



3 questions à... Jean-Louis Naudet

Secrétaire Général de la Fédération Nationale des Travailleurs de l'Etat.

Alors que semble toujours posée la question du "que faire du Clémenceau ?" la CGT fait des propositions traitant de manière plus large du problème des navires enfin de vie. Peux tu nous en donner les motivations et nous en rappeler la teneur ?

L'opportunité de la création d'une telle filière a été mise en évidence par ce que nous pouvons appeler le feuilleton de la piteuse odyssee du Clémenceau.

Au-delà du cas emblématique de ce navire, en ce qu'il représentait en terme de navire de guerre, il est loin d'être isolé.

Le devenir des navires en fin de vie est appelé à prendre une part grandissante en France, mais aussi en Europe et à l'échelle du Monde.

Ne serait-ce que par le nombre de bateaux à démanteler, par le fait qu'en 2008, aucun navire sans double coque ne pourra accoster en Europe et qu'une directive européenne interdit de couler les bateaux, pratique largement utilisée de par le Monde.

Lorsque l'on évoque la déconstruction des navires en fin de vie, à quoi avons-nous à faire ?

Un récent rapport de la Commission de la Défense de l'Assemblée Nationale évalue à environ 700 le nombre de navires de commerce détruits tous les ans dans le monde.

Ce chiffre serait susceptible de doubler d'ici à 2008 sous le simple effet de l'interdiction des pétroliers à simple coque.

Concernant la marine nationale, l'Etat major prévoit que d'ici à 2017, elle devra gérer 80 coques de plus de 120 tonnes à retirer du service actif, dont plusieurs sous-marins à propulsion nucléaire.

Elle devra retirer au fur et à mesure ses vieux bateaux, jusqu'à 3 à 5 par an avec l'arrivée groupée des nou-

veaux bâtiments que sont les FREMM. (Frégates Multi Missions).

Une telle filière de "déconstruction des navires en fin de vie" cela signifie quoi en terme d'emplois, de financements, d'implantation(s)... ? Que répondent les pouvoirs publics à une telle proposition ?

Le coût financier de la mise en place d'une telle filière nationale, au niveau de la France qui dispose de la plus grande façade maritime de tous les pays de l'Union Européenne, n'est pas à négliger.

Pourquoi ne pas utiliser les fonds structurels européens, tel celui consacré à la casse des emplois dans les industries de défense et particulièrement en France, pour détruire les navires en fin de vie, développer une filière industrielle créatrice d'emplois qualifiés, porteuse de recherche et d'innovations technologiques, garantissant des conditions de sécurité de haut niveau pour les salariés et l'environnement ? Des fonds régionaux pourraient également être mobilisés. Les industriels mis à contribution. L'Agence pour l'Innovation et la Recherche pourrait apporter utilement son concours.

Une toute première approche réalisée par le syndicat CGT de DCN Brest laisse entrevoir une possibilité de 500 emplois au moins qui pourraient être créés dans le cadre d'une telle filière.

Un projet qui allierait qualité de travail et nouveau statut du travail salarié.

Une mission interministérielle ayant pour objectif de proposer des solutions au problème des navires civils et militaires en fin de vie est créée. Elle associe les Ministères de la Défense, des Transports, du Travail, de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, de l'Ecologie et du développement durable, ainsi que ceux

des affaires étrangères et des affaires Européennes.

De son côté, l'Assemblée Nationale a nommé le député du Finistère, rapporteur d'information sur le démantèlement des navires de guerre.

La CGT a demandé à être entendue par l'une et par l'autre.

Au moment où ces lignes sont rédigées, nous attendons toujours leur réponse !

Dans son approche la CGT lie la construction et la déconstruction d'un navire. Peux tu nous préciser les raisons d'une telle approche et ce qu'elle conduirait à modifier tant dans conception de la vie d'un navire que dans son environnement ?

L'objectif de mettre en place une telle filière nationale à dimension européenne de déconstruction des navires en fin de vie est publiquement posé.

Le démantèlement de ces navires est devenu aujourd'hui une question majeure.

Mais il ne saurait se faire, selon la CGT, au détriment de la construction navale, tant civile que militaire, que la France doit disposer pour répondre à ses besoins en matière d'échanges commerciaux et d'indépendance nationale.

Il me paraît donc important que la dimension déconstruction soit intégrée dès la phase de construction d'un navire, dans le choix des matériaux qui entrent dans sa fabrication par exemple. Choix des matériaux qui conditionnent largement les questions d'environnement.

La France a vraiment l'opportunité de créer une filière industrielle nationale alors qu'elle en a détruite de nombreuses.

Nous sommes face à un grand défi, porteur d'espoirs et d'emplois.

A nous de savoir le relever.