250 tonnes d'amiante. Il reste donc dans le navire environ 180 tonnes d'amiante ! La raison est que la SDIC seule, ou la SDIC avec l'accord de l'Etat français, a choisi, parmi les options offertes par Technopure, la moins onéreuse (3 millions Euros au lieu de 6 millions Euros).

Les opérations de désamiantage ayant été effectuées sous la surveillance du Contrôle général des armées, l'Etat français pouvait-il ignorer que seules 70 tonnes d'amiante avaient été extraites du navire lorsqu'en février 2005, Technopure a achevé les travaux ? On peut d'autant plus en douter que l'Etat semble avoir admis - suite à l'action engagée devant les tribunaux par Ban Asbestos et l'Andeva - qu'une autre tranche de travaux était nécessaire.

Copyright © Le Vénissian

II - Des travaux complémentaires ont été confiés au cours de l'été 2005 à la Société Prestosid. Leur but n'était pas l'enlèvement d'un surplus d'amiante mais essentiellement une consolidation provisoire de l'amiante friable dans les structures du navire en pulvérisant un surfactant en surface : « opération cosmétique » permettant des mesures satisfaisantes d'amiante dans l'air des structures du navire et destinée à faire croire - aux autorités indiennes ? - que le Clemenceau avait été désamianté.

III - Le marché de travaux du 4 février 2004 entre les sociétés SDIC et Technopure, dans chacune des 2 propositions devant être soumises à l'Etat français, précisait :

« Sont cependant expressément exclus des prestations les éléments suivants :

- l'amiante non friable ou défini comme tel, dont notamment les dalles de sol, plaques d'amiante ciment, enduits et peintures bitumineux, etc.
- l'amiante lié ou fortement lié dont notamment les câbles, colles, sous faces de planchers hauts, peintures intumescentes, joints, joints de brides, etc. »

Ainsi alors même que ces opérations ne mettaient pas en péril le remorquage du navire, il était convenu de laisser dans le navire une importante fraction de l'amiante.

Dès le départ de l'opération dite de désamiantage à Toulon, il était donc prévu de ne s'attaquer qu'à l'amiante très visible et très accessible lors d'une inspection sommaire de la coque avant son départ en Inde.

IV - L'action en référé engagée par la société Technopure nous apprend également :

" Que le navire contient dans ses soutes, canalisations, etc. des substances dangereuses (gazole, mazout, huile, oxygène...). Pratique inadmissible compte tenu des travaux de découpe au chalumeau qui s'avéreront nécessaires lors du démantèlement.

" Qu'il contient également 2000 plaques radio-luminescentes au tritium, non localisées, qui, cassées, sont un matériau radioactif , donc également interdites d'exportation vers un pays comme l'Inde. Il aurait dû être ajouté la présence de PCB dans de multiples câbles et matériaux électriques également interdits d'exportation.

L'ensemble de ces éléments montrent que le transfert du Clemenceau en Inde pour démantèlement constitue une opération masquée d'exportation de déchets - notamment d'amiante et de déchets radioactifs - en toute infraction au regard des règles de droit en la matière.

*
* *

Compte-tenu de ces révélations, nous considérons qu'il appartient au Président de la République, chef des armées et garant du respect des traités internationaux, de faire en sorte que le contrat - illégal - passé entre le Ministère de la Défense et la SDIC soit annulé. Alors que le Sénat vient d'adopter un rapport accablant sur la responsabilité de l'Etat en matière d'amiante, la puissance publique doit respecter tant la réglementation européenne que la convention de Bâle et se donner les moyens nécessaires pour qu'un chantier naval français prenne en charge le désamiantage et le démantèlement des navires réformés.

Copyright © Le Vénissian

Contact : Henri Pezerat : 01 48 76 49 07
henri.pezerat@tele2.fr
.....

B A N A S B E S T O S F R A N C E
Association de lutte contre l'amiante

Patrick HERMAN (président)
Algues 12230 Nant

Dimanche 4 décembre 2005
Procès : Le Clemenceau reste amianté à 70%
Le mardi 6 décembre à 11 heures, Salle des référés, Palais de justice de Paris, la Société Technopure (société de désamiantage) assigne en référé la Société panaméenne SDI et l'Etat français pour obtenir la désignation d'un expert compétent dans les opérations de désamiantage. Elle considère en effet avoir subi des préjudices à l'occasion des décisions prises par SDI et l'Etat français concernant le désamiantage partiel du Clemenceau à Toulon.

L'association Ban Asbestos France se considérant en droit de contester l'opération ayant conduit au contrat entre les sociétés SDI et Technopure, demandera à joindre son action à celle engagée par Technopure.

Ces procédures doivent permettre de révéler que le désamiantage partiel du Clemenceau à Toulon n'a été pour l'essentiel qu'une opération de communication laissant
70% de l'amiante en place dans le navire. Opération-écran pour mieux transgresser les conventions internationales qui interdisent à la France d'exporter ses déchets dangereux vers le Tiers Monde.

Contact : Henri Pezerat
Tél : 01.48.76.49.07
henri.pezerat@tele2.fr

Copyright © Le Vénissian