



Sous le Haut parrainage du ministre de la Défense, avec le soutien de **DCNS** et de l'**IHEDN**
 l'association des Journalistes de défense (AJD), l'association des Journalistes-écrivains pour la Nature et l'Ecologie (JNE)

1^{ère} Conférence mardi 10 juillet 2007 de 8h30 à 13h
Amphi des Vallières – IHEDN Ecole Militaire – Paris

Sommaire des interventions

8h30 Ouverture

Vice-amiral d'escadre François Dupont – Accueil	3
Amiral Alain Oudot de Dainville – Ouverture	4

9h00 Conférence

Professeur François Ewald – Réflexion sur la prise en compte de l'environnement par la Défense	10
Monsieur Laurent Teisseire – L'environnement et le droit des conflits armés	15

9h30 – 10h45 Mars, Gaïa et Poséidon, peut-on verdir les dieux ?

ICA Jacques Cousquer – L'éco-conception des armements	21
Monsieur Michel Morvan – Reconversion d'une ville portuaire militaire, réhabilitation des sites Penfeld, et relations avec la Marine nationale	23
Monsieur Pascal Vautier – Expériences développées avec les camps militaires en France pour la prise en compte de la biodiversité	26
IGA Xavier Lebacq – Naissance, vie et mort des matériels, dépollution des sites militaires, propositions du rapport de la MIDN, Livre Vert européen, et Convention de l'OMI sur le démantèlement des navires	30
Monsieur Jean-Paul Hellequin – Témoin	35

11h00 – 12h15 **L'environnement : un coût ou un atout pour la Défense ?**

Professeur Michel Ricard – Le coût écologique des impacts environnementaux	37
Colonel Bernard Metz – Gestion des sites militaires, directives internes à la défense, compromis entre objectifs opérationnels et prise en compte de l'environnement	40
Général Carlo Magrassi – L'importance de la prise en compte de l'environnement pour les programmes de coopération européens	42
Professeur Robert McLeman – Reconstruction post-conflit et dégradation environnementale, conflits et changements climatiques	44
Monsieur Bernard Planchais – La prise en compte des contraintes environnementales dans la construction et l'exploitation des navires	46
Monsieur Yvon Bonnot – Témoin	48

12h15 – 13h00 **Conclusion**

Professeur Christian Buchet – Synthèse	50
Professeur Alain Piquemal – Conflits armés et atteintes à l'environnement : l'approche juridique internationale	52

Comptes-rendus

Version française – tirée de <i>Cols Bleus</i> , n°2837	57
English version – translated from <i>Cols Bleus</i> , n°2837	59

Amiral François Dupont

Discours d'accueil

Bonjour à tous. 8h30, c'est tôt, mais songez qu'à 5h30, certains d'entre nous étaient déjà sur les Champs-Élysées, pour la répétition du défilé. Donc vous voyez que c'est tôt, mais c'est très relatif !

Amiral, chers amis, à tous ceux qui sont présents dans cet amphithéâtre, je voudrais souhaiter la bienvenue ! Cet amphithéâtre est un peu un amphithéâtre mythique, puisque c'est celui de l'IHEDN. Sont passés à ce pupitre beaucoup de grands orateurs, beaucoup de grands conférenciers – et encore aujourd'hui, vous allez pouvoir en bénéficier – et à vos places, beaucoup d'auditeurs. C'est l'endroit où l'IH s'exprime, c'est l'endroit où on échange des idées, c'est l'endroit où on essaie de respirer, de prendre un peu d'altitude, vis-à-vis de toutes les grandes problématiques.

Et c'est la première raison pour laquelle je suis très heureux d'accueillir avec nos partenaires, et avec Brigitte Bornemann-Blanc, ce premier séminaire sur l'environnement.

Très heureux, parce que c'est la vocation de l'IHEDN, de l'Institut, d'aborder les grandes problématiques de ce monde. Elles sont toutes, plus ou moins, en rapport avec la Défense. Elles sont toutes, en tout cas, en rapport avec l'avenir de notre monde. Et cette problématique de l'Environnement et de la Défense n'est plus une mode – c'est ce qu'on disait avec le Pr Buchet tout à l'heure – c'est une réalité. Et nous avons, chacun d'entre nous, à prendre en compte cet environnement. Donc, la première raison pour laquelle je suis heureux de vous accueillir, c'est celle-là : c'est le lieu de l'IHEDN, c'est le lieu de partenariats avec l'IHEDN.

Et puis la deuxième raison, c'est que ce séminaire ne sera pas le seul, puisqu'il sera le premier d'une série de trois. Et donc, je n'ai pas l'impression d'ouvrir une matinée qui se clôturera ensuite par on ne sait pas très bien quoi, mais nous nous inscrivons dans la durée, avec un séminaire qui aura lieu de nouveau en 2008, et un autre peut-être aussi à la fin de l'année 2008. Donc, nous rentrons dans une série qui durera peut-être d'ailleurs plus longtemps.

Et puis, enfin, mon uniforme me trahit un peu, mais tant pis, je ne suis absolument pas objectif... Je suis très heureux que cette série sur l'environnement s'ouvre par la Marine. Très heureux, bien sûr, parce que je suis marin, mais très heureux aussi parce qu'il y a très longtemps que la Marine prend en compte l'environnement, où qu'elle soit – que nous soyons en mer ou que nous soyons près de côtes, et que nous ayons à prendre en compte la construction des bateaux, ou que nous ayons à prendre en compte le rejet de nos eaux sales, ou dans tout l'environnement nucléaire, tout ce qui tourne autour du nucléaire. Donc, je suis très heureux que ce soit la Marine qui ouvre cette série de trois conférences.

Voilà, je vous souhaite donc une excellente journée ! Elle sera courte, puisqu'il s'agit d'une matinée... Je vous donne rendez-vous à la fin de cette matinée dans mon modeste bureau, où nous partagerons un apéritif en face de la Tour Eiffel, et je cède tout de suite la parole à celui qui tient le cap, rue Royale, avec, mon cher Alain, beaucoup de conviction et surtout, si tu peux me le permettre, une très grande intelligence. Merci.

Amiral Alain Oudot de Dainville

Discours d'ouverture

Je vais vous délivrer quelques mots sur la vision maritime du développement durable. Quand on a navigué, quand on a vu le rayon vert au fin fond du Pacifique, on ne peut qu'être attentif à la beauté de la mer. Et quand, à côté, on voit se déverser sur des côtes d'une île paradisiaque, des poubelles en plastique, des ballots de drogues, des tas de marques de la civilisation humaine, terrestre, on ne peut qu'être révolté. Et on ne peut, quand on porte cet uniforme bleu marine, qu'être vert dans l'âme. Et donc, les quelques mots que je vais vous délivrer sont, bien évidemment, imprégnés de l'expérience que j'ai pu tirer de 41 ans de carrière sur mer.

Je commencerai par le titre du remarquable livre de Philip Plisson et de Christian Buchet – ici présent – *La mer, avenir de la terre*. Ce titre relève, synthétise, toute la problématique de la mer. Il traduit l'importance de la mer et la fascination des marins pour cet élément, qui occupe 70% de la surface du globe, dont le rôle est déterminant pour le climat – l'analyse du climat commence en mer –, dont le potentiel des ressources est très mal connu, puisque moins de 20% des espèces vivantes sont connues. La mer représente aussi un gisement de réserves énergétiques et alimentaires très important, avec aujourd'hui, une croissance exponentielle de l'aquaculture, qui représentait 4% en 1970, et qui atteignait, en 2002, 30%.

La mer, en plus, est le dernier espace de liberté où l'homme peut se mouvoir. Partout ailleurs, les contraintes juridiques, le respect de la souveraineté, entravent l'action humaine. En mer, sous la pression des Etats de l'ONU, on parvient à conserver ce régime de liberté, qui donne à la mer une dimension particulière que nous utilisons – nous, militaires – mais que bien d'autres utilisent, et qui, par certains côtés, pose problème. Mais, cet espace de liberté, il est fondamental de le préserver.

Cet espace de liberté est devenu un lieu d'échanges. Il a toujours été un lieu d'échanges privilégié, mais son importance croît ou décroît dans le cycle du temps. Et actuellement, nous entrons dans un cycle où son importance est particulièrement grande, puisque nous revenons dans une période de mondialisation. Il y en a eu plusieurs dans l'histoire du monde, mais maintenant, nous sommes en train d'y revenir. Et la mondialisation, le vecteur de la mondialisation, l'Internet de la mondialisation, c'est avant tout les océans, même si l'espace joue aussi un rôle important. Mais, Internet – dont je viens de parler – circule par la mer, non pas par l'espace. Les biens, les stylos DCNS vous sont arrivés de Chine par la mer – n'est-ce pas M. Hellequin ? Et donc, cette mer a un rôle extrêmement important.

Mais, cette mer est aussi un lieu de cohabitation d'activités licites, comme le transport, le nautisme, la pêche – en mer, on travaille, mais on s'amuse aussi – mais aussi d'activités illicites, comme le trafic inhumain d'êtres humains, comme le trafic de substances illicites et prohibées, et comme les trafics qui nourrissent, en particulier, par les revenus qu'ils dégagent, le terrorisme.

Les puissances économiques ne se sont pas trompées sur les enjeux maritimes de la mer. Et les puissances économiques qui montent, aujourd'hui, investissent dans une force navale. Il n'y a qu'à regarder ce qui se passe à l'Est, à l'Est lointain, en particulier en Chine. Et mon homologue chinois, qui était parmi nous, en France, il y a quelques mois, me disait : « depuis que le gouvernement chinois a compris l'importance de la mer dans son économie, il a décidé d'investir dans une marine ». Et l'événement qui a eu lieu l'an dernier, où un sous-

marin chinois a fait surface, sans avoir été détecté, dans la proximité immédiate d'un porte-avions américain, au large d'Okinawa, c'était la première pierre du bâtisseur de la marine chinoise qui se témoignait.

Donc, cette militarisation fait que les océans prennent une dimension stratégique, qui va, bien évidemment, influencer sur le sujet d'aujourd'hui, et sur l'environnement, le développement durable, l'environnement du monde maritime. S'il y a trop de bâtiments militaires, nous aurons un impact important sur l'environnement.

Alors, venons-en maintenant à la protection de l'environnement en mer. La première remarque – que je tire, d'ailleurs, du remarquable livre de Christian Buchet – c'est que 70% à 80% de la pollution maritime vient de la terre. Donc, avant d'attaquer tous les usagers de la mer, faisons le ménage sur terre pour protéger ce capital commun de l'humanité. Pourquoi cette pollution ? Parce que le littoral attire de plus en plus les populations. Il n'y a qu'à essayer d'acheter une résidence secondaire sur le littoral français pour comprendre qu'il y a une demande très forte, qui fait que l'offre nécessite beaucoup d'Euros, avec beaucoup de zéros, pour pouvoir accéder à ce rêve. Et puis, il n'y a qu'à constater ce qui se passe en Chine, où toute l'économie est tirée par les zones côtières et le littoral. Et donc, la terre a un rôle très important dans la pollution des mers. Il est vrai que les usagers des mers restent responsables des 20% à 30% restants, et il nous faut, bien évidemment, lutter contre ça.

Le premier point, c'est que la surexploitation des stocks halieutiques et la pollution menacent les espèces que nous pêchons en mer. Et donc, nous avons, tous ceux qui sont chargés de la police en mer – en France, ce rôle incombe en partie à la Marine nationale – nous avons un devoir de sécuriser ces zones de pêche, pour pouvoir permettre aux pêcheurs de pratiquer une pêche durable. C'est-à-dire, une pêche qui puisse s'inscrire dans le temps, une pêche où l'on protège les espèces qui sont menacées, une pêche où l'on ne dépasse pas les quotas qui ne permettraient pas la reproduction.

Et ce qui a été fait, en particulier, dans le très grand Sud, près des possessions françaises des Terres australes, dans lesquelles les zones économiques exclusives sont des zones extrêmement poissonneuses qui attirent beaucoup de pêcheurs illicites... Ce qui a été fait pour sécuriser ces zones, et pour pouvoir éliminer tous les pêcheurs illicites, s'inscrit dans une perspective de pêche durable, puisque maintenant, dans ces zones, la pêche est pratiquée par des armements français, ou sous contrôle français, selon des licences de pêche cédées par la France, et avec un contrôle de l'Etat français. Cela permet, une fois cet espace sécurisé, d'atteindre la prospérité dans cet espace.

Mais, nous ne devons pas nous contenter de le faire dans nos propres zones – même si nous avons déjà beaucoup de travail pour le faire dedans – nous devons aussi aider ceux qui n'ont pas les moyens de le faire. Je pense tout particulièrement à nos amis africains. L'Afrique est un continent. Or, dans le dictionnaire, un continent, c'est une terre entourée d'eau. Il faut redonner à nos amis africains le goût de retourner vers la mer. Il y a quelques années, un Mauritanien se nourrissait de 18kg de poissons. Aujourd'hui, c'est tombé à 7kg. Pourquoi ? Parce que les zones de pêche de ce pays sont pillées par des gens qui n'ont pas de scrupules, et qui exploitent, à des fins industrielles, vers d'autres continents, les ressources de cette zone. Et donc, nous devons aider nos amis africains à contrôler leurs zones, pour y assurer un minimum de sécurité, et leur permettre de retrouver un peu de prospérité.

Comme le décrit Erik Orsenna, dans *Un monde de ressources rares*, la lutte pour la préservation de l'environnement maritime s'inscrit dans la rareté cumulative. C'est bien dit. La gestion de la rareté repose sur des actions combinées des différents acteurs, apportant

chacun une contribution. Nous devons donc nous inscrire dans cette perspective de rareté cumulative. Les marines occidentales constatent la dégradation de leur environnement, et sont convaincues de la nécessité de le préserver. Mais elles sont aussi confrontées à des conflits d'usage. Ce n'est jamais simple.

En particulier, quand nous voulons protéger les cétacés en mer, nous nous interdisons d'utiliser des sonars. Nous ne pouvons alors plus lutter contre les sous-marins. Il y a donc, partout, et bien souvent, dans cette recherche de protection de l'environnement, des compromis à trouver. Dans le cas présent, le compromis c'est, dans les zones où il y a des présomptions de présence de baleines, d'émettre à puissance réduite, et de stopper les émissions quand nous détectons une baleine à moins d'une certaine distance qui pourrait générer des troubles. Mais il ne faut pas non plus avoir une approche totalement « ayatollesque » de la protection des cétacés, et interdire totalement les émissions de sonars, parce qu'à ce moment-là, nous ne pourrions plus lutter contre les sous-marins. Et donc là, il y a un conflit d'usage. Il faut trouver un compromis, étayé par des rapports scientifiques, qui permette de préserver d'un côté les cétacés, mais de nous laisser émettre des émissions sonar, pour pouvoir protéger et sécuriser nos zones, afin d'assurer la prospérité de nos concitoyens.

De même dans l'utilisation d'armes en mer. Il faut aussi jongler avec les conventions sur l'immersion, que sont les Conventions de Barcelone et OSPAR. Et là aussi, il faut trouver des compromis pour que chacun puisse exercer son activité en préservant l'environnement. De même aussi, quand nos préfets maritimes sont confrontés à des demandes d'installation d'éoliennes. Là aussi, il faut trouver un compromis avec les autres usagers de la mer, et principalement avec le monde de la pêche, car les demandes d'implantation d'éoliennes se font souvent dans des zones qui sont très pratiquées par la pêche côtière. Il faut que chacun puisse exercer son activité. Et donc, dans tous ces domaines, nous avons des conflits d'usage, nous avons des conflits de gouvernance, et il faut que nous trouvions des compromis, et qu'il n'y ait pas une approche « jusqu'au-boutiste » d'un côté ou de l'autre. C'est dans tous les cas une affaire de compromis.

Alors, quelle est la politique de la Marine en matière d'environnement ? La Marine, qui est chargée de faire respecter la réglementation pour l'environnement, qui est bien souvent chargée d'aller verbaliser les bâtiments qui déversent de manière sauvage des hydrocarbures, la Marine nationale se doit d'être irréprochable et ne pas prêter le flanc à la critique. Parce que, qu'est-ce que ce serait d'aller dérouter un bâtiment, sur ordre du procureur, présumé déverser du pétrole en mer, et le faire en déversant soi-même du pétrole ? Ce n'est pas imaginable. Donc, nous devons être irréprochable là-dedans. J'évoquerai simplement, dans ce bref rappel, les seuls aspects de prévention que nous menons, sans insister sur l'action répressive, qui malheureusement reste nécessaire. Et donc, dans ces actions de prévention, notre souci, bien évidemment, est de continuer à exercer une mission de Défense et une mission de sécurité. Sinon, nous n'avons plus de raison d'être.

Un bref rappel du passé pour dire que, dans les années 80s, nous avions un certain nombre d'installations à risque – et en particulier, 12 réacteurs nucléaires – qui ont toujours fait l'objet de normes et de contrôles très stricts. Et ces contrôles n'ont fait que se durcir sous l'effet de l'évolution de la réglementation générale, et sous l'effet aussi des leçons qui sont tirées journellement de l'exploitation de ces installations. Mais, dans les années 80s, la Marine nationale n'avait pas véritablement de politique de l'environnement. Il n'y avait pas d'intégration de notions d'environnement quand nous commandions un navire aux industriels. Et il n'y avait pas non plus d'intégration de l'environnement dans l'exploitation des navires. Tous ceux de ma génération se souviennent de cette diffusion que l'on entendait à

l'intérieur du bâtiment : « vidange des poubelles, plage arrière ». Et la grande plaisanterie était de dire, lorsque l'on rencontrait un copain – comme mon ami Bridelance, qui était là, et avec qui nous avons navigué longtemps – : « attention, ne va pas plage arrière, sinon ils vont te vider avec ! ».

Dans les années 95s, quand il y a eu une prise de conscience qu'il ne fallait pas continuer à rejeter comme ça nos poubelles, nous avons été un peu pris au dépourvu, parce que s'il n'y a pas d'installations adaptées sur un bâtiment, c'est très difficile ! Et donc, la solution à ce moment-là était d'accompagner les forces navales avec un bâtiment qui était chargé de récupérer les poubelles – ce qu'on appelait d'ailleurs, dans le jargon, avant, les « Marie salopes ». C'était le terme utilisé pour les bâtiments qui, dans les ports, allaient chercher les poubelles. Et donc, en mer, dans les années 95s, nous avons réutilisé ce concept. Mais ce n'était pas viable, parce que le pauvre bâtiment qui récupérait les poubelles devenait un cloaque flottant, et il fallait vite qu'il aille dans un port pour décharger ce cloaque.

Depuis les années récentes, notre état d'esprit a changé. Nous nous inscrivons dans une vision de la protection de l'environnement, appréhendée selon une logique de préservation de l'avenir, et qui intègre notamment les préoccupations énergétiques et environnementales, mais avec les contraintes qui sont les nôtres. C'est-à-dire la poursuite de nos missions avec des équipements en service, et des équipements qui, pour certains, sont vieux de plus de 30 ans ! Il a donc fallu les adapter depuis ce temps-là, pour s'inscrire dans cette vision de développement durable.

Les contraintes sont aussi, comme toujours, les ressources financières. Nous n'avons pas pu faire tous les plans que nous aurions voulu pour remettre nos bateaux aux normes MARPOL, par exemple, parce que nous n'avons pas toujours les ressources qui allaient bien. D'autant plus que, dans l'organisation de la dépense de Défense, il y a une coupure assez nette entre celui qui investit et celui qui exploite. Ce qui fait que ce n'est pas toujours facile de convaincre l'investisseur que, pour mieux exploiter, il faut dépenser dans l'investissement. Cela faisait partie de nos contraintes.

Une autre difficulté que nous avons rencontrée – et que nous continuons à rencontrer, mais de moins en moins – c'est une réglementation très tatillonne. Par exemple, quand DCN – je dis bien, DCN – a changé de statut le 1^{er} juin 2003, les terrains qu'utilisaient DCN ont été cédés à DCN sous statut privé. A partir de ce moment-là, ces terrains étaient considérés comme cédés par l'Etat à une société privée. Il fallait donc appliquer les règlements de dépollution. Je me souviens, pour l'arsenal de Lorient, quand on a soulevé cette problématique, la réponse a été : « pour appliquer la réglementation, vous devez creuser tout le sol de l'arsenal de Lorient, jusqu'à une profondeur de 10m, parce que ce sont des terrains assez meubles, et que les bombardements qui ont eu lieu lors de la libération de Lorient, lors de la 2nde Guerre mondiale, ont été tellement intenses qu'il peut y avoir des bombes jusqu'à 10m de profondeur ». On a essayé d'objecter que si on creusait jusqu'à une profondeur de 10m, on allait détruire tous les ateliers. Mais l'argumentation ne s'arrête pas à ce genre de considérations. Heureusement, derrière les règlements, il y a des gens intelligents. Et nous avons pu trouver un compromis, ce qui fait que les ateliers sont toujours là, et sous la propriété maintenant de DCN. Ce qui a d'ailleurs permis de maintenir l'emploi là-bas.

Nous continuons donc à faire évoluer notre réglementation, et en particulier sur nos navires. Nous nous inscrivons maintenant dans une logique de « passeport vert ». C'est-à-dire que nous voulons assurer, sur nos navires, la traçabilité de toutes les matières qui sont jugées dangereuses par les conventions internationales, et en particulier par la Convention de Bâle – que certains d'entre vous connaissent peut-être. Mais c'est très difficile, parce qu'aujourd'hui, tels types de matières sont dangereux, mais demain, d'autres types de

matières seront dangereux. Donc, il faudra à nouveau réinvestir dans un passeport, qui sera vert d'une autre couleur ! Qui sera vert émeraude, ou vert je-ne-sais-plus-quoi... Et en plus – nous avons été très échaudés par des aventures assez récentes sur le sujet – vouloir retrouver à bord d'un bâtiment toutes les matières dangereuses, c'est totalement impossible ! Savoir combien il y a d'amiante dans un bâtiment – on peut peut-être le savoir dans l'*Etoile* et la *Belle Poule* peut-être, des bâtiments construits en bois, et encore... – mais sur un bâtiment un peu plus gros – et je ne parle pas du nom qui fâche – c'est totalement impossible ! Et ce message, nous n'arrivons pas à le faire passer. Mais c'est pourtant comme cela.

Donc, malgré cela, nous nous inscrivons dans une vision de « passeport vert ». Mais c'est une vision qui ne pourra pas être exhaustive, qui ne pourra être qu'analytique. Nous ne pourrions pas avoir une certitude. On ne pourra avoir qu'une approche, une enveloppe, une vision, mais qui sera forcément approximative. La seule manière d'avoir un passeport vert exhaustif, c'est de le faire à la construction, et c'est ce que nous faisons maintenant avec les bâtiments qui sont en chantier. Sachant que maintenant, bien évidemment, nos bâtiments sont construits sans amiante, mais avec un produit de substitution qui, un jour ou l'autre, sera déclaré hors la loi ! Et donc, notre produit de substitution, nous le traçons aussi pour anticiper sur un changement de la couleur verte.

Dans la construction de nos navires, bien que nous ne soyons pas tenus par les conventions internationales, nous prenons en compte les normes dites MARPOL, et en particulier les limitations d'installations halons, les nouvelles peintures de carène pour qu'il n'y ait pas de rejets de métaux lourds dans l'eau, les séparateurs d'eau de cales pour ne rejeter que de l'eau à peu près correcte, et bien évidemment, nous faisons du tri des déchets à bord. Ce n'est pas pour le rejeter, mais pour le concasser, et pour ensuite, lorsque le bateau touche le port, pouvoir le débarquer suivant une philosophie de tri sélectif.

Mais, pour utiliser des bateaux, il faut être présent sur terre. Et pour ne pas polluer la mer – dans les 70% dont je vous parlais – nous prenons aussi des mesures pour les installations en terre. En particulier, nous prenons en compte dans nos immeubles les normes à haute qualité environnementales, à la construction. L'objectif, c'est d'avoir la moitié de nos immeubles en construction sous ces normes-là en 2008. Et nous imposons de respecter des normes encore plus contraignantes pour nos installations classées vis-à-vis de l'environnement. Et la Marine en a plus d'un millier ! C'est un chantier qui est très important.

Nous nous lançons aussi dans une politique d'économie d'énergie, d'économie de l'eau, de diminution des gênes sonores vis-à-vis de nos riverains sur les terrains d'aviation. Nous réfléchissons à une éventuelle implication d'éoliennes dans nos ports, parce qu'une éolienne à côté d'une grue, ça ne pollue pas le paysage... Parce qu'il faut aussi penser à la pollution visuelle ! Et mettre une éolienne sur le Mont Saint-Michel, ce serait une catastrophe environnementale ! Mais, planquer une éolienne au milieu de grues, n'est-ce pas M. Hellequin, ça peut se concevoir... Nous réfléchissons... Nos laboratoires de l'Ecole navale font des études pour des petites sociétés, des PME, qui travaillent dans le domaine des hydroliennes.

Et pour toutes ces actions, nous nouons des partenariats avec des industriels – je viens de signer une Charte avec DCNS – avec des associations, avec des communautés riveraines, et avec les agences de bassin – et en particulier, nous signons des contrats de baie, tant à Toulon qu'à Brest, pour s'assurer de la propreté des eaux.

Pour conclure, après avoir parlé si longuement, je voudrais rappeler que les océans restent le seul bien commun de toute l'humanité. Et la France, là-dedans, a un rôle important à

jouer, parce que la France existe sur le globe – vu de là-haut – 20 fois plus par son implication sur mer que sur terre ! 11,5 millions de km² d'un côté, contre 550 000km ! Donc la France a un rôle important. La France a aussi un rôle moteur en Europe, parce que la France, c'est la pointe de l'Europe, de ce continent. La France a un rôle extrêmement important. Elle doit donc tirer – avec les Britanniques, qui ont aussi une vocation maritime très importante – les pays de l'Europe vers ces notions de protection de l'environnement maritime.

La Marine, bien sûr, participe en tant que gendarme et garante du respect des règlements, mais elle doit contribuer à cette protection de l'environnement par une démarche de préservation de l'avenir, pour ses propres équipements et installations. Cette politique est très ambitieuse, mais elle se veut pragmatique dans la réalisation. Et jamais nous ne baisserons les bras face à tous ces défis de l'environnement.

Professeur François Ewald

Réflexion sur la prise en compte de l'Environnement par la Défense

Bonjour, je suis ici grâce à Brigitte Bornemann-Blanc, mais je ne suis pas sûr que ce soit une bonne idée... Je suis philosophe, et je fais partie d'une génération qui a eu la chance de ne pas connaître la guerre, ou plutôt de ne pas avoir à la faire. Et donc, sans doute, des propos qui, pour vous, paraîtront un peu abstraits. Enfin, voilà ce que je puis dire, peut-être en vous rappelant que j'ai été membre de la commission COPENs, qui a rédigé la Charte de l'Environnement qui figure désormais parmi les textes qui précisent les valeurs que la France défend, que son Etat doit défendre.

Une première remarque consiste à dire que, grâce à ce colloque, vous avez réussi à vous inscrire dans un schéma qui s'appelle le Grenelle de l'Environnement, où pourtant la Défense est absente. On nous a annoncé 6 tables rondes, mais aucune de ces tables rondes n'est consacrée au problème militaire. Mais finalement, grâce à l'IHEDN, donc, vous êtes présents.

C'est d'ailleurs intéressant de constater que dans le Pacte écologique, qui est le texte que, vous savez, tous les candidats à la Présidence de la République se sont précipités pour signer pendant la campagne... Dans le Pacte écologique, il n'est pas question de la Défense. Dans le texte de Nicolas Hulot, il n'est pas question de la Défense. C'est quelque chose qui peut faire réfléchir. Et pourtant ! La Défense n'est pas non plus présente dans ce Grenelle de l'Environnement. Et pourtant, dans la Charte de l'Environnement, il y a un considérant 6, qui dit la chose suivante : « la préservation de l'environnement doit être recherchée au même titre que les autres intérêts fondamentaux de la Nation ».

La formule étant un petit peu intéressante, surprenante, inquiétante, je me suis rapporté au rapport de Mme Kosciusko-Morizet, aujourd'hui ministre de l'Environnement, à l'Assemblée nationale. Et voilà le commentaire qui est fait : « Le 6^e considérant [donc ce considérant], donne une indication en matière de conciliation entre les objectifs et les principes constitutionnels relatifs à l'environnement, et les autres. Conformément, il appartiendra au législateur de concilier les règles posées par la Charte avec, notamment, le droit de propriété ou les exigences de Défense nationale, sans priver de garanties légales les exigences constitutionnelles ».

Il est rappelé, dans le même texte, que les intérêts fondamentaux de la Nation sont définis à l'article 410-1 du Code pénal, et s'entendent donc « de son indépendance, de l'intégrité du territoire, de sa sécurité, de la forme républicaine de ses institutions, des moyens de sa défense et de sa diplomatie, de la sauvegarde de sa population en France et à l'étranger, de l'équilibre de son milieu naturel et de son environnement ». Ce sont là autant d'objectifs dont les militaires ont la charge – si je ne me trompe – et qui, désormais, sont mis en balance avec la protection de l'environnement. Cela invite à réfléchir : dans quelle mesure l'indépendance nationale peut-elle être balancée avec la protection de l'environnement ? On peut y réfléchir d'autant plus que nous sommes à la veille du 14 juillet.

Je voudrais poursuivre en essayant de regarder dans quelle mesure l'environnement peut être présent dans les considérations militaires, tout en resituant notre valorisation de l'environnement. Ce que l'on voit à travers ce texte de la Charte de l'Environnement, c'est que nous nous donnons une valorisation de la protection de l'environnement qui est au moins égale à ce qui était les valeurs les plus supérieures de la Nation. Encore une fois,

l'idée que l'on puisse balancer entre l'indépendance nationale et la protection de l'environnement demande à réfléchir.

Derrière, on voit bien que l'absence de ce thème – de la dimension militaire – dans le Pacte écologique est liée au fait que tout cela est beaucoup porté par un courant pacifiste. Dans cette protection de l'environnement, il y a l'idée, finalement, d'un désarmement : « Peace and Love », 1968... Ceci rappelle un épisode de ma jeunesse, auquel je n'ai pas beaucoup participé d'ailleurs, mais qui était un des premiers rapports de la Défense et de l'Environnement, à savoir l'extension du Camp du Larzac.

Comment envisager ces relations d'un point de vue un peu philosophique ?

La première dimension qu'il faut rappeler, c'est que, d'un point de vue – pour parler technique du philosophe – ontologique, le rapport entre l'homme et l'environnement a très longtemps été pensé comme un rapport polémique. C'est un rapport d'hostilité. La nature n'est pas du tout accueillante à l'homme. Et la version que nous avons actuellement autour de l'environnement – qui est une version néo-rousseauiste – est une version très particulière.

On pense traditionnellement – c'est la thèse darwiniste, c'est la thèse freudienne – que l'homme doit se défendre contre l'environnement, et que la vie de l'homme n'est finalement pas faite de gentillesse. La nature n'est pas gentille vis-à-vis de l'homme : elle le menace. L'homme est vulnérable, et l'homme doit se défendre. La grande thèse freudienne consiste à dire que si l'homme doit s'organiser et construire des cultures, c'est précisément pour se défendre contre un environnement qui lui est fondamentalement hostile. C'est une première dimension.

Chez Rousseau, on trouve même cette idée que c'est au moment où le rapport entre l'homme et la nature devient disharmonieux – puisqu'il y a les catastrophes – que les hommes se rassemblent, et que naît la guerre. C'est parce qu'il y a un rapport hostile entre l'homme et la nature que les hommes se rassemblent pour se défendre, que naît la guerre, et qu'ils s'organisent pour combattre la guerre entre eux. Comme vous le savez, cela passe par la création d'Etats.

Ce rapport d'hostilité, ce rapport polémique entre l'homme et la nature, c'est en même temps un rapport que l'on peut chercher à pacifier – une forme de légitime défense – et que l'on retrouve dans la polémique entre Voltaire et Rousseau, sur le tremblement de terre de Lisbonne. Mais on le retrouve aussi dans des exercices que j'ai pu faire quand j'étais plus jeune : le scoutisme, par exemple, qui apprenait à se conduire dans un environnement fondamentalement considéré comme hostile à l'homme vulnérable. Selon cette hypothèse, on pourrait dire que l'écologie, finalement, c'est une manière de se défendre contre un environnement hostile. C'était un premier aspect.

Un deuxième aspect qu'il ne faut pas l'oublier, c'est que l'environnement – notre environnement, notre perception de l'environnement – est profondément lié à la guerre, et à ce qu'en ont fait les militaires. En effet, quelle est l'activité qui est la plus concernée et la plus obsédée par l'environnement, si ce n'est, précisément, l'armée ? Si ce n'est tous ceux qui ont à mener des opérations militaires ? Alors, je ne vais pas vous faire une leçon, mais quand on relit Clausewitz, tout le chapitre consacré à la Défense est une analyse de l'environnement. Mais, l'environnement chez les militaires, cela s'appelle le territoire, cela s'appelle le terrain, ou encore le théâtre des opérations.

Il n'y a pas d'activité militaire qui ne passe par la connaissance la plus précise de l'environnement. D'ailleurs, l'organisation même des armées est une organisation qui épouse

l'environnement, à travers les trois éléments fondamentaux de la nature : la mer (évidemment je commence par la mer aujourd'hui), la terre, et l'air. Tous les éléments y figurent, et il n'y a pas de grand militaire qui n'ait l'intelligence de l'environnement. C'est évident. On ne peut pas parler, puisque l'on parle beaucoup des maquettes de Vauban, mais comment imaginer Mao et la Longue Marche... ? Précisément, toute la stratégie est une stratégie de rapport à l'environnement, et toutes les batailles actuelles – depuis le Vietnam, l'Irak, etc. – sont entièrement liées à des problèmes de géographie.

Notre perception de l'environnement est certes liée à l'activité militaire – qui l'a fait apparaître, non seulement comme un acte, mais aussi par les savoirs qu'elle produit, mais la géographie est aussi, d'une certaine manière, un produit de l'activité militaire. Vous le savez, un géographe récent, M. Lacoste, avait dit dans les années 70s : « la géographie, cela sert d'abord à faire la guerre ». Mais, où se trouve précisément la meilleure connaissance de la géographie chez les militaires ? On ne peut pas ne pas évoquer ici la carte d'Etat-major, qui est – pour beaucoup de personnes, encore – le meilleur instrument, et le plus fiable, pour se diriger dans les endroits les plus difficiles.

Mais aujourd'hui – je ne suis pas sûr d'avoir raison sur ce que je vais dire, je ne suis pas sûr d'être exact – il me semble que si nous avons autant de débats sur le climat, c'est en raison notamment des connaissances qui ont été fournies par les satellites de la NASA, qui étaient des satellites militaires, et qui ont produit énormément de données. Ces données ont ensuite été interprétées, à partir des années 70s-80s, dans le cadre d'une réflexion particulière... Je pense qu'il ne faut pas oublier que le militaire est un producteur d'environnement, avant d'être un destructeur d'environnement. Alors, on pourrait dire : « l'écologiste devrait remercier le militaire » ! Ce serait peut-être pousser le paradoxe un peu loin, mais au fond pourquoi pas ? Quelle différence ?

Le problème n'est donc pas que les militaires ne connaissent pas l'environnement, mais que les écologistes n'ont tout simplement pas la même perception de l'environnement que les militaires. Pourquoi ? Parce que dans cette vision que je viens de décrire, on voit bien que l'environnement est pensé en termes d'utilité par rapport à une fin. On utilise un environnement favorable ou défavorable, dans un rapport qui va chercher à dominer un adversaire. L'environnement n'est pas pris comme une fin en soi, mais davantage comme un moyen. Et c'est là la grande critique des environnementalistes aujourd'hui : ce qui n'est pas bien, c'est de ne pas prendre la nature comme une fin, mais de la prendre comme un moyen.

Mais, troisième point, qu'est-ce qui nous caractérise aujourd'hui ? Ce n'est pas qu'on découvre l'environnement, mais qu'on le prenne comme une fin, et non plus simplement comme un moyen. Dans cette dimension-là, l'aspect militaire – l'aspect de la guerre – est néanmoins toujours présent. Alors, de bien des manières ! L'environnement est une fin en soi, mais pourquoi est-ce qu'il devient une fin en soi ? Parce que nos modes de vie – notre civilisation – font que, désormais, les conditions environnementales de notre développement sont devenues absolument fondamentales. Nous découvrons aujourd'hui que nous ne sommes rien sans notre environnement. Et c'est parce que nous ne sommes rien sans notre environnement, que celui-ci prend une valorisation aussi forte.

Mais, dans ce cadre précisément, l'environnement devient un objectif stratégique. C'est là tout le problème des ressources naturelles, de l'eau, du climat... Et c'est à travers cette valorisation – liée au point même où nous en sommes – que l'environnement apparaît à nouveau dans un rapport stratégique. L'environnement devient alors un instrument de domination. C'est par exemple le cas de l'utilisation, par la Russie actuellement, de ses ressources pétrolières et gazières par rapport au créneau européen – nous nous sentons comme des petits enfants – mais c'est évidemment le problème de la guerre en Irak, du

contrôle du pétrole... Ainsi, l'environnement est non seulement un enjeu stratégique, un instrument de domination, un instrument de guerre – où il peut se substituer en quelque sorte à la guerre – mais l'environnement est aussi une arme. L'environnement est une arme car, va devenir – devient – un objectif stratégique l'idée suivante : comment affaiblir, prendre le pied sur l'adversaire ? Et bien en détruisant son environnement.

C'est tout le problème – on n'ose pas le dire ici – du problème nucléaire, de tout ce qu'on appelle les NBC : toutes les armes, précisément, qui ont des actions sur l'environnement (nucléaires, bactériologiques, et chimiques). Avec un problème particulier : c'est que ces armes-là, évidemment, sont interdites pour les armées officielles, mais elles ne le sont pas pour les terroristes. Et on peut penser – et vous le savez bien – que dans cette dimension, où la guerre se fait selon des rapports d'asymétrie – type terrorisme – et bien ces armes sont susceptibles d'être utilisées. Ce sont des armes qui visent l'environnement. Et précisément, l'environnement des cités, l'environnement des villes : l'environnement, l'eau, etc.

Cette préoccupation a donné naissance, ou plutôt, est l'une des sources de la doctrine américaine, développée en septembre 2002 par le Département d'Etat, de *pre-emptive action*. *Pre-emptive action*, c'est le principe de précaution appliqué en matière militaire. C'est ce qui a donné naissance – ce qui a donné le motif, en tout cas – à la communication sur la guerre en Irak. A savoir, il y a des menaces : Saddam Hussein possède peut-être des armes de destruction massive, nous ne pouvons pas en courir le risque, nous ne devons pas imaginer d'en courir le risque, et donc nous devons intervenir avant. De cette dimension de l'environnement découle un motif de guerre.

A partir de là, il me semble que c'est dans ce schéma-là que se situe, un petit peu ce que vient de dire l'Amiral tout à l'heure, à savoir, comment les militaires, justement, jouent de l'environnement. A la fois de l'environnement qu'ils protègent, mais aussi de l'environnement en tant qu'objectif stratégique. C'est dans ce champ de valeurs qu'il y a des problèmes.

Je souhaiterais terminer sur des propos un peu iconoclastes peut-être... Je me demande si, dans la valorisation que nous avons en France et en Europe de l'environnement – dans l'importance qu'ont pris ces problèmes d'environnement – il n'y a pas l'idée que nous sommes dans la position du faible. Nous sommes dépendants. Nous n'avons pas de ressources énergétiques. Et notre environnement, autant le climat que le reste, est totalement dépendant des autres. Nous serions donc dans une position dépendante : nous dépendons des autres. Nous dépendons donc, encore une fois, pour le climat. Nous dépendons pour l'énergie. Nous dépendons aussi, d'une certaine manière, pour tout ce qui est le développement agricole et la pêche – ce qui n'est pas rien pour un pays comme la France.

Et la question se pose, à ce moment-là, de savoir si, dans notre volonté... Il existe un prosélytisme français environnemental. Encore une fois, nous avons constitutionnalisé cette Charte de l'Environnement, nous avons une espèce d'action... Mais comment expliquer cette action ? Est-ce que c'est simplement des bons sentiments ? Ou est-ce qu'il faut être un petit peu plus réaliste, et se demander quels sont nos intérêts ? Je pense qu'on peut s'interroger sur le fait que, peut-être, ce que nous cherchons à faire, c'est à nous approprier ce que nous ne possédons pas.

A travers le Protocole de Kyoto, à travers toutes ces problématiques, que fait-on finalement ? On cherche à mettre, sur ceux qui possèdent certaines richesses dont nous nous sentons démunies, des contraintes qui nous seront favorables, dont nous espérons qu'elles nous soient favorables. En fait, ce sont des processus de socialisation. Là où les Etats étaient

jusqu'alors souverains sur leur territoire, leurs richesses, grâce à cette problématique, nous introduisons de la solidarité, et en même temps, une certaine forme de socialisation, qui est une manière de s'approprier ce dont on ne dispose pas. Et donc, peut-être peut-on émettre l'hypothèse qu'à travers notre valorisation, finalement, il y a l'expression d'un certain sentiment de dépendance.

Alors, faut-il aller jusqu'à l'idée d'une ingérence environnementale humanitaire ? Car enfin, cela a-t-il un sens qu'un pays comme la France s'engage dans des réductions d'émissions de CO2, alors que d'autres pays comme la Chine ne le font pas ? Si vraiment la question du climat est si grave pour tout le monde, est-ce que cela n'autorise pas l'idée, comme on a introduit l'ingérence humanitaire pour protéger les populations, qu'il serait concevable qu'il y ait aussi une ingérence humanitaire environnementale ? Est-ce que l'on peut imaginer forcer des pays réticents à respecter des normes environnementales internationales, à ne pas bluffer ? Finalement, n'est-ce pas un peu ce que l'on a commencé à faire avec le tsunami en Asie du Sud-est, il y a 2 ou 3 ans ? Comment aller dans cette direction ?

Voilà donc quelques remarques... Encore une fois, je ne suis pas sûr qu'elles soient bien utiles, mais j'ai simplement voulu pointer un aspect particulier au milieu de tous ces bons sentiments environnementaux... Ces valorisations sont peut-être portées aussi par des intérêts, et je pense, ou plutôt, j'espère que les militaires – dont je pense qu'ils ont toujours une mission fort importante – ne l'oublieront pas, qu'ils ne tomberont pas dans l'élan des bons sentiments, et de la culpabilité qui va avec, et qu'ils sauront nous préserver de tout cela. Non pas pour se détourner de la protection de l'environnement, mais pour en avoir une vision résolument stratégique.

Monsieur Laurent Teisseire

L'environnement et le droit des conflits armés

Le juriste intervient après l'Amiral Oudot de Dainville, qui a captivé la salle en commençant avec le rayon vert, et après François Ewald, qui a parlé d'interrogation ontologique. Maintenant vient le tour du juriste.

On pourrait considérer que, de toute façon, la problématique de notre Terre va peu intéresser le juriste, puisqu'on dit toujours, notamment dans la Défense, qu'il est sur une autre planète. Donc pourquoi s'intéresserait-il à la nôtre ? Mais fondamentalement, je pense qu'aujourd'hui, le droit qui tourne autour de l'environnement est un élément tout à fait important.

Important parce que le juriste est là pour aider à faire les balances des contraintes. Et comme vous l'avez dit, nous sommes dans un domaine dans lequel les légitimités sont nombreuses. Donc il faut trouver sa voie entre ces différentes légitimités. Importante également, parce que quiconque a parcouru la Convention de Bâle et ses annexes – ou encore pire, les règlements qui transposent la Convention de Bâle – voit bien que le droit de l'environnement est l'enfant de deux univers – l'univers de l'ingénieur ou du technicien, et celui du juriste – et que la juxtaposition de ces deux univers aboutit à une dose de complexité qui, je crois, est l'une des plus riches qui puissent exister.

Le droit de l'environnement est, par essence, quelque chose d'éminemment complexe, et qui ne vit qu'à travers des annexes multiples qui s'entrecroisent. Au fil du temps, on perd un peu le sens de la lecture simple et directe du texte. Donc on a besoin du juriste pour essayer de savoir comment se situer dans cet environnement juridique un peu complexe. On m'avait demandé d'intervenir initialement sur une thématique – oh combien intéressante, mais relativement étroite – qui est celle de l'environnement et du droit des conflits armés. En y réfléchissant, il m'a semblé utile, en propos liminaires, d'élargir un peu pour trois raisons.

La première, essentielle, est que le Professeur Piquemal – qui interviendra en fin de matinée sur ces sujets – a un savoir à nul autre pareil, et sauf à jouer du canon du contrepoint, il n'était pas fondamental que nous disions à peu près la même chose. Deuxièmement, parce que le droit des conflits armés va renvoyer à des situations éminemment ponctuelles – majeures mais ponctuelles. Et l'environnement ne peut pas se limiter, pour nous, à l'appréhension de ces situations-là, quelle que soit leur importance. Enfin, parce que la réflexion sur le développement durable, et son interaction avec la Défense, suppose de regarder la globalité de ce que fait le ministère de la Défense.

Donc, pour ces trois raisons, il m'a semblé utile d'élargir un peu le propos initialement identifié, et d'évoquer avec vous la globalité du phénomène, puisque c'est comme cela que la réflexion pourra, je pense, être enrichie.

Si on prend un point d'observation un peu lointain, avec différentes focales, que voit-on ? On voit d'abord la focale de l'action : comment situons-nous la problématique de l'environnement dans l'action ? En 2004, l'Etat-major des Armées a produit une directive sur l'environnement dans l'action justement. Alors, ce n'était pas en 2004 qu'il y a eu une découverte par les armées que les opérations renvoient à une problématique environnementale. Mais, on assiste en 2004 à la fin d'un processus dans lequel des réflexions sectorielles, propres à chaque armée, sont centralisées, unifiées, et donnent lieu à ce qui est, pour les armées, un

élément important : une directive de haut niveau, qui va définir des règles comportementales dans l'action – l'action en opération extérieure, l'action en exercice.

Nous développons des *corpus* de règles dès que nous quittons le territoire français, que ce soit dans le cadre d'une opération avec emploi de la force, ou dans le cadre des exercices. On peut constater d'ailleurs, que cette thématique de la présence à l'étranger des exercices, progressivement, se traduit dans les différents accords bilatéraux que nous sommes amenés à conclure avec les pays avec lesquels nous coopérons.

Il y a 2-3 ans, nous avons eu des discussions intéressantes avec le Sultanat d'Oman, dont un des points cruciaux était l'inclusion d'une clause de protection de l'environnement, gérant les modalités de déroulement des exercices. Thématique qui, pour nous, à l'époque, était assez nouvelle, puisque c'était la première fois qu'un pays partenaire, et nous, envisagions de mettre en place, dans les dispositifs relativement standards de définition des règles de présence d'une force à l'étranger, des dispositifs concernant l'environnement, avec la question de déterminer qu'est-ce que c'est que l'environnement, qu'est-ce que c'est qu'un dommage à l'environnement, et comment répare-t-on un dommage à l'environnement. Je pense, là-dessus, que le Professeur Piquemal pourra nous dire des choses tout à fait intéressantes fondées sur son expérience.

Cette directive marque aussi un deuxième concept intéressant, qui est que l'environnement et l'action se préparent, et que c'est dès le processus de planification, dès la réflexion sur les théâtres éventuels d'action, qu'il revient d'identifier les caractéristiques d'un milieu, les caractéristiques d'un site, de façon à ne pas être pris au dépourvu, et à gérer la présence dans l'instant.

Troisième idée que je souhaitais partager avec vous parce qu'elle est transversale : lorsque nous sommes à l'étranger, quel droit applique-t-on ? Applique-t-on notre droit – le droit français et/ou européen, ce qui, en matière d'environnement, veut dire à peu près la même chose – ou applique-t-on le droit local ? Nous avons choisi de faire une application standard du droit local, puisque quand on est chez les autres, la règle est d'appliquer le droit local. Mais, bien évidemment, lorsqu'il s'avère que le droit local serait inférieur à ce que sont nos prescriptions standard, la règle que nous appliquons, est d'utiliser le référentiel français. Je crois que ce point-là est intéressant : c'est la façon dont nous avons géré la première contrainte, à savoir les divergences éventuelles entre deux appareils normatifs.

Cela dit, ce qui est intéressant aussi dans cette directive, c'est la façon dont elle exprime la conciliation entre l'objectif environnemental et l'objectif opérationnel. Elle le fait dans des termes clairs – d'une clarté telle et d'une limpidité telle que je souhaite les partager avec vous : « La protection de l'environnement est une préoccupation permanente de la force, mais ne saurait remettre en cause la mission. Les impératifs opérationnels restent prioritaires ». Voilà la façon dont a été déterminée – cela répond aussi à un des points que vous évoquiez tout à l'heure, Monsieur le Professeur – voilà la façon dont, en 2004, s'est exprimée la vision des armées sur la gestion en opération du rang environnemental.

Sur le plan pratique, par quoi cela se traduit-il ? Je ne reviens pas sur tout ce que l'Amiral Oudot de Dainville a pu dire sur la façon dont la Marine gère son empreinte en mer. La réimportation des déchets est une des caractéristiques lourdes de toute opération française terrestre, avec des débats intéressants sur la question suivante : comment fait-on pour réimporter des déchets, puisqu'en théorie, on n'a pas le droit d'importer des déchets en Europe ? Mais comme on en produit à l'extérieur, nous sommes dans une des rares situations, par rapport au droit européen, où nous pouvons importer des déchets, avec un processus de traçabilité.

Cela se traduit également par des enjeux de dépollution des sols. Sur des opérations un peu anciennes – comme maintenant la Bosnie, où il y a plus de 10 ans de présence de contingents internationaux successifs sur des emprises – imaginez ce que sont les interrogations sur la dépollution des sols dans ces emprises, et sur qui est responsable de cette dépollution. Un des jeux de chaises musicales assez intéressant.

Quand on est sur la dépollution, et même si on s'écarte un peu de la stricte thématique environnementale, on va penser à la dépollution des zones minées, dans le cadre du Protocole d'Ottawa sur les mines anti-personnel. Je l'évoque simplement pour noter que, là, pour la première fois, on s'est écarté du principe du pollueur-payeur, mais qu'on est passé quasiment au principe du secouriste-payeur : celui qui démine, celui qui prend le risque, et celui qui paie, ce n'est pas celui qui a miné, mais celui qui est présent au moment où l'on démine. Donc, nous sommes allés extrêmement loin dans la logique d'Ottawa, en matière de responsabilité dans ce domaine.

Voilà quelques idées autour des OPEX en général. Mais néanmoins, pour ce qui est de la configuration du cas limite de l'emploi de la force en situation de droit des conflits armés, il y a deux idées que je souhaitais partager avec vous.

Le dispositif repose sur deux articles du Protocole de 1977 que la France a ratifié en 2001. Quelles sont les notions qui me paraissent intéressantes ? On a, d'une part, un principe de prise en compte des dommages, pour autant que ceux-ci soient étendus, durables et graves. Ce sont des critères cumulatifs. Ils ne sont pas exclusifs, mais bien cumulatifs. Le problème consiste donc à apprécier à partir de quand une action va générer ce type de dommages.

Deuxième idée : dans le domaine de l'environnement, on voit apparaître le fait qu'on ne regarde pas simplement, à travers l'environnement, les dommages causés à l'être humain, mais qu'on prend en compte l'environnement pour lui-même. C'est une novation majeure. Historiquement, le droit de la guerre s'est conçu autour d'un premier impératif, limiter la casse pour le militaire – c'est le Droit de La Haye – et dans un deuxième temps, limiter les effets induits pour le civil, le non-combattant. Mais, le raisonnement se fondait fondamentalement sur la préservation de l'être humain, et les dommages au milieu étaient d'abord perçus comme une façon de porter atteinte à l'être humain. Progressivement, on voit se détacher le lien avec l'être humain : que ce soit pour la préservation de sites de mémoire, où on regarde le patrimoine non pas comme le patrimoine directement utile à l'homme aujourd'hui – à n individus – mais à l'espèce dans sa dimension intellectuelle, ou que ce soit le patrimoine environnemental, où là encore, on s'écarte progressivement de la relation forte et étroite entre un dommage et des personnes vivantes, à un instant donné. Voilà, je m'en arrêterai sur ce point.

Je voulais simplement rappeler que la France, aujourd'hui, n'est pas partie à la Convention ENMOD, qui est la convention de 1976 interdisant l'usage, à des fins militaires, de techniques de modification de l'environnement. Typiquement, c'est une convention qui a émergé après le phénomène guerre du Vietnam, et dont on s'interroge encore aujourd'hui sur le point de savoir si elle répond à des situations réalistes, ou à des cas virtuels – comme ce qui avait pu être étudié : provoquer des mini tsunamis, réveiller des volcans... Enfin, toutes les théories de Docteur Folamour, qui ne sont pas nécessairement les plus opératoires aujourd'hui. On ne peut donc pas penser que notre non-appartenance à cette convention signifie pour la France un moindre intérêt pour la problématique environnementale en opération. C'est plutôt, semble-t-il, un réalisme quant au peu de valeur pratique, concrète, de cette convention.

J'en termine ainsi sur ce premier point, qui était le droit, la Défense, et l'opération. La Défense c'est de l'action, mais c'est aussi de la préparation, de la présence sur le territoire, comme l'évoquait tout à l'heure l'Amiral. Là encore, quelques idées simples.

Nous sommes partis d'un univers de dérogations, d'un univers d'ignorance de la règle. Nous sommes maintenant dans un univers de connaissance de la règle, et dans un univers de disparition des dérogations. En tendances lourdes, les dérogations diminuent. En tendances lourdes, elles sont plus difficiles à justifier. Elles doivent être prouvées et sont souvent temporaires. Elles sont légitimes – j'y reviendrai – mais elles ne s'inscrivent plus comme un automatisme. C'est quelque chose que nous devons négocier, prouver, et qui n'est pas pérenne.

Deuxième idée que je souhaitais partager avec vous : la Défense, par la diversité de ses métiers, touche absolument à toutes les réglementations européennes. Je vois dans la salle des gens qui, dans ma direction, à côté de moi, ou dans d'autres services, sont amenés au quotidien à vivre cette diversité. Nous sommes dans REACH – sur les substances chimiques – nous sommes dans Natura 2000 – et ses épigones – nous sommes dans les déchets, nous sommes dans les essences soufrées... Il n'y a pas aujourd'hui de thématique environnementale qui, de près ou de loin, ne concerne pas le ministère de la Défense. A des degrés divers... Nous sommes rarement maîtres d'œuvres... Mais la diversité de nos métiers fait que nous sommes à peu près embarqués dans tous les bateaux.

Troisième et dernière idée sur ce point : quelles sont nos contraintes ? Opérationnelles : elles ont été évoquées tout à l'heure par l'Amiral, avec la thématique connue des cétacés. Nous avons des choses plus concrètes : le secret.

Quand il a fallu négocier REACH, qui est fondamentalement un principe d'ouverture sur la composition chimique des corps employés dans l'industrie, s'est posée pour nous la question de savoir comment nous faisons, lorsque nous étions amenés à développer tel ou tel produit qui, naturellement, pouvait relever du secret. Comment gérer le fait que le processus était un processus de transparence européenne ? Le secret est un élément structurant.

Deuxième élément : nous sommes dans des séries industrielles courtes, mais très longues sur la durée. Comment fait-on pour intégrer, à des coûts raisonnables, des problématiques environnementales qui se conçoivent dans des univers de grandes séries, avec des *process* industriels qui évoluent rapidement ? Nos logiques sont différentes parce que nos façons d'être sont matériellement différentes. Donc, nous avons à trouver des compromis.

Je ne reviens pas sur l'aspect étranger : nous ne sommes pas toujours chez nous. Vivre avec des règles qui n'existent que sur le territoire européen, c'est extrêmement sympathique, mais que fait-on lorsqu'on se déploie ? Typiquement, sur les essences : on peut changer l'essence, mais que fait-on lorsque nos véhicules sont dans des zones dans lesquelles il n'y a pas d'essence européenne ? Allons-nous avoir deux gammes de véhicules ? Ou allons-nous développer des bicarburations ? C'est coûteux. Nous avons donc une somme de contraintes objectives qui conduisent à trouver des compromis, encore une fois, pour reprendre ce que vous disiez tout à l'heure.

Ces compromis – et c'est un point que je souhaitais aborder avec vous également – sont des compromis structurés. C'est-à-dire que nous ne sommes pas comme un éléphant, ou comme une petite mouche qui, de temps en temps, intervient dans le secteur de l'environnement. Nous avons des relations permanentes et étroites avec le ministère de l'Environnement. Stéphane Fort citait le Protocole de 2003, qui est lui-même la deuxième édition d'un premier Protocole de 1995. Le ministère de la Défense n'a pas découvert

l'environnement dans les années 2000. C'est un exercice structuré avec le MED – et ses noms successifs – qui a un peu plus d'une dizaine d'années.

Alors, si on revient sur le Protocole de 2003, 6 thèmes : réussite de Natura 2000, programme ambitieux de gestion durable des territoires, programme exemplaire de prévention des pollutions et des risques, améliorer la formation des personnels civils et militaires, intégrer le concept de développement durable, accompagner la répression des atteintes à l'environnement. Voilà quels étaient les 6 chantiers de 2003. Vous l'avez vu – l'Amiral Oudot de Dainville l'évoquait – la Défense n'est pas simplement l'objet sur lequel on applique des politiques environnementales. C'est aussi un acteur de la mise en œuvre de ces politiques, à travers notamment la Marine nationale, mais aussi la Gendarmerie.

Une relation forte et étroite avec le ministère de l'Environnement donc, mais aussi une relation forte et étroite avec l'Union européenne. Nos politiques environnementales sont, structurellement, des politiques européennes. Nous sommes présents à Bruxelles, et un de nos impératifs est de développer à Bruxelles des moyens d'influence, à savoir la capacité à créer des alliances. Pour cela, le ministère de la Défense a mis en place, depuis quelques années, un réseau qui s'appelle le DEFNET. C'est un réseau des ministères de la Défense qui, tous les six mois, ont une ou deux réunions de travail, de façon à échanger de l'information sur ce que chacun perçoit, et à essayer de définir ensemble des politiques de représentation à Bruxelles. Nous en aurons la présidence en 2008. Cela tombe bien, puisque j'ai cru comprendre que nous aurions d'autres présidences en 2008. Donc, pour réussir notre action en termes organiques, nous sommes dans un processus structuré de relations avec à la fois l'environnement, et l'Union européenne.

Dernier point que je souhaitais aborder, en contrepoint de l'Amiral Oudot de Dainville : la Défense est aussi un acheteur. La Défense développe, la Défense construit. On voit cette activité dans 2 domaines : celui de l'éco-conception des bâtiments, dans lequel on a une interaction forte entre la DGA et les Etats-majors dans le développement de nos équipements – sachant que là encore, l'enjeu pour nous est de se situer dans une perspective à 50 ans, et que je suis incapable de dire à 50 ans ce que sera le droit de l'environnement.

Il y a donc une part d'aléas, mais c'est quelque chose qui est essentiel. C'est essentiel si on veut, par exemple, pouvoir vendre un matériel. Si la Marine veut vendre demain ses bâtiments anciens – *idem* pour l'Armée de l'Air et ses avions – il y a un enjeu impératif : c'est que ceux-ci soient compatibles avec des réglementations environnementales. Si ce n'est pas le cas, nous aurons sur les bras de plus en plus de bâtiments anciens et des actifs immobilisés, qui ne vaudront plus rien, et qui ne seront pour nous que des coûts de démantèlement. Donc, il ne faut jamais oublier cet aspect économique.

Et puis impact également sur les bâtiments : l'Amiral citait la haute qualité environnementale. C'est un des métiers du Service des Infrastructures de Défense – le SID – que de gérer, au nom de l'ensemble du ministère, le développement de ces types de politiques.

Voilà les trois points que je souhaitais aborder avec vous : l'environnement, le droit et l'action ; l'environnement, le droit, l'organisation, et la présence territoriale ; l'environnement et l'équipement.

En conclusion rapide de ce propos, si je devais me résumer... Oui nous avons un enjeu de conciliation d'objectifs – étant entendu que nous sommes porteurs d'un objectif fondamental prioritaire, à savoir la défense du pays. Oui, nous avons sans doute un déficit de perception sur ce que nous faisons. Mais, oui, la Défense agit, et la Défense agit depuis

longtemps. Et puis elle n'agit pas de façon involontaire, sans le savoir. On cite souvent – et on lisait dans la presse un article de notre Ministre, en marge de son déplacement récent à Lille – l'exemple du militaire qui sauve la petite fleur sur le terrain de manœuvre. Ce n'est pas ça l'action de la Défense. L'action de la Défense, c'est quelque chose qui est construit, qui est global, et qui est ancien. Nous ne sommes pas les « Monsieur Jourdain » de l'environnement, qui font de l'environnement sans le savoir.

Je crois qu'aujourd'hui, le ministère se situe dans une perspective volontariste. Et si vous citez tout à l'heure, Monsieur le Professeur, le Grenelle de l'environnement pour estimer que nous n'y étions pas, il me semble que c'est un des axes de notre nouveau Ministre que de contribuer au développement durable. Et je crois qu'un jour ou l'autre, nous aurons un Brienne de l'environnement, qui viendra utilement compléter le Grenelle que vous évoquiez. Merci.

ICA Jacques Cousquer

L'éco-conception des armements

Je vais, en quelques minutes, vous présenter les axes d'effort aujourd'hui, pour que les matériels et les équipements de la Défense soient plus respectueux de l'environnement tout au long de leur cycle de vie. Il faut d'abord rappeler, comme l'a évoqué M. Teisseire tout à l'heure, que ces équipements sont fabriqués en peu d'exemplaires, et pour durer longtemps. Je vais donc dresser les actions qui sont en cours, en trois points : sur les matériels existants, sur les programmes en cours, et sur la prospective.

Cela passe, tout d'abord, par des actions à court terme, tout à fait visibles, sur les matériels existants : le remplacement des produits amiantés, le remplacement des peintures actuelles de carène par des revêtements sans étain, moins nocifs (déjà évoqués), l'utilisation de carburants moins polluants, le remplacement des fluides frigorigènes et des gaz de lutte contre l'incendie ayant un impact potentiel sur le réchauffement de la Terre par des produits moins agressifs, et également – sans que ma liste soit exhaustive – la réduction des nuisances sonores.

Vous l'avez bien noté, il s'agit là d'actions qui ne sont pas spécifiques au monde de la Défense, mais aussi réalisées dans le monde industriel. Elles sont, néanmoins, parfois complexes à réaliser, car elles peuvent conduire à des modifications profondes des navires, et ne peuvent malheureusement pas toutes être réalisées immédiatement pour des raisons calendaires, financières, mais aussi industrielles. Cela montre que la prise en compte de l'environnement est aussi possible sur les matériels existants.

Au-delà de ces considérations sur les produits et matériels utilisés à bord des bâtiments de guerre, c'est aussi leur conception qui évolue pour prendre en compte les contraintes environnementales, de plus en plus importantes. Les réglementations internationales, comme la Convention MARPOL, sont maintenant intégrées dans les contrats d'acquisition, et ont un impact non négligeable sur les architectures des nouveaux bâtiments. Pour illustrer mes propos, la conception et le dimensionnement des soutes à carburant, le traitement et le stockage des eaux usées, le traitement et la conservation des déchets et des ordures à bord, en sont des exemples, de même que les nouveaux moyens de lutte contre l'incendie.

Ces nouveaux contrats d'acquisition prévoient aujourd'hui la délivrance d'un « passeport vert », qui a été évoqué, et qui devra être maintenu jusqu'à la déconstruction. Par ailleurs, des études de sécurité sont maintenant systématiquement réalisées pour analyser les conséquences d'événements graves, et elles pourraient être étendues à l'impact sur l'environnement.

Concernant l'emploi des systèmes d'armes, c'est aussi une préoccupation de la Défense que de minimiser l'impact sur l'environnement : optimisation de l'utilisation de l'énergie à bord (aussi dictée par des conditions de coût), optimisation de la production de déchets, mais aussi études de l'impact des sonars actifs sur les mammifères marins, qui pourront éventuellement conduire à des restrictions d'emploi en exercice, selon les zones géographiques et les périodes considérées – comme l'a évoqué l'Amiral Oudot de Dainville.

Toutes ces actions ne peuvent être réalisées que si une forte activité technique et industrielle est associée pour maîtriser la configuration des systèmes. Elle est dimensionnée par deux éléments primordiaux : la connaissance de l'état de la configuration, qui découle de la

gestion de la configuration effectuée pendant le stade d'utilisation, et la connaissance des matériaux entrant dans la composition des sous-systèmes. Ces deux niveaux de connaissance, critiques pour le succès des opérations de déconstruction, impliquent de disposer d'un ensemble de compétences techniques – tant étatiques qu'industrielles – à forte connotation normative et réglementaire.

Toutes ces évolutions sont conduites en étroite liaison avec des organismes internationaux – l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Union européenne, l'OTAN – avec nos partenaires étrangers au travers des différentes coopérations, mais également avec des industriels de la Défense, qui nous permettent de suivre les meilleures pratiques du monde industriel, de plus en plus transposables aux matériels et équipements de la Défense.

Cette préoccupation, relative à l'environnement, a aussi conduit la DGA à mettre en place une organisation spécifique, pour assurer la veille technique nécessaire et réglementaire, lancer les études amont des domaines nécessaires aux programmes futurs (éco-conception, nouvelles technologies...), et fournir aux équipes de programmes l'expertise nécessaire à la rédaction et à la réception de ces nouvelles exigences. Merci.

Monsieur Michel Morvan

Reconversion d'une ville portuaire militaire, réhabilitation des sites Penfeld, et relations avec la Marine nationale

J'avais prévu quelques transparents si c'est possible... Bien, on peut y aller. Bonjour à tous. Tout d'abord, excusez le Maire de Brest qui a dû décliner l'invitation au dernier moment, pour des raisons très personnelles.

Brest, comme vous le savez, est une ville de l'Etat, une ville militaire à sa naissance. Donc, toutes les relations entre les militaires et la ville ont forcément une longue histoire. Lors de la restructuration des forces militaires il y a là quelques années, en 1995-96, on a décidé de réfléchir sur un certain nombre d'aménagements de sites centraux de la ville. Et lors de décisions du comité interministériel d'aménagement du territoire, on décide de céder progressivement différents sites militaires à la collectivité. C'est cet espace autour de la rivière Penfeld – pour ceux qui connaissent Brest – cet espace central qui, tant géographiquement, historiquement, et socialement, pour cette ville reconstruite, est donc un espace majeur de son histoire, de son identité.

Les relations étaient difficiles. Comment donc avons-nous proposé d'avancer ? Par la mise en place d'une mission, ce qu'on appelait « mission Penfeld », co-présidée par le Président de la Communauté européenne et le Préfet du Finistère. Association, bien entendu, du Préfet maritime et de tous ses services, avec tous les services de l'Etat, dont les différents services de la Défense. Cela a été toute une réflexion, lourde, difficile par moments, mais qui a pu aboutir à un plan d'action. Ce dernier a ensuite été repris dans des programmes opérationnels de l'Etat, dans le cadre de programmes européens, parce que, comme nous le verrons tout à l'heure, la réhabilitation de ces sites est très longue et très chère.

A l'écran, les 3 sites qui ont fait l'objet d'une décision ministérielle : à l'entrée de la Penfeld, vous reconnaissez le Port du Château – un des sites historiques de la DCN – le Plateau des Capucins également, et puis en réflexion, le Nord Penfeld, où se construisait récemment encore un certain nombre de bâtiments de la Marine nationale. Ces espaces majeurs, pour nous, ce sont décomposés en 3 temps.

Le Port du Château d'abord : une opération qui est en cours de réalisation. Un fait important : cela a été gagnant-gagnant avec la Marine nationale, qui avait besoin également de conserver une partie pour ses propres besoins, pour ceux de la Marine à voile, parce que beaucoup de ses marins naviguent encore, et il était nécessaire de pouvoir conserver un peu cet apprentissage. Peut-être peut-on montrer 2-3 photos, pour montrer un peu l'impact dans la ville à l'entrée, à l'embouchure de la Penfeld.

Donc cela pose des problèmes, bien sûr, de mise au point complexe du projet, pour sauvegarder à la fois le fonctionnement de la Marine, et à côté les installations importantes de la DCN également. Il s'agit donc de trouver un compromis pour l'ensemble des acteurs.

Une autre difficulté majeure dans ce projet – au-delà des projets financiers un peu compliqués – c'est bien sûr les contraintes environnementales, pour deux raisons. La première, c'est que Brest, on le sait bien, a été bombardée. La rade est donc tapie de bombes, et construire des ouvrages maritimes avec ces contraintes-là est extrêmement difficile. D'autant plus que la réglementation d'ordre civile et militaire est différente. Je passe sur les détails mais c'est bien une première contrainte forte.

La deuxième contrainte concerne la nécessité de draguer un certain nombre de ces espaces, avec là aussi des directives de plus en plus fortes. Remettre à l'état naturel le site industriel qui a plusieurs siècles d'activité industrielle devient une gageure. Donc, quel est le compromis acceptable pour les uns et pour les autres, pour pouvoir maintenir un équilibre économique sur cet investissement ? On pourra en débattre tout à l'heure, mais remettre à l'état naturel un Penfeld deviendrait une gageure...

Sur le point des draguages, point important également : aujourd'hui, dans le Finistère, bon nombre d'installations portuaires sont en arrêt, car nous n'avons pas les capacités d'avancer sur ces problèmes de draguage. Pour la plaisance, c'est peut-être grave. Pour l'activité commerciale, cela devient dramatique. La compétitivité des ports français – au moins pour la Bretagne – peut être en jeu, et prendre plusieurs années de retard si on ne trouve pas des solutions techniques, ou un compromis entre la contrainte économique et environnementale.

Une autre photo pour montrer un peu le projet. On espère pouvoir terminer au moins partiellement pour Brest 2008, lors de la manifestation internationale des fêtes, pour accueillir un certain nombre de navires dans cet espace.

Deuxième point important, historique et majeur pour l'histoire brestoise : le Plateau des Capucins, l'ancien site industriel. Comment transformer ce site industriel en un nouveau quartier, le raccrocher à la ville, et en faire un point clé de sa vocation métropolitaine ? En développant plusieurs fonctions économique, culturelle, en faisant environ 500 logements sur ces 13 hectares...

Mais, première grande contrainte : le coût de réaménagement et de réhabilitation de ces espaces tourne autour de 50 millions d'Euros. La seule capacité de la ville n'est donc pas suffisante. Il faut trouver des partenariats entre l'Etat et les collectivités. Et quand je dis l'Etat, c'est l'Etat civil, et non pas l'Etat militaire, dans la mesure où la réhabilitation du site doit être portée par les hommes du ministère de la Défense ou par les autres ministères.

Là aussi, des problèmes... L'Amiral l'évoquait tout à l'heure : le problème des contraintes de dépollution, à la fois pyrotechniques – ça à Brest, on est habitué, parce que l'histoire de la reconstruction... les bombes on les connaît – et industriels – à quel niveau et à quelle profondeur faut-il dépolluer ? Eternel débat... Et il faut trouver, là aussi, des compromis. D'autant plus qu'on est sur du granit, donc cela devient un peu compliqué à des moments, pour trouver une compatibilité entre les différentes réglementations. Et si le bon sens synthétise parfois les différentes contraintes juridiques qui sont toujours importantes, celles-ci sont aussi souvent contradictoires.

En parallèle de toutes ces contraintes, on a bien sûr mené un projet pour voir comment on pouvait réhabiliter ces ateliers historiques de la DCN. Vous avez là quelques images dues à des tas de concours, où Fortier – architecte urbaniste – a dessiné un projet. Vous le voyez à l'écran... D'autres images peut-être...

Là aussi, il y a des contraintes fortes, dans la mesure où il faut définir le prix avec la Marine. Mais le prix est aussi un petit peu fonction du projet, et fonction des contraintes que nous avons. Par exemple, comme ce bâtiment est un petit peu unique, 165m sur 200m environ, les contraintes de sécurité ne sont pas inscrites dans les livres. Il n'y a donc aucune réglementation qui s'applique. Il faut inventer un peu, et trouver un compromis avec les autorités civiles et militaires, sur l'accessibilité, sur la desserte de ce site, tout en sauvegardant, bien sûr, les intérêts de la Défense.

Donc, vous avez là, à l'écran, ce patrimoine industriel, fort de l'histoire maritime et de la construction navale en France. Alors, comment intégrer un peu de modernité dans cet espace, tout en gardant, bien sûr, ces points-clé que sont cette architecture remarquable, pour en faire un élément fort de l'attractivité de Brest ?

Dernier point dans la discussion avec l'Etat : le Front de Penfeld, qui est un espace à ce jour encore militaire, et que l'on souhaite pouvoir partager. Il doit rester un espace militaire, mais tout en restant ouvert aussi aux entreprises pour développer la co-activité. Etant donné les investissements qui existent, et toutes ces formes de radoubes qu'il faut rénover, re-moderniser... La Marine aujourd'hui, n'ayant pas une utilité permanente, est prête à discuter, à ouvrir un peu ces espaces, à X conditions de fonctionnement pour les entreprises. C'est un peu tout le travail, toutes les études économiques et techniques, que nous sommes en train de mener aujourd'hui.

Là aussi – peut-être qu'on le verra bien avec le dernier transparent – des contraintes bien sûr techniques, parce qu'il faut remettre en état tous ces investissements pour que nos entreprises puissent les utiliser, mais également des contraintes fortes sur les eaux. Est-ce que la directive « eau » européenne s'applique à cet espace ? Et si oui, faut-il remettre à l'état naturel cette rivière – la Penfeld ? Dans ce cas-là, il vaut peut-être mieux que ce site reste militaire, car le coût d'un réaménagement de ces chantiers sera tellement prohibitif qu'on ne ferait rien.

Donc, là aussi, comment concilier ces directives pour en laisser un usage industriel à la fois partagé par les militaires et par les entreprises ? Aujourd'hui, souvent, certaines, dans le cadre de pôles de compétitivité mer, tels que Brest ou Toulon... Ces entreprises ont besoin d'espace, de moyens... Et donc, elles souhaitent trouver un bon accord avec les militaires pour pouvoir continuer leur développement.

Voilà à travers l'expérience de terrain de Brest, comment nous vivons notre quotidien avec la Marine. C'est normal puisque nous sommes, je dirais, une ville de la mer. Mais sur ces projets de réaménagement d'espaces – qui sont des espaces majeurs pour notre développement, avec beaucoup de contraintes – je crois que souvent, c'est encore le bon sens qui doit prévaloir pour trouver des solutions. Merci.

Monsieur Pascal Vautier

**Expériences développées avec les camps militaires en France
pour la prise en compte de la biodiversité**

Amiral, Mesdames et Messieurs,

D'abord merci de cette invitation qui va permettre, parmi d'autres, à un civil de venir porter un regard sur ce qui se fait en matière de préservation de la biodiversité dans les enceintes militaires.

Je voudrais d'abord vous prier d'accepter mes excuses, parce que je crains, compte tenu de ce que l'Amiral Oudot de Dainville nous rappelait en ouverture de séance, que le réseau des conservatoires d'espaces naturels ait principalement commencé à travailler sur le domaine terrestre, avant d'entrer beaucoup plus spécifiquement sur le domaine maritime. Donc je vous prie de m'excuser parce mon intervention permettra de dresser quelques pistes, et d'évoquer l'avancée de quelques dossiers, mais beaucoup plus sur le plan terrestre.

Alors, si vous me permettez, très rapidement, en quelques mots, peut-être de vous brosser l'objectif des conservatoires d'espaces naturels. Peut-être rappeler très brièvement que le premier conservatoire d'espaces naturels est né en France en 1976, que la Fédération est relativement récente, puisqu'elle a été créée en 1989. Aujourd'hui, nous sommes 30 conservatoires d'espaces naturels – les 22 régions françaises, plus 8 départements –, ce qui représente un réseau à l'ensemble du territoire national métropolitain.

Les principales missions des conservatoires sont d'assurer la pérennisation du patrimoine naturel et, je dirais globalement, la fonctionnalité de cette action, par un réseau de sites à l'échelle des régions. Mais, il s'agit également de mobiliser des partenaires et des outils autour d'un projet de territoire, et de développer le dialogue et la concertation, en vue d'un diagnostic qui soit partagé sur ces espaces.

Parmi les objectifs, il s'agit avant tout, pour les conservatoires, de développer une compétence qui est basée sur de la gestion de sites et de l'assistance à maîtrise d'ouvrages, mais d'entreprendre ces actions en nous appuyant sur une expertise scientifique. Et il s'agit également d'assurer ce que l'on peut appeler un transfert de compétences vers d'autres acteurs, et d'autres sites, que ceux sur lesquels nous avons été amenés à intervenir dans un premier temps. Il y a une devise des conservatoires : « connaître, protéger, gérer, et valoriser le patrimoine naturel ».

Pour ce faire, nous avons soit des volontés et des actions très fortes de pérennisation des sites, grâce à la maîtrise foncière, mais on ne peut pas tout gérer en étant, soi-même, le propriétaire foncier. Et nous assurons donc des missions au service du patrimoine naturel, par le biais de conventions de gestion qui sont passées avec les propriétaires privés ou publics. C'est ce qui nous a notamment amené à travailler avec le ministère de la Défense. Je ne reviendrai pas sur les accords de 1995 et de 2003, puisqu'ils ont été déjà largement présentés. Mais ce que je me permettrais peut-être d'apporter comme éclairage, c'est une piste sur la prise en compte de la biodiversité au ministère de la Défense.

Permettez-moi une petite anecdote personnelle. J'ai eu la chance de faire un service militaire de 12 mois, à l'époque à laquelle cela correspondait à une véritable école de la vie, au tout début des années 80s. J'étais cadre en compagnie d'instruction. Et lorsque nous étions sur

le terrain, en manœuvre dans l'Est de la France, j'ai souvenir d'un Adjudant d'unité qui menait à la baguette les appelés que nous étions, de façon à ce que, lorsque nous étions sur le terrain, on parte en laissant un terrain nickel. C'est-à-dire qu'on évacuait tous les déchets, on nettoyait tout, son principe étant de dire : « il y en a d'autres qui vont venir derrière nous, il y en a d'autres qui vont utiliser ces terrains, par conséquent, il faut que ce soit dans un état valable pour ceux qui vont vous suivre ». C'était au début des années 80s. Donc vous voyez, bien avant la signature de ce premier protocole de 1995.

Je citerai, si vous me le permettez, dans le cadre de projets de conventions entre des conservatoires d'espaces naturels et, sur le terrain, des enceintes militaires, une phrase issue du cadre général : « L'armée est soucieuse de la qualité environnementale et de la biodiversité de ses terrains. C'est une administration éco-responsable, qui a permis la préservation et le développement de sites écologiques exceptionnels – notamment répertoriés au titre des Znieff de type 1 – ainsi qu'un inventaire des sites d'intérêt communautaire de la directive 'Habitat' ». C'est-à-dire le réseau Natura 2000.

Une petite observation : un certain nombre d'enceintes militaires existent aujourd'hui depuis plusieurs dizaines d'années, voire, pour certaines d'entre elles, depuis plus de 100 ans. Et effectivement, lorsque l'on mène, en accord avec l'autorité militaire, des études sur ces terrains, on se rend compte que, quelques fois, à la périphérie de grandes agglomérations, on a la chance d'avoir un milieu naturel qui est resté en l'état depuis plus de 100 ans, qui n'a pas été remanié par des constructions, par des établissements humains... Et que, par conséquent, même s'il s'y est déroulé effectivement un certain nombre d'actions, il y a là des milieux naturels qui, pour certains d'entre eux, sont restés absolument vierges.

J'ai souvenir de l'étonnement, pour ne pas dire la forte émotion, d'un Colonel commandant une enceinte militaire, qui s'est ému le jour où il a réalisé que figurait, dans l'inventaire régional des Znieff – ces zones d'intérêt écologique, floristique et faunistique – une liste absolument parfaite de toutes les plantes qui étaient intéressantes dans un emplacement précis de son camp, à savoir l'extrémité du champ de tir. Et il a réalisé, à cette occasion-là, que certains civils avaient trouvé le moyen, en catimini, d'escalader un certain nombre de clôtures, pour venir dans un endroit – et ce n'est pas à vous que j'apprendrai ça – éminemment dangereux, puisque comme il le rappelait lui-même, à cet endroit-là, quand vous entendez la détonation, c'est déjà trop tard. Et donc, il y a eu effectivement, à la fois une inquiétude, et une volonté de pouvoir, tout en participant à la préservation de la biodiversité, travailler dans des conditions de sécurité qui soient optimales.

Une petite prolongation sur l'aspect maritime des choses. J'ai évoqué l'inventaire dans le cadre du réseau Natura 2000. Sachez qu'aujourd'hui, il y a une action qui va être menée dans le domaine maritime, à travers l'Agence des aires marines protégées, qui est en train de travailler, à la fois à une extension sur le domaine maritime du réseau Natura 2000 – et ça c'est une action qui va s'engager dans les prochains mois – mais qui va également travailler à la mise en œuvre de parcs nationaux naturels marins. Et je pense que là, il y a effectivement un rapprochement très étroit qui doit pouvoir se faire – et qui, à mon sens, se fera, compte tenu de la volonté du ministère – avec la Marine nationale.

Je vais maintenant en venir au protocole d'accord entre le ministère de la Défense et la Fédération des conservatoires d'espaces naturels, qui s'inscrit, bien entendu, dans le cadre du protocole qui a été signé par le ministère de la Défense avec le ministère de l'Environnement. La Fédération des conservatoires est identifiée, dans une lettre circulaire du ministère de la Défense, en 2000, comme un partenaire technique de la promotion et de la mise en valeur du patrimoine naturel des terrains militaires.

Partant de ce principe, et suite aux rapports qui ont été engagés sur le terrain entre des conservatoires d'espaces naturels et des enceintes militaires, je peux vous signaler quelques unes des principales conventions qui ont été signées à ce jour, avec les camps de Canjuers, de Souge, de Montmorillon, de Valbonne, d'Avon... Tout cela représentant aujourd'hui 42 000 ha de terrain appartenant à l'armée, dont la gestion écologique est traitée conjointement entre les conservatoires d'espaces naturels et l'autorité militaire.

Ces conventions sur le terrain prévoient que, d'une façon générale, l'armée est prête à entendre mettre en œuvre, ou permettre la mise en œuvre de recommandations et de conseils techniques des conservatoires, afin de les intégrer éventuellement aux conventions rédigées par le gestionnaire, qui autorise l'utilisation des sites et qui régit les activités d'instruction militaire. L'engagement est, bien entendu, réciproque.

Je vais vous énumérer quelques engagements des conservatoires, qui s'engagent donc à proposer un plan de gestion en étroite concertation avec les responsables des instances militaires – ce ne serait pas envisageable différemment. Les conservatoires s'engagent également à préciser les enjeux écologiques, en termes de flore et de faune, et à proposer des modalités de gestion ou de protection qui soient compatibles avec les objectifs propres au camp militaire concerné. Les conservatoires s'engagent également à recueillir l'avis de personnalités scientifiques de référence. Bien entendu, cela va de soi, à respecter les consignes de sécurité et les contraintes d'accès au camp, à respecter également les actions qui ont été planifiées dans le plan de gestion, dans la limite des crédits mobilisables pour leur mise en œuvre. Nous nous engageons également, dans ces dossiers-là, à rechercher des financements complémentaires, nécessaires à l'application de la convention, et nous nous engageons également, mutuellement, sur des actions de formation qualifiante, qui peuvent être envisagées au profit des personnels de la Défense.

Cet engagement réciproque est repris, côté autorité militaire, le régiment concerné s'engageant, de son côté, à autoriser la venue sur le camp des personnels, soit des conservatoires, soit des organismes extérieurs auxquels nous serions amenés à faire appel. L'autorité militaire s'engage également à respecter les préconisations du schéma directeur de gestion, validé par les autorités militaires, et à recueillir l'avis des conservatoires des sites pour les travaux projetés, qui ne seraient pas prévus à l'origine du plan de gestion. Globalement, pour l'instant, les retours que j'ai de mes collègues Présidents de conservatoires, c'est que cette convention fonctionne très bien sur le terrain, dans le cadre d'un respect et d'un engagement mutuels.

Deux éléments pour finir sur cette partie-là. L'armée conserve, bien entendu, la libre utilisation des terrains appartenant à l'Etat, et qui lui sont confiés dans le cadre de ses missions. Et enfin, nous avons convenu, de part et d'autre, de mettre en place un comité consultatif de gestion écologique, présidé par l'autorité militaire, s'agissant d'enceintes militaires. Voilà pour les actions qui sont, aujourd'hui, concrètement menées avec l'autorité militaire et le ministère de la Défense. Nous sommes en train de travailler, depuis quelques mois, sur la définition d'une convention un peu plus large, entre le ministère de la Défense et la Fédération des conservatoires.

Si vous me le permettez, je finirai mon propos, non pas en parlant de la Fédération des conservatoires, mais, en quelques mots, d'Eurosite, pour faire une ouverture un peu plus internationale, Eurosite étant le plus grand réseau, aujourd'hui, des organismes qui se consacrent à la gestion de la nature en Europe. 25 pays membres, 90 organismes qui sont soit publics, privés, ou des ONG, dont l'objectif est de travailler à améliorer la conservation de la nature. Eurosite, la Fédération des conservatoires en est un membre. Vous aviez invité Eurosite aujourd'hui, mais malheureusement, sa Directrice générale était retenue par

d'autres engagements, et n'a pas pu se joindre à nous. Elle m'a donc demandé, en tant que membre d'Eurosite, de porter un message, ce que je fais donc avec un très grand plaisir. Je vais essayer de le faire rapidement, puisque je crois que le temps doit déjà être dépassé maintenant.

Sachez simplement qu'Eurosite a l'ensemble des pays européens qui sont engagés dans cette démarche, et est très ouverte à tout ce qui touche à la prise en compte de la dimension militaire dans la préservation des milieux naturels européens. C'est une action, aujourd'hui, qui est encouragée par la Commission européenne, puisqu'elle participe même financièrement à un certain nombre de programmes. J'ai en mémoire des programmes concrets de restauration de milieux naturels dans des enceintes militaires, sur les prairies calcaires de Salisbury en Angleterre. Le détail, si vous le souhaitez, sera, je crois, remis en annexe.

Sachez également que, dans le cadre de Natura 2000, Eurosite va mener à bien une opération sur la gestion des sites Natura 2000 sur terrains militaires – c'est une conférence qui aura lieu en Autriche l'été prochain – et que Eurosite suit, bien entendu, avec intérêt, tout ce qui se fait en matière de lien entre environnement et défense, sur l'ensemble des pays européens.

Pour conclure sur Eurosite, je suis chargé de vous transmettre ce message : c'est qu'Eurosite se fera un plaisir de promouvoir, au niveau européen, l'expérience de partenariat qui a été engagée en France, pour la gestion et la restauration des terrains militaires, ainsi que de participer à toutes les rencontres européennes organisées sur ces thématiques. Je vous remercie pour votre attention.

IGA Xavier Lebacqz

Naissance, vie et mort des matériels, dépollution des sites militaires, propositions du rapport de la MIDN, Livre Vert européen, et Convention de l'OMI sur le démantèlement des navires

Peut-être peut-on dresser le décor : il y a encore quelques années, il y avait tous les ans environ 700 gros navires qui allaient se faire démanteler dans différents chantiers de démantèlement, essentiellement en Asie. Les principaux chantiers sont au Bangladesh, au Pakistan, en Inde, en Chine, et accessoirement en Turquie.

Il y en a beaucoup moins aujourd'hui : il y en a environ 300 tous les ans qui vont se faire démanteler. Pourquoi il y en a moins ? Parce que les taux de fret, c'est-à-dire le commerce international maritime, connaît une belle embellie depuis quelques années. Donc les propriétaires de navires ont tendance à les utiliser encore plus longtemps. Donc l'âge moyen des navires qui flottent sur les océans s'est accru, d'où un peu moins de navires. Corrélativement, le prix de l'acier a monté. Donc on aboutit vraiment aujourd'hui à un marché très tendu, où les navires s'achètent très cher. Et le Bangladesh en achète aujourd'hui 70%.

Ceci étant, cette situation se fait, comme chacun le sait, dans des situations déplorablement au niveau de la santé des travailleurs et de l'environnement. D'où une mobilisation de la communauté internationale : mobilisation bien sûr au niveau de l'Organisation maritime internationale, au niveau des parties à la Convention de Bâle, au niveau des parties à l'Organisation internationale du travail, au niveau bien évidemment de l'Union européenne, qui se sent concernée par ces problèmes au premier chef. Donc une mobilisation générale et internationale sur ce problème.

Alors, problème épineux qui, pour autant qu'aujourd'hui le nombre de navires a un peu réduit, pose une difficile question pour l'avenir. Pourquoi ? Parce que les pétroliers à simple coque vont disparaître du paysage maritime international. Le fait que les navires employés aujourd'hui ont un âge moyen qui a évolué – qui a dépassé les 30 ans pour certains types de navires – fait que par contre, dans les 10 ou 15 ans qui viennent, le nombre de navires à démanteler par an, pourrait, selon certaines analyses – c'est encore la boule de cristal, mais certains experts considèrent que l'on pourrait avoir 1000 navires par an à démanteler dans les prochaines années.

Alors les démanteler où ? Sachant qu'aujourd'hui, la principale capacité en Asie est une capacité qui n'est pas aux normes environnementales et sanitaires. Donc cela pose vraiment un problème d'ensemble, à l'échelon international.

Alors je voudrais tout de suite, une fois que j'ai campé un peu ce décor, rappeler une chose : c'est que le cas des navires militaires, ou des navires étatiques si vous voulez, parce qu'on peut prendre un peu de navires des douanes... Le cas des navires militaires, c'est moins, largement moins de 1% du problème général. Alors gardons-nous effectivement de considérer qu'en traitant d'une certaine façon – et exemplaire, j'y reviendrais – le cas des navires militaires, on a réglé le problème. Il faut que l'on traite le problème dans son ensemble. Et le problème dans son ensemble ne peut être bien sûr abordé que par le biais de ces organisations internationales. Voilà campé le décor.

Comme vous le savez, à une certaine époque de la vie de l'ex *Clemenceau* – du Q790 – il a été décidé un certain nombre de choses par le gouvernement, dont la création d'une mission

interministérielle sur le démantèlement des navires [MIDN]. C'était en mars 2006. Nous avons remis un rapport au Premier ministre, en mars 2007, tout juste un an après.

Compte tenu du faible temps qu'il m'est imparti, je vous propose de rebalayer tout simplement les 14 propositions de ce rapport de la MIDN, faites au Premier ministre, et pour certaines de ces propositions, de vous dire aujourd'hui où en est l'actualité. D'une part au niveau de la Commission, enfin de l'Union européenne, d'autre part au niveau de l'Organisation maritime internationale, dans le cadre de laquelle se négocie, aujourd'hui à Londres, la fameuse Convention sur le démantèlement des navires de façon propre et sûre.

Première proposition

Alors, la première proposition de la MIDN a été de dire, « il faut démanteler les navires français dans l'Union européenne ». Je dis bien les navires français. Et pas uniquement les navires militaires français. Cela vous permet tout de suite de voir l'une des difficultés de ce monde du démantèlement.

Des navires français marchands qui ont atteint un âge canonique, et qui vont au démantèlement, il n'y en a quasiment pas. Pourquoi ? Parce que la flotte française marchande est jeune, de même que la flotte européenne, et une bonne partie de ces navires ont une moyenne d'âge de l'ordre de 8 ans, 9 ans... Donc cela veut dire qu'il y a belle lurette que les vieux navires qui vont se faire démanteler ont été revendus plusieurs fois précédemment.

Deuxième élément qui fait que les navires marchands français en quelque sorte ne sont pas concernés, ou très peu concernés, c'est que, quand bien même y aurait-il des vieux navires français marchands – encore une fois il n'y en a quasiment pas – à quel moment un navire peut-il être considéré comme un déchet, ou destiné au démantèlement ? C'est toute la question.

Aujourd'hui, dans la plupart des cas, les navires font leur dernier voyage par leurs propres moyens. Ils ne sont pas remorqués. Ils arrivent par leurs propres moyens, dans les eaux du Bangladesh. Ils ne franchissent donc pas de frontière en tant que déchet : ils sont navires, et un navire a le droit de franchir les frontières. Donc il arrive dans les eaux du Bangladesh, et là, le propriétaire décide : « je n'ai plus rien à faire de mon navire, je le vends à un courtier, à un intermédiaire ». Et cet intermédiaire se dit : « ah ben tiens, j'ai rien à en faire, donc je vais le démolir ». Donc il le vend à un chantier de démantèlement. Vous êtes complètement à côté de toute maîtrise des interdictions de transferts des déchets, etc. Donc il y a un réel problème.

Alors par contre, il est clair que les navires militaires, eux, le propriétaire c'est l'Etat français. Il nous arrive de vendre évidemment des navires d'occasion, mais *grosso modo*, à partir du moment où il y a un gouvernement qui est propriétaire d'un navire, il est difficile de ne pas être exemplaire. Et c'est ce que nous faisons. A noter cependant que nos principaux partenaires – qui sont les Anglais, qui ont eux aussi énormément de navires militaires à démanteler – considèrent que l'on peut les démanteler dans le périmètre de l'OCDE.

Deuxième proposition

Deuxième proposition du rapport de la MIDN : bien sûr promouvoir les passeports verts et les inventaires. Alors, on l'a dit tout à l'heure, pour les nouveaux navires de la Marine nationale, il y aura des passeports verts établis dès la construction des navires. Mais je crois aussi que la Marine nationale a décidé d'étendre cette notion de passeport verts à

l'ensemble de ses navires. Disons-le tout de suite, et là c'est un des points qui est en discussion au niveau de l'OMI : quel est le degré de précision que l'on doit attendre d'un passeport vert, pour que le démantèlement de ce navire se fasse dans des conditions d'hygiène et de protection de l'environnement satisfaisantes ?

Il n'est pas du tout évident qu'il faille aller à la troisième décimale de tel ou tel produit dangereux. En fait, il faut faire des inventaires adaptés au processus industriel de démantèlement, qui protègent les travailleurs et l'environnement. Qu'est ce que je veux dire par là ? Je veux dire que si vous avez des travailleurs qui portent des masques et des gants, on n'a pas besoin de connaître à la troisième décimale la quantité de métaux lourds sur telle ou telle plaque de peinture. C'est cela que je veux dire. Donc là, il y a tout un travail qui est actuellement fait au niveau de l'OMI, pour savoir précisément quel est le degré, à la fois qualitatif et quantitatif, de précision de ces passeports verts, de ces inventaires.

Troisième proposition

Troisième proposition : des audits et des labels indépendants. Alors là, au niveau de la Convention OMI, aujourd'hui, c'est une chose qui n'est pas très nette. Schématiquement, la Convention OMI dit : « lorsqu'un navire est prêt à aller au démantèlement, il faut un certificat attestant que le navire est prêt à aller au démantèlement ». Ce certificat est donné par le pays d'appartenance du navire, le pays de pavillon. Au vue de quoi ? Au vue d'un plan de recyclage établi par une installation *clean*. Plan de recyclage, cela veut dire quoi ? Cela veut dire, effectivement, qu'il y a forcément un inventaire adapté au processus de démantèlement, et l'art et la manière de le démanteler de façon correcte.

Le seul problème, c'est qu'aujourd'hui, dans la Convention OMI, les seules entités habilitées à considérer qu'une installation de recyclage ou de démantèlement est *clean*, ce sont les pays d'appartenance de ces installations. Autrement dit, il n'est pas encore établi de façon claire et nette, au niveau de la Convention OMI, que l'on établira une certaine de norme internationale, permettant de qualifier de façon claire et nette, le degré d'avancée des chantiers, au niveau de l'environnement et de la protection des travailleurs. Donc là c'est quelque chose que, nous, nous promouvons.

Quatrième proposition

Quatrième chose : les incitations financières. Si vous voulez, dans une Convention OMI, quel est le juste niveau de contraintes qu'il faut y mettre, à partir du moment où une convention ne peut être valable que si un maximum de pays la ratifie ? Il est évident qu'il faut que les principaux pays démantelateurs aujourd'hui – donc essentiellement en Asie – signent cette convention. Si on veut faire plus blanc que blanc dans une convention internationale, avec 170 pays, on n'y arrivera pas. Donc il faut trouver le juste compromis.

Mais en même temps, on s'est dit qu'il faut penser, et ce n'est pas prévu aujourd'hui dans la Convention de l'OMI, à ce que j'appellerais le principe pollueur-payeur. Mais le principe pollueur-payeur, il faut le nuancer au niveau des navires. Pourquoi ? Parce que, si vous voulez, quelle est la responsabilité du chantier naval qui a construit le navire il y a 30 ans, et la responsabilité des différents propriétaires successifs des navires, qui éventuellement d'ailleurs les ont modifiés ?

Donc c'est complexe. Et nous pensons qu'une réflexion avec tous les acteurs économiques sur des mécanismes d'incitation financière s'impose. Dans le rapport, nous avons plutôt mis en avant le principe du cautionnement : c'est-à-dire qu'un navire serait obligé de déposer une caution bancaire, qui ne lui serait restituée en fin de vie que si le navire est démantelé

dans des conditions propres et claires. Bon, je ne vais pas détailler ici. Je vous invite à lire le rapport de la MIDN là-dessus.

Autres propositions

Nous avons suggéré également des stratégies contractuelles pour les coques militaires. Alors, qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que nous avons estimé qu'aujourd'hui, il existe des capacités de démantèlement en Europe. Il y en a qui tournent, il y en a qui sont un petit peu au ralenti parce qu'ils n'ont pas beaucoup de navires, mais *grosso modo*, nous avons estimé que déjà une capacité industrielle existe en Europe. Il faut peut-être par moments la réveiller, ou l'adapter, mais globalement, cela devrait suffire pour traiter ce que j'avais qualifié tout à l'heure de moins de 1% de l'enjeu.

Moins de 1%, cela veut dire quelques centaines de milliers de tonnes, pendant 10 ans. A l'échelle du problème planétaire, c'est pas énormément de choses. C'est dérisoire. Mais nous avons quand même suggéré, plutôt que de dire « on va créer une filière », on dit tout simplement : « compte tenu de ces centaines de milliers de tonnes, on invite les propriétaires de ces navires – essentiellement la France et le Royaume-Uni pour les navires militaires, mais aussi l'Italie et l'Espagne – à essayer de planifier un schéma hypothétique (ou théorique) de démantèlement de ces navires, de façon à ce que le tissu industriel européen ait une certaine visibilité ». Bien sûr, il ne s'agit pas de signer, tout cela est soumis à aléas. Mais, à partir du moment où il y a une certaine visibilité sur 10 ans, à ce moment-là, la concurrence européenne peut s'organiser en conséquence, pour répondre de façon optimale aux besoins de démantèlement qui viendront tous les ans.

Alors, il y a des chantiers en Europe, au Benelux – c'est-à-dire en Belgique, aux Pays-Bas – en Lituanie, en Italie... Il y en a en Norvège, qui n'est pas dans l'Union européenne mais dans l'AELE, mais qui eux sont destinés plutôt au démantèlement des plateformes pétrolières. Mais c'est un peu les mêmes technologies qui sont employées. Il devrait y en avoir au Royaume-Uni...

C'est une *never-ending story* comme on dit, parce qu'il y a plusieurs chantiers britanniques qui disent être capables de faire du démantèlement, mais qui sont toujours un peu coincés par les derniers examens du Comité qui regarde, en particulier, si tout est *clean*. Et même si tout est *clean*, il y a un aspect psychologique. C'est-à-dire qu'un chantier se situant près d'une agglomération... Vous savez, un chantier de démantèlement c'est Zola quand même... Même un chantier qui travaille correctement, vous y allez, vous dites « tiens, je suis retourné à Zola », parce qu'il y a des montagnes de ferrailles, des machins, de la poussière, des machins, ce n'est pas très très propre, ce n'est pas technologiquement... Bon, ça veut dire qu'il y a des problèmes. Enfin, il y a donc un certain nombre de chantiers en Europe.

Il faut savoir qu'un chantier, un seul chantier qui a une bonne capacité, est capable de traiter mettons 50 000 tonnes par an. S'il exploite ses installations à fond, il peut traiter 100 000 tonnes par an. Tout cela avec 100 ou 150 personnes. Donc vous voyez qu'il suffit de très peu de chantiers européens pour traiter la totalité du besoin au niveau des navires étatiques européens.

Comme je l'ai dit, il n'est pas exclu qu'il y ait besoin d'adaptations de ces capacités industrielles. Adaptations pour quoi ? Suivant les types de navires, suivant la programmation de démantèlement qui sera élaborée au niveau français, au niveau européen... Si d'un seul coup, effectivement, les Anglais, les Français, et les Italiens disent, « vite, il faut tout de suite nous démanteler 5 ou 6 navires », il est certain que les quelques industriels européens déjà en place ne pourront peut-être pas répondre aux besoins, et que d'autres industriels, à partir

du moment où ils montent une affaire de façon intelligente, pourront se mettre sur le créneau.

En fait, dans le rapport, on a suggéré que la position américaine était intéressante. Les Etats-Unis, je le rappelle, démantèlent leurs navires étatiques, aussi bien militaires que marchands, sur le territoire américain. Ils ont procédé à une sorte de qualification d'un certain nombre de chantiers, c'est-à-dire un appel d'offre : « Messieurs les industriels, présentez-vous, on va regarder si votre dossier est crédible. » Et si le dossier est crédible, ils sont en quelque sorte sélectionnés comme bons démanteleurs potentiels. Ensuite, ils peuvent répondre en compétition des appels d'offre. C'est quelque chose, au niveau européen, qui est un peu plus difficile à mettre en œuvre, ne serait-ce que parce que, même si on a le code des marchés publics européens, il y a des errements qu'il faut encore adapter, aussi bien en France, en Grande-Bretagne, ou ailleurs.

Alors comme je vous l'ai dit, pas de subventions. Donc il faut laisser jouer la règle du marché. Mais encore une fois, je le précise, à condition qu'on fasse un effort pour donner au monde industriel une visibilité sur ce à quoi il peut s'attendre. Sinon, le monde industriel ne va pas s'organiser. Et s'il ne s'organise pas, cela veut dire qu'on paiera les choses à un prix exorbitant, tout simplement.

Alors bien évidemment, nous avons proposé un plan d'accompagnement au niveau de l'Union européenne, puisqu'à l'époque, lorsque nous avons sorti le rapport, le Livre Vert de la Commission européenne sur le démantèlement des navires n'était pas sorti. Il est maintenant sorti. Je vous invite tous, d'ailleurs, à le lire. Il est sur le site Internet de l'Union européenne. C'est un Livre Vert donc, qui évoque un certain nombre d'idées, pour accompagner, en quelque sorte, la Convention de l'OMI sur le démantèlement des navires. Pour ne rien vous cacher, un certain nombre de ces idées – que j'ai déjà évoquées précédemment – ont été un petit peu soufflées par la MIDN à la Commission européenne. Donc il y a un certain nombre de pistes qui sont évoquées, et surtout, la Commission européenne, maintenant, attend les réactions de tous : aussi bien des particuliers, que des Etats, et de tous les industriels de France et de Navarre, pour le 30 septembre. Donc là il y a une occasion pour chacun de s'exprimer.

Le Secrétaire général de la Mer a été – c'est la 14^e proposition (je fais un saut à la fin) – mandaté pour continuer, bien évidemment, à coordonner l'action interministérielle pour le démantèlement des navires. Pourquoi ? Parce que l'on voit bien que c'est un problème, d'ailleurs comme la plupart des problèmes touchant à l'environnement, qui est complexe, parce qu'il fait intervenir la santé des travailleurs. Il fait intervenir la protection de l'environnement. Il fait intervenir la loi du marché, donc quelque part l'économie, l'industrie. Il fait intervenir la caractéristique militaire. C'est, au niveau mondial, un problème planétaire. Donc cela veut dire que c'est forcément interministériel.

C'est quelque chose qui est à la fois passionnant, mais qui est véritablement un défi. Chaque jour passé sans qu'on ait débouché sur la Convention OMI et qu'on l'ait mise en œuvre, c'est quand même chaque jour passé avec, comme vous le savez, des centaines ou des milliers de travailleurs dans les chantiers en Asie, qui travaillent dans des conditions effroyables. Donc là, ne nous contentons pas de devenir exemplaires au niveau des navires militaires. Considérons que l'on donne un exemple, mais que derrière, il y a énormément de travail pour qu'au niveau mondial, au niveau des marines marchandes mondiales, on aboutisse à quelque chose qui soit véritablement plus raisonnable.

Monsieur Jean-Paul Hellequin

Témoignage pour la première table ronde

Merci de votre invitation. Nous sommes très heureux d'être là, bien entendu, et d'avoir été choisis comme témoins. Etre témoin, en fait, c'est simple, puisqu'il suffit de faire part de ce que l'on voit, ce que l'on entend.

Pour moi, contrairement à ce qui a été dit, la Marine ne pollue pas plus que les autres. Je crois qu'à travers l'action de l'Etat en mer, la Marine a évité, depuis 1978, 21 catastrophes équivalentes à celles de l'*Amoco Cadiz*. Et la Marine nationale lutte également contre les pollueurs en mer.

Rappelons quelques détails : en 2000, une pollution visible par jour, aucun procès ; le dernier procès et la dernière condamnation, il y a 6 mois, à Brest, à travers le tribunal correctionnel, 800 000€ d'amende pour l'un des plus grands transporteurs maritimes mondiaux. Donc, ça veut dire que la Marine a vraiment envie d'être la police des mers, et d'éviter que l'on pollue.

Deux mots sur l'association. L'association *Mor Glaz – Mer Bleue* – est une association de citoyens, qui regroupe en son sein 200 adhérents, 200 sympathisants, quelques industriels qui nous offrent des dons, et que nous choisissons bien entendu. Nous nous assurons qu'ils ne polluent pas.

J'ai pris quelques notes durant ces interventions qui sont toutes, bien entendu, intéressantes. Nous avons bien compris que l'environnement, l'économie et l'homme sont très liés. Je réagirai plutôt sur le démantèlement des navires en fin de vie.

Nous avons bien vu que le démantèlement des navires militaires et le démantèlement des navires civils sont très liés. Qu'est-ce qui a donc attiré notre attention à nous, association Morglaz, même si nous militons depuis très longtemps pour le démantèlement des navires civils dans des chantiers plus propres ?

Cette activité a d'ailleurs déjà existé en Europe, puisque quand je suis arrivé aux *Abeilles internationales* en 1976, mes premières missions étaient d'aller chercher des vieilles coques en Grèce, pour les ramener dans un chantier de déconstruction de navires à Barcelone. Donc, ça a existé, et ça a bien fonctionné.

Après, je pense que ce qui a fait fuir les armateurs civils, ce sont les normes sociales et environnementales qu'ils n'ont pas acceptées. Parce que tout cela fonctionne à travers l'Organisation maritime internationale, qui a été une seconde fois citée par le dernier intervenant. Et quand nous savons comment fonctionne l'Organisation maritime internationale... On sait quand même que ce transport maritime international est un petit peu – excusez-moi, Monsieur le juriste – à côté des lois internationales. Puisque chaque armateur ou chaque pavillon, c'est-à-dire chaque Etat – Malte, Chypre, par exemple, qui sont des Etats européens – a quand même tendance à continuer à vivre sur des us et coutumes, et surtout à ne pas vouloir les changer.

Pour nous, il n'y a aucune ambiguïté concernant les navires militaires. Je crois que durant ces dernières années, la Marine s'est sentie coupable. Je crois que la Marine n'a pas été coupable. Je crois que le *Clemenceau* doit être déconstruit en France. Le *Clemenceau*, si on le désamiante totalement – c'est-à-dire, si l'on respecte les lois que l'on prône dans le

domaine de l'environnement – il doit être déconstruit pour être désamianté. Vous admettez que le déconstruire, pour le reconstruire, pour l'envoyer se faire déconstruire dans un chantier des pays de l'Est, ce serait plutôt utopique, et surtout très coûteux.

Pour ce qui est des navires civils, rappelons que l'Union européenne est, depuis l'entrée de Malte et Chypre à l'intérieur de l'Union, la deuxième flotte mondiale internationale. Est-ce que l'Europe n'est pas capable de gérer sa propre flotte ?

On nous dit, un navire change de pavillon très souvent : oui, malheureusement... Et la Marine, souvent, en est victime. A travers l'accident de l'*Erika*, du *Prestige*, du *MSC Napoli* – dont vous avez évité une véritable catastrophe, puisque je crois que pour savoir où se trouvait chaque conteneur à bord du navire, et où se trouvaient les produits, il a fallu 15 jours, 3 semaines, certains disent un mois... Donc, nous sommes là confrontés au transport maritime international. Je crois que depuis 2003, chaque navire a une carte d'identité, à travers son numéro IMO – c'est-à-dire, son numéro d'immatriculation internationale.

Nous, association *Mor Glaz*, nous ne sommes pas là seulement pour dénigrer, pour critiquer. Nous sommes aussi, par exemple, à l'origine du débat sur les autoroutes de la mer. Nous sommes à l'origine de plusieurs grands débats maritimes, mais aussi sur le statut social des marins. Donc, je crois qu'il y a des pistes pour déconstruire les navires civils.

Il y a, rappelons-le, un chiffre qui donne quelques fois le mal de mer : en 2005, 7.000.500.000 tonnes de marchandises ont transité par les océans. Je crois que l'argent est là pour activer les chantiers, ou tout au moins, pour mettre en place une banque internationale bien gérée, bien surveillée.

A l'intérieur de l'Union européenne, en 2005, 140.000 navires de plus de 100 mètres ont escalé. Il y a aujourd'hui des frais d'escale obligatoires. Eh bien, mettons une taxe supplémentaire à ces frais d'escale obligatoires, ce qui ne va pas appauvrir les armateurs – je rassure ceux qui sont dans la salle et qui pourraient peut-être les représenter. Nous avons donc l'argent. Après, il manque la volonté.

A Brest par exemple, je ne suis pas sûr qu'il y ait – malgré tous les courriers que nous avons reçus pendant la campagne législative – une véritable volonté de la part des politiques de vouloir faire en sorte qu'un chantier de déconstruction de navires – militaires, dans un premier temps – soit activé, que ce soit sur une surface civile, ou sur une surface militaire. On a évoqué tout à l'heure que les formes de radoubs sur les surfaces militaires étaient de moins en moins occupées. Mais, nous avons évoqué également des immeubles *standing*, des galeries marchandes, sur cet espace.

Encore une fois, c'est donc le militaire et le civil qui s'affrontent, ou qui n'ont pas vraiment envie de discuter. Moi, je suis convaincu que s'il y a une volonté politique, nous pouvons faire changer les choses. Mais il faut, bien entendu, intéresser l'Organisation maritime internationale. Et il faut que cette volonté vienne de la part à la fois du Parlement européen, et des commissaires européens.

C'est à peu près tout ce que j'avais à dire en tant que témoin. Donc, je crois que ça n'avance pas aussi bien que l'on pourrait le croire, parce que je crois que, derrière tout ça, il manque une certaine volonté. Merci.

Professeur Michel Ricard

Le coût écologique des impacts environnementaux

Bonjour. Je vais peut-être avoir un peu de mal à vous parler du coût environnemental causé par les conflits, en 5 ou 6 minutes. Mais, je vais peut-être très rapidement, encore plus rapidement, vous faire un petit historique sur les raisons pour lesquelles on se penche de plus en plus sur les conséquences environnementales, et sur les coûts de réhabilitation.

Il est évident que la destruction des écosystèmes, ou de notre environnement au sens le plus large, remonte au plus ancien des conflits. Pour les latinistes, vous vous rappelez qu'à l'issue de la deuxième Guerre punique, les Romains ont planté du sel sur Carthage, qui avait été détruite, pour détruire l'environnement. Ensuite, la politique de la terre brûlée a été toujours une façon de détruire l'environnement pour, soit permettre une meilleure conquête, soit chasser l'envahisseur – référence à l'incendie de Moscou.

Ces exactions – ou ces dommages collatéraux, l'on dirait plus actuellement – n'avaient pas vraiment de conséquences, à moyen ou à long terme, sur l'environnement. Il s'agissait en effet de dévastations qui étaient pratiquement mécaniques, simples. Je passe sur Hiroshima et Nagasaki qui, je vous le rappelle, ont fait à peu près 200 000 morts directs et plus de 400 000 morts indirects. Donc là, on commence déjà à voir les conséquences des modifications de l'environnement à long terme. Mais ce n'est qu'à partir du Vietnam, et de l'utilisation des défoliants, qu'a émergé le concept de dommage au niveau de l'environnement.

Lors du conflit du Vietnam, à peu près 1/5 des forêts et 1/3 de la mangrove ont été détruits. Ceci a provoqué une baisse énorme de la biodiversité, qui depuis n'a pas été rattrapée, et qui, au contraire, a fait boule de neige avec une augmentation de la population – notamment au niveau des mangroves – mais également une contamination de nos ressources vitales, puisque nous sommes, on l'a dit ce matin, dans une écosphère qui est mondiale. On a une contamination de l'eau, du sol, des aliments, qui a provoqué – notamment au travers de l'Agent orange, extrêmement riche en dioxines – énormément de malformations de nouveaux-nés, de perturbations de fonctions hormonales, etc.

Donc, tout ceci a abouti à la signature, en 1977, d'une convention sur l'interdiction d'utiliser des techniques de modification de l'environnement à des fins militaires, ou à toute autre fin hostile. Autrement dit, il y a eu une convention qui interdisait d'utiliser des modifications de l'environnement comme armes. Là, on passe à un autre stade, qui n'est plus celui du conflit proprement dit, mais celui de la première manifestation de ce que l'on pourrait appeler le terrorisme écologique. Et le meilleur exemple de ce terrorisme écologique, c'est l'incendie d'environ 650 ou 700 puits de pétrole au Koweït, lors du retrait de l'armée irakienne.

Cet incendie de puits de pétrole fut une catastrophe écologique, à l'étude et aux conséquences desquelles j'ai participé, et qui s'est traduite, de façon la plus visible, par l'émission de quantités de substances polluantes : essentiellement du dioxyde de soufre – les puits de pétrole rejetaient chaque jour à peu près la moitié de tout ce que rejetait l'Union européenne en un an – mais également des quantités très importantes de CO₂, donc des gaz à effets de serre. Il y a eu aussi des rejets de suies et de particules diverses dans l'atmosphère, qui ont concerné l'ensemble de la région. Et enfin, écoulement d'un million de tonnes de pétrole dans l'océan, sur à peu près 5 millions de tonnes de pétrole qui ont été répandues sur le sol, provoquant un bouleversement total de la chaîne trophique du Golfe persique.

Cela a entraîné très rapidement la disparition de pratiquement toutes les espèces qui étaient en exploitation, notamment les crevettes, ce qui a provoqué également, au niveau économique, de gros problèmes, à la fois pour le Koweït, mais aussi pour l'Irak et pour les autres pays du Golfe.

Lorsque j'ai participé, 10 ans après, à une étude qui a été financée par les Nations Unies, d'une part, l'écosystème marin n'était absolument pas reconstitué. Bien entendu, ne parlons pas de l'écosystème terrestre, qui était quand même relativement réduit. Mais, on a assisté, d'autre part, à des bouleversements des écosystèmes de l'ensemble du Golfe qui, à la suite de la disparition d'espèces tuées directement par le conflit, ont été plus ou moins pollués ou remplacés – du fait de la disparition de certaines niches écologiques – par des espèces qui venaient d'autres endroits de l'Océan indien. On a un bouleversement total de ces écosystèmes. Bouleversement qui, bien entendu, va se maintenir, et qui risque de s'aggraver avec les problèmes de réchauffement climatique et de réchauffement de température des eaux.

Tout ceci pour dire que, lorsque l'on va réfléchir aux conséquences d'un conflit, il est évident que l'on ne pourra plus réfléchir en termes de sphère directement concernée par ce conflit.

Très rapidement, une anecdote avant de revenir à l'essentiel : ce matin, l'Amiral Oudot de Dainville parlait du Pacifique... Moi j'ai l'expérience, lors d'une mission des Nations Unies dans l'archipel des Lau (aux Fidji) d'îles où les gens marchaient pieds nus, et où les plages étaient recouvertes par des centaines et des centaines de samaras, ou de tongs, ces chaussures en plastique, qui flottaient et qui étaient venues des pays industrialisés. Autrement dit, ceci est l'exemple même de l'ouverture de la communication entre les écosystèmes. Un écosystème n'est pas une boîte fermée. Un écosystème a toujours un amont et un aval. Et il est évident que lorsque l'on parle de ce réceptacle final qu'est la mer, la plupart des conséquences des pollutions marines se retrouvent, à un moment ou à un autre, dans cet environnement marin.

Donc, peut-être en introduction à cette table ronde, je dirais que lorsque l'on parle de conflit, lorsque l'on parle d'agression de l'environnement et de coûts de réhabilitation, il y a d'une part les destructions directes, et d'autre part les conséquences des produits qui sont rejetés – que ce soit aussi bien des métaux lourds, que des émanations de divers produits volatils ou non volatils. Mais, il y a également tous les problèmes de transferts de population. Il est évident qu'à partir du moment où, par des techniques modernes, on détruit un environnement, et bien les populations sont appelées à se déplacer. Les meilleurs exemples que nous avons actuellement sont les exemples que l'on a en Afrique subsaharienne, notamment avec le conflit du Darfour.

Le conflit provoque des destructions d'écosystèmes. Les gens n'ont plus la possibilité de vivre à un niveau qui n'est absolument pas celui de nos pays développés, et ils quittent ces écosystèmes pour aller vers des écosystèmes qui sont moins dégradés. De conséquence en conséquence, nous récupérons ces migrants, et les conflits et le réchauffement climatique vont être à l'origine de migrations de populations très importantes. La prospective pour les environs 2050 fait état, au minimum, de 200 millions d'éco-réfugiés vers l'Union européenne – que ce soit des éco-réfugiés aussi bien climatiques, que des éco-réfugiés liés à des conflits locaux, puisque ce sont des conflits locaux essentiellement.

Simplement pour dire qu'il est très difficile d'évaluer la réhabilitation d'écosystèmes. Ceci prend beaucoup de temps. Ceci prend d'autant plus de temps que les conflits arrivent souvent dans des endroits où l'on ne connaît pas ce qu'on appelle le « point 0 ». C'est-à-dire qu'on ne connaît pas la dérive d'un environnement par rapport à son départ. Par conséquent,

pour reprendre l'exemple du Koweït : vraisemblablement, pour avoir une étude globale de ce qui a résulté de ce conflit, il aura fallu – ou il faudra – au minimum 20 ans, avec toutes les conséquences financières que cela implique.

Voilà. Je crois que j'ai tenu les délais.

Veillez excuser mon propos un peu saccadé et abrupt.

Colonel Bernard Metz

Gestion des sites militaires, directives internes à la défense, compromis entre objectifs opérationnels et prise en compte de l'environnement

J'ai beaucoup de camarades ici présents. D'abord, je voudrais dire qu'ils m'ont facilité la tâche, parce qu'effectivement, je vais pouvoir être très bref, puisque dans l'essentiel, cela vous a déjà été présenté de leur part. Et donc, je vais tout simplement me contenter de forcer ici ou là le trait, de vous donner quelques ordres de grandeur, et puis finir assez rapidement sur une petite réflexion personnelle.

La première chose qu'il faut prendre en compte au niveau de l'Etat-major des Armées, c'est que nous sommes entièrement partenaires et engagés dans la même démarche à laquelle on a pu assister – dont vous avez eu un témoignage ce matin – au niveau du ministère de la Défense. C'est vrai que l'ensemble des armées est fondamentalement engagé là-dedans. D'ailleurs, à l'Etat-major des Armées, nous avons une division « soutien logistique interarmées », dont un des bureaux est spécifiquement dédié à cette mission. Ensuite, il faut dire qu'au niveau de la préparation des missions, la préparation même des exercices, la dimension environnement est pleinement prise en compte.

Ensuite, quant à la question « contrainte »... D'ailleurs, la première fois que j'ai vu la question, j'ai vu marqué « coûts »... Et c'est vrai que quand on commence à regarder les coûts, ça fait tout de suite peur, parce qu'en fait, les coûts – on le sait bien, tous – c'est quelque chose de purement arbitraire, voire de subjectif. Les véritables coûts, quand on les prend et qu'on les vit comme une contrainte, c'est tout simplement l'aspect « budgets » que l'on a, et sur lesquels nous sommes effectivement contraints à l'annualité. Cela va-t-il passer, oui ou non, dans l'enveloppe qui m'est impartie cette année ? Laisant aux autres le soin de gérer le problème dans la durée, et effectivement, de dégager ici et là de véritables axes d'économie.

Alors, s'agissant des coûts, je voudrais simplement préciser quelques ordres de grandeur. Tout simplement... Et cela, je les ai moi-même vécus pour certains, parce que j'ai eu la chance d'être Commandant de base, à Nancy. Donc j'ai eu des problèmes de dépollution pyrotechnique des sols, de désamiantage, et autres pollutions chimiques.

Alors, pour fixer les ordres de grandeur, il faut savoir que le désamiantage coûte de l'ordre de 150€ à 700€ le m², et que tout ce qui relève du démantèlement – on vous l'a dit ce matin pour ce qui concerne les navires – cela varie de 140€ à 280€ la tonne. S'agissant de la dépollution pyrotechnique des sols, là cela varie de 0,10€ à pratiquement 14€ le m². Tout dépend de la profondeur à laquelle on va chercher nos produits, parce qu'en fait, cela va dépendre de la destination du site. Ensuite, s'agissant de la protection chimique, là cela varie de 3,07€ le m², et peut monter, s'agissant de gros volumes, à 240€ le m³.

Alors, ce qu'il faut déduire de ces chiffres, c'est tout simplement qu'ils peuvent varier du simple, à plus que pratiquement le centuple. Donc, pour pouvoir prévoir cela dans l'équation budgétaire, cela relève d'un casse-tête.

Cela relève d'un casse-tête pour les gens qui sont en exercice de responsabilités, au niveau des commandants d'unités et autres, mais également pour l'Etat-major. Parce que s'agissant des programmes, il s'agit également de faire prendre en compte les clauses d'environnement

dans les nouvelles spécifications pour les matériels que l'on va essayer d'acquérir. Bien sûr, on sait que cela a déjà du mal à passer en temps normal, et que pour mettre quelque chose de plus – l'industriel ne va pas nous le donner gratuitement – il va donc y avoir un surcoût qui va rendre l'exercice encore plus difficile.

Cela étant, je crois qu'il faut également se rendre compte que ces problématiques sont aussi une chance pour nous. D'abord, un : comme dans toute épreuve, si on s'en donne la peine, s'il y a une volonté, on en sortira forcément grandi. Quelques exemples auront été donnés déjà ce matin à travers l'action de l'Etat en mer, qui constitue une mission qui, quelque part, légitime les armées sur la scène internationale, même en temps de paix.

C'est aussi une chance parce que, finalement, cela nous met au contact avec des organismes divers et variés, à travers différents partenariats – par exemple pour la formation – comme cela vous a été présenté ce matin. Et donc, cela contribue de manière évidente au lien Armées – Nation auquel nous tenons tellement.

Enfin, il faut dire que le dommage collatéral qui découle de cette interaction avec les autres, et que nous subissons, nous les Armées, cela a également du bon en ce sens qu'il nous prépare peut-être davantage à l'exercice de nos responsabilités sur les théâtres d'opérations. Parce que vous le savez : aujourd'hui, les opérations militaires, ce n'est pas seulement le conflit armé – la partie active – mais c'est quelque chose de bien plus global, que nous construisons ensemble, avec des partenaires qui sont issus des autres départements ministériels.

Je voudrais finir en vous livrant tout simplement une petite pensée, mais qui a déjà été abordée, qui a déjà été évoquée ce matin par Laurent Teisseire. Je vais donc tout simplement forcer un petit peu le trait ici. Pour nous, opérationnels, il y a 3 manières de perdre la guerre, ou finalement, 3 écueils majeurs à éviter.

Le premier est de sortir vainqueur de la phase chaude d'un conflit, mais au prix d'une destruction importante, dont notre pays ne pourrait se remettre financièrement, ni moralement.

La deuxième manière de perdre la guerre, c'est de donner une importance exagérée aux contraintes environnementales, et finalement, de laisser le champ libre à notre ennemi – notamment parce que lui, étant asymétrique, terroriste ou autres, ne respecte pas, ne s'encombre pas de telles considérations.

La troisième manière que l'on a de perdre un conflit, c'est cette situation particulière où on a remporté la victoire militaire, où on a respecté l'environnement, où il n'y a pas eu d'exactions ou de conséquences graves sur l'environnement... Mais on l'a fait au prix d'un effort tel qu'on en sort complètement essoufflé, et que l'on se retrouve complètement nu pour le conflit suivant, ou du moins pour l'épreuve suivante.

Finalement, et je rejoins en cela ce qu'a dit le Professeur Ewald ce matin, il nous faut une vision stratégique. C'est très vrai. D'abord parce que – comme je l'ai dit en introduction – les coûts sont annuels, mais en revanche, ils nous forcent à une réflexion sur plusieurs années. Cela nous ramène à la problématique de la gestion des risques, et à bien comprendre notre environnement : ce que l'on est capable de gérer aujourd'hui, en vue de quelque chose que l'on veut maîtriser sur le long terme.

Voilà. Je livre ça à votre sagacité, et je laisse la parole au suivant.

Général Carlo Magrassi

L'importance de la prise en compte de l'environnement pour les programmes de coopération européens

Amiral, Mesdames et Messieurs,

Je suis ravi d'être ici. Et je suis tout particulièrement ravi d'avoir à être bref. Ainsi, je ne montrerai pas à quel point je suis ignorant sur cette question, puisque nous ne disposons pas d'expert "environnement" au sein de l'AED. Ma compréhension de ce problème est que l'environnement est notre futur. D'une certaine façon, on s'aperçoit qu'on ne peut pas vivre sans ce monde qui nous entoure. On s'aperçoit également, et cela a été exprimé aujourd'hui très clairement, qu'une solution à ce problème ne peut pas être l'objectif d'un seul pays. Ce doit être l'objectif du monde entier. Sans quoi, cela n'a aucun sens de se focaliser sur cette question. Je comprends également que l'environnement englobe l'éducation, la culture, les affaires, les technologies, les procédures, les comportements... Et c'est pour cette raison que je pense que l'Agence peut se révéler très importante.

Beaucoup d'entre vous connaissent très bien l'Agence, j'en suis sûr, et en particulier les militaires puisque ce sont eux qui l'ont créée. L'AED jouit de la bienveillance des ministres de la Défense, et a été créée dans le but de défragmenter projets, procédures, entraînements, toutes sortes d'approches. Nous sommes extrêmement fragmentés en Europe. C'est l'un des problèmes auxquels nous sommes confrontés, et l'AED a été conçue à partir de ce constat.

Quelle est la position de l'AED ? L'AED est placée sous l'autorité directe des ministres de la Défense. C'est ce qui fait toute l'importance de l'Agence. Celle-ci ne dispose d'aucun budget, et n'a pas de dynamique propre. Mais d'un autre côté, je pense que c'est mieux ainsi, puisque tous les projets lancés par l'Agence doivent bénéficier du soutien de tous les pays, de nous tous. Les projets de l'AED sont tous Européens, ou ne le sont pas. L'AED n'est ni le ROI, ni l'OCCAR. L'AED est une tentative pour rassembler les 26 pays européens, et plus encore, puisque nous avons des accords avec d'autres pays qui s'intéressent eux-mêmes à d'autres accords... Tout cela afin de promouvoir des projets de coopération. Et je pense que l'environnement est LE projet à suivre pour l'avenir. Tout y est rattaché.

Nous disposons de 4 directions au sein de l'AED, consacrées à différents aspects des projets qui sont menés. Il y a le secteur des Capacités, qui s'intéresse à notre concept puisque nos projets sont déterminés par nos capacités. Tout ce à quoi nous pensons doit être déterminé par nos capacités. Il y a également la section Recherche et Technologies, les aspects Industrie et Marché, et enfin la section Coopération pour l'armement dont je fais partie.

Ce que nous essayons de faire, tout d'abord, est d'éviter de réinventer la roue. Une des choses, une des erreurs que nous aurions pu commettre, aurait été de démarrer seul, de se considérer comme *l'Agence*, et de se lancer à l'assaut de différents projets à notre façon. Cela ne fonctionnerait pas... Nous essayons donc d'avoir des contacts, de plus en plus, avec toutes les parties concernées en Europe. Celles présentes à la Commission sont représentées, comme vous le savez, par l'ASD – l'association des entreprises d'Aéronautique, d'Espace et de Défense en Europe. Il y en a de plus en plus aujourd'hui qui se font connaître, et dont nous connaissons l'existence. Dans ce domaine, il y a par exemple Eurosite, qui vient de nous être présenté par Pascal Vautier. C'est probablement l'un des domaines sur lesquels nous devons nous pencher afin d'éviter de réinventer la roue.

Rapidement, ce que nous faisons aujourd'hui, à partir de l'étude que nous avons lancée sur les leçons tirées de la coopération. Un des résultats de cette étude portait justement sur l'aspect prépondérant de l'environnement. Nous essayons maintenant d'avoir des contacts. Nous prenons contact avec des Etats membres, et nous essayons de voir comment avancer sur cette question. Plus précisément, nous essayons de rassembler l'énergie des Etats membres en vue d'introduire le paramètre environnemental dans les projets de coopération en matière d'armements, depuis le lancement du projet – lorsque l'on commence à envisager le projet – jusqu'à son achèvement – lorsque l'on réfléchit au démantèlement du processus. Cela pourrait être notre contribution en tant qu'Agence.

Dans tous les cas, l'aspect que nous voudrions souligner est que cela ne peut se faire que si les Etats membres prennent conscience de ce sentiment. Je ne devrais même pas le demander, sachant que la France soutient l'Agence dans tous les domaines. Je dois dire que c'est l'un des pays qui soutient le plus ses initiatives. Mais dans ce domaine en particulier, je pense qu'il serait très intéressant que la France... Finalement je viens vous délivrer un message, plutôt que vous apporter quoi que ce soit. Il serait intéressant que la France soutienne cette initiative.

Je pense que l'AED est un outil. C'est un outil qui doit être utilisé à bon escient. C'est votre outil, d'ailleurs c'est vous qui le financez. Mais au final, l'AED pourrait donner un nouvel essor à cette initiative. L'Agence est un lieu où l'on peut assembler ce type d'initiative, où l'on peut mettre en commun les énergies. D'une certaine façon, amasser toutes les énergies afin d'obtenir un résultat. L'organisation a les contacts. Si vous avez des idées, s'il y a parmi vous d'autres organisations qui sont intéressées par cet aspect de l'AED, je serai ravi de recevoir vos idées, justement parce que nous souhaiterions recevoir les idées de tout le monde sur cette question.

C'est donc notre message... Je suis désolé, j'ai dû retirer les autres notions qui étaient sur mon support afin d'être bref... Mais je pense que le message le plus important est le suivant : l'AED est un outil essentiel. Pas un acteur, mais un outil à votre disposition afin de développer une approche environnementale européenne dans les projets d'armement. On peut penser qu'une réflexion uniquement européenne est assez limitée. Mais si l'on parvient à rassembler toute l'Europe autour d'une approche commune sur ce sujet, cela pourrait devenir un outil important pour intégrer le reste du monde. En effet, comme cela a été évoqué un peu plus tôt, seule une petite partie du globe réfléchit en termes d'environnement. Merci beaucoup.

Professeur Robert McLeman

Reconstruction post-conflit et dégradation environnementale, conflits et changements climatiques

Bonjour, c'est vraiment un plaisir pour moi d'être ici aujourd'hui. Vous explorez ici un sujet qu'en Amérique du Nord nous n'avons pas jusqu'à maintenant bien considéré. Peut-être c'est parce qu'ici en Europe, vous avez connu la dégradation environnementale résultant des conflits, et vous connaissez aussi les ressources nécessaires pour réhabiliter le paysage, la société et l'économie après les conflits.

Quand j'ai reçu l'invitation pour participer à cette conférence, je me suis souvenu immédiatement de ma première visite au Kosovo. Pendant l'hiver de 1999-2000, après l'intervention de l'OTAN et la cessation des combats inter-ethniques entre les Serbes et les Albanais, j'ai voyagé en véhicule cuirasse de Skopje, la capitale de la Macédoine, à Pristina, la capitale du Kosovo. À la frontière du Kosovo, un spectacle apocalyptique s'est offert à moi. Les soldats de l'OTAN qui patrouillaient la frontière portaient des masques respiratoires et des lunettes de protection, outre leurs fusils et leurs gilets pare-balles. C'était nécessaire parce que, pendant le bombardement de l'OTAN plusieurs mois auparavant, un missile avait détruit une usine de ciment située à quelques centaines de mètres à peine du poste de contrôle. Le missile a pulvérisé une grande quantité de chaux, qui est utilisée dans la production de ciment, qui peut causer des maladies respiratoires, et qui ne s'est toujours pas tassée dans la terre.

Après, en traversant la frontière, et pendant toute la longueur du voyage à travers le sud du Kosovo, de chaque côté du chemin, il y avait des dizaines de mètres de déchets, en particulier des bouteilles et des sacs plastiques, résidus de milliers de réfugiés qui ont fui le nettoyage ethnique l'année précédente.

Ces deux images m'avaient vraiment impressionné. Mais elles ne sont pas uniques. Partout dans les pays de l'ex Yougoslavie, on retrouve des débris de la guerre, moins visibles mais plus menaçants pour la population - les mines, les polluants toxiques, les bombes qui n'ont pas explosé. Par exemple, à Sarajevo, on a transformé le site des jeux olympiques en des champs de mines. Cet héritage complique la tâche visant à reconstruire une société et une paix durable. On retrouve ce même héritage dans plusieurs pays en voie de développement, en Asie, en Afrique, en Amérique Latine.

Au Vietnam actuellement, cet héritage prend la forme d'épouvantables niveaux de toxines dans le lait maternel des femmes. C'est un résultat directement lié à l'usage des défoliants chimiques par les forces américaines il y a quarante ans.

Tout le monde reconnaît ces images datant de la première guerre du Golfe, en 1991. Les impacts locaux de ces feux ont pris la forme d'une augmentation des hospitalisations pour les maladies respiratoires ; au niveau régional, la contamination de l'eau et du sol, les pertes de la pêche commerciale et la dégradation de l'écosystème ; au niveau global, ces feux sont à l'origine de 1.5% des émissions de CO2 pendant cette période.

La dégradation environnementale qui résulte des conflits pose de nouveaux défis pour les forces militaires de la France, du Canada et des autres pays dans les mêmes dispositions. Les exigences que nos gouvernements imposent sur nos forces augmentent continuellement. Nos forces devront empêcher les conflits dans les régions difficiles, en

agissant comme des forces policières, mais aussi après le combat pour reconstruire les institutions civiles et instaurer les préconditions pour la stabilisation des Etats. C'est tellement difficile d'accomplir ces tâches si les conditions environnementales sont dégradées.

Dans les pays où les conflits se sont déroulés pendant les quarante dernières années, on trouve que la plupart des populations est engagée dans la production agricole, la pêche ou l'exploitation des ressources naturelles. La dégradation environnementale causée par les conflits dans ces pays retarde la capacité de la population de retourner à leurs moyens de subsistance, et elle empêche la création de sécurité et le redressement de l'économie locale. Par conséquent, la dégradation environnementale prolonge l'engagement des forces de stabilisation.

Je voudrais aussi vous soumettre l'idée selon laquelle le réchauffement de la planète va créer de nouveaux défis pour nos forces dans le proche avenir. Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat rapporte que les régions les plus vulnérables aux impacts de changement climatique incluent le Moyen-orient, le Sud de l'Asie et le Sahel, en Afrique. On trouve dans ces régions des conflits actuels, comme le Darfur, Gaza, l'Irak, l'Afghanistan et aussi les pays où la situation sécuritaire est très fragile : le Pakistan, le Liban, quelques pays à l'ouest de l'Afrique. Le réchauffement global rendra les ressources de l'eau dans ces pays insuffisantes, ce qui en retour rendra la production agricole plus difficile. Cette diapo montre une image du nord du Nigeria : c'est un parmi les centaines de puits qui servent à la fois les besoins de la population résidente et ceux des animaux des nomades. Pendant les saisons de sécheresse, ces puits deviennent vides, créant une compétition entre ces deux populations.

Les gouvernements de la France et du Canada ont un choix très clair et très urgent : nous pouvons augmenter nos investissements dans le développement durable de ces régions, pour créer une meilleure capacité d'adaptation dans les pays exposés aux mauvais impacts OU nous pouvons ignorer les risques, et nos forces militaires seront inévitablement engagées dans un nouvel enchaînement de conflits.

Comment est-ce qu'on peut analyser les liens entre les activités militaires et les conditions environnementales, pour minimiser les impacts dans le futur ? Souvent, on crée des modèles à l'ordinateur, ou on met au point des scénarios en utilisant ce qu'on a appris des événements du passé. Mais ce n'est pas possible d'anticiper chaque éventualité, particulièrement avec le réchauffement global, et donc, les projections de ces modèles et scénarios ne sont guère fiables.

Une approche que j'ai trouvée utile en organisant mes pensées concernant ce sujet est basée sur le concept de vulnérabilité. C'est un concept utilisé dans plusieurs champs : la médecine, les ordinateurs, l'écologie, etc. La vulnérabilité est un concept relatif : une chose ou un système est vulnérable à un phénomène. Donc, les conditions environnementales pourraient être vulnérables aux impacts des conflits ou, de la même façon, une force militaire pourrait être vulnérable aux conditions environnementales.

On peut donc penser la vulnérabilité comme étant fonction de deux facteurs : la nature de l'exposition et la capacité du système exposé à s'adapter. Les lettres souscrites dans le modèle suggèrent que ces facteurs sont dynamiques. Ils changent continuellement et varient d'un lieu à un autre. Chaque système a ses propres caractéristiques, qui rendent le système plus ou moins sensible à chaque sorte d'exposition.

Monsieur Bernard Planchais

La prise en compte des contraintes environnementales dans la construction et l'exploitation des navires

On pourrait peut-être se demander pourquoi un industriel de la Défense intervient dans ce type de réunion et de colloque.

L'environnement est effectivement un élément important pour notre entreprise. Non pas parce que nous avons construit et conçu l'ancien *Clemenceau* qui a fait beaucoup parler de lui – et qui a encore beaucoup fait parler de lui ce matin – mais plus globalement, parce que notre activité dans le domaine de la construction et de la maintenance des navires militaires, depuis plus de trois siècles, nous conduit à une liaison très étroite avec la mer – qui elle-même est un enjeu environnemental important. Et ce lien mer – activité industrielle est très fort dans notre entreprise.

La montée en puissance des problématiques environnementales nous conduit donc à nous poser un certain nombre de questions très concrètes sur notre stratégie industrielle.

Vous posez la question de la prise en compte des contraintes environnementales dans la conception. Je dirais que, pour nous, cela se traduit globalement par deux grands champs d'action : c'est construire propre, et puis c'est l'éco-conception. Alors, je vais effectivement en dire deux mots.

Construire propre, c'est faire tout simplement ce que font tous les industriels qui ont, par nature, des activités à risque environnemental.

Je rappelle que nous avons une activité de construction et de maintenance de chaufferies nucléaires de navires. Nous avons eu des activités – comme tous les chantiers navals – qui ont conduit à utiliser de l'amiante, avec tous les effets très négatifs qu'on a pu connaître, et qu'on peut connaître encore. Cela nous a amené à prendre, dans les dernières années, des mesures très vigoureuses de désamiantage de nos activités. Nous sommes aussi amenés à faire des opérations de revêtement et de peinture des navires qui sont potentiellement polluantes.

Toutes ces activités nous conduisent, par la force des choses, à faire comme tout industriel, et à penser « environnemental » dans nos processus de construction – que ce soit en matière de réduction de l'énergie, ou que ce soit en matière d'utilisation de matériaux qui ont aussi des impacts positifs pour la santé de nos personnels. Donc le lien entre « construire propre », et les aspects à la fois économiques et santé au travail, sont très directement liés. Cette dynamique est, bien entendu, engagée dans l'entreprise depuis déjà plusieurs décennies.

L'élément nouveau relève de ce que j'appellerai plutôt l'éco-conception. C'est-à-dire, la prise en compte de la signature environnementale et écologique du navire, pendant toute sa vie, et dès sa conception.

Les questions qui se sont posées à l'occasion du démantèlement de l'ancien *Clemenceau* mettent tout à fait d'actualité cette problématique, qui n'est pas nouvelle. Je rappelle que nous sommes – en tant que constructeurs et concepteurs des navires – conduits à respecter les normes internationales sur ce sujet, qui conduisent à prendre en compte le fait qu'un

navire ne doit pas rejeter de pollutions. Les périodes « corvée de poubelles » à l'arrière des navires sont finies depuis longtemps.

Les navires prennent en compte – et c'est vrai dans le domaine militaire, comme dans le domaine civil – les dispositions de traitement des déchets et de rejet. Mais ces normes se renforcent, avec en particulier l'évolution des règles MARPOL, à l'horizon 2010, qui vont encore renforcer les règles de rejet des effluents des navires.

Celles-ci vont se traduire par l'obligation, à horizon 2-3 ans, d'émettre des « passeports verts » pour les navires. Ceux-ci se traduiront par le fait que, comme une personne peut avoir un carnet de santé, un navire devra disposer d'un carnet de santé environnemental, dans lequel on enregistre tous les matériaux susceptibles de toucher à l'environnement et leur évolution au cours de la vie des navires, en vue d'être prêt à le démanteler dans des conditions économiquement et industriellement acceptables.

Dans ce domaine-là, nous avons pris des dispositions technologiques depuis déjà de nombreuses années, en matière de rejet des déchets.

Mais nous avons accéléré le processus au cours des deux dernières années en mettant en place, au sein de notre département d'*engineering*, des équipes qui sont chargées, dès le début de la conception des navires, d'étudier un peu cette empreinte écologique, empreinte environnementale. Et avec des méthodes qui sont finalement très proches de notre cœur de métier – qui est de réduire les signatures acoustiques, signatures radars des navires – où effectivement, il s'agit dès le départ, de prendre en compte des paramètres très globaux au niveau d'un navire, pour les prendre en compte dans la conception détaillée des installations.

Pour nos ingénieurs et nos techniciens – et cela peut sembler effectivement surprenant – ce sont des méthodes finalement assez proches de celles que nous pouvons utiliser pour concevoir les caractéristiques militaires d'un navire.

Alors, ces méthodes sont encore expérimentales. Les normes sont encore en train de s'affiner. Mais c'est résolument une évolution que nous avons engagée. Elle a d'ailleurs été commencée au travers de l'action « passeport vert », engagée à titre expérimental sur l'ancien *Clemenceau* et sur les décédés. Mais s'agissant des bâtiments en fin de vie, il est toujours extrêmement difficile de retrouver tout l'historique de la vie d'un navire. C'est donc d'autant plus facile qu'on le prend en amont de la conception des navires.

En résumé, je dirais que, pour nous, ces contraintes environnementales ne sont pas un coût, mais plutôt un investissement qui est effectivement important pour notre stratégie d'entreprise. Celle-ci vise à accompagner, à être non seulement un industriel de la Défense sur la mer, mais aussi un industriel de la Défense de la mer – si je peux me permettre cette nuance et cette comparaison. Nous pensons qu'il y a de très grandes similitudes, et donc des facteurs de développement pour une entreprise comme la nôtre et pour les décennies à venir – compte tenu des enjeux environnementaux – et en particulier dans le domaine maritime.

Voilà, en quelques mots, ce que je voulais dire sur le sujet.

Monsieur Yvon Bonnot

Témoign pour la seconde table ronde

Amiral, Mesdames, Messieurs,

Tout d'abord, merci de nous associer à cette journée, et surtout à cette table ronde. En effet, je dois, tout à l'heure – mais aussi pour parler des problèmes d'environnement – rencontrer les conseillers Environnement à Matignon, pour parler de l'environnement littoral. C'est la raison pour laquelle, tout simplement, je dois vous quitter.

J'ai suivi avec intérêt, bien sûr, cette table ronde, mais la précédente également, puisque je crois que les deux peuvent aussi se chevaucher. Disons qu'il peut y avoir une interactivité entre les deux tables rondes. C'est vrai que l'ANEL est souvent un interlocuteur incontournable des différents ministères – entre autres, le ministère de l'Équipement et le ministère de l'Environnement – considérant qu'il n'y a pas de développement possible sans protection aujourd'hui, et que la principale richesse de notre littoral, c'est son environnement naturel, voire aussi, d'ailleurs – dans certaines occasions – son environnement bâti, qu'il faut protéger et qu'il faut valoriser.

Mais l'environnement naturel est, bien sûr, l'atout numéro un de notre littoral aujourd'hui. Et quand on parle de tourisme durable, je pense que c'est le seul qui permet, aujourd'hui, d'avoir un tourisme durable – c'est-à-dire un tourisme qu'on appelle un tourisme en toutes saisons.

Bien sûr, concernant le littoral, de nombreux problèmes se posent : des problèmes de pollution – vous l'avez évoqué – et c'est vrai que j'ai vécu ce problème de pollution. C'était l'*Amoco Cadiz*, c'était le *Tanio*, même un peu le *Torre Canyon* avant – même si je n'étais pas élu, mais nous étions touchés par ces problèmes de pollution. Et je dois dire, à cet égard, qu'il y a eu un effort considérable de fait, de la part de l'État, de la part de la Marine, pour la surveillance aujourd'hui, de la bonne coordination aussi, entre la Marine, la Douane, la Justice, où enfin sont sanctionnés les pollueurs. Je crois que ça, c'est un des points fondamentaux aujourd'hui, et je dois dire que nous suivons bien sûr avec une grande attention cette évolution.

Alors, on pourrait parler de plein de sujets : l'érosion côtière, les ports de plaisance, et puis, quand on parle des ports de plaisance, c'est aussi le démantèlement des bateaux de plaisance, ou tout ce qui touche au littoral, puisqu'on parle également de démantèlement des *mobile home* !

Vous savez, je crois que dans la réflexion, la première des réflexions, c'est de penser à la construction. Et c'est vrai que l'innovation, c'est aussi de penser à la construction, sachant qu'on aura une démolition un jour, et d'essayer d'utiliser les matériaux qui sont les moins polluants, et qui posent le moins de problèmes. Aujourd'hui, quand on parle de la gestion intégrée des zones côtières... Tout cela rentre, à mon avis, dans tout ce qui touche à la gestion intégrée des zones côtières...

Je pourrais vous parler de plein de sujets ! Parce qu'il y a aussi le foncier littoral, qui est un des gros sujets que l'on doit avoir sur le littoral... Mais aussi, bien sûr, tout ce qui touche aux ports de plaisance. Et j'ai vu avec une grande attention, et un grand plaisir, que Brest évolue dans le bon sens ! Il y a une bonne entente entre la Marine et la ville de Brest pour utiliser ce

qu'on appelait – et ce qu'on appelle toujours – les friches portuaires. On dit qu'il manque des places de port... C'est vrai qu'il manque des places de port de plaisance, mais il faut aussi savoir qu'il y en a beaucoup qui s'inscrivent dans plusieurs ports. Donc, il faut relativiser quelques fois, et il faudrait pouvoir verser une petite caution, simplement pour avoir des chiffres qui correspondent réellement à l'actualité, à la vérité. Donc, je pense que l'exemple de friches portuaires est un excellent exemple.

Et puis, j'ai retenu une phrase : « l'environnement, c'est notre avenir ». C'est une phrase importante aujourd'hui. C'est notre avenir, à tous points de vue, je crois, aujourd'hui... A partir de cette phrase, on pourrait organiser un colloque, parce que cette phrase veut dire beaucoup de choses ! Et je crois que sur ce sujet – avec tout ce qui est éducation, expérimentation – on pourrait certainement aller beaucoup plus loin.

Vous dire aussi que, dans le cadre de tout ce que nous avons comme intérêts communs – et je pense que *Mer Bleue* veut dire beaucoup de choses... *Mer Bleue*, ça veut dire que c'est toute la frange littorale – la frange épaisse mer, et la frange épaisse terre. En effet, on a souvent tendance à ne montrer du doigt que les agriculteurs, mais tout le monde pollue le littoral ! Les particuliers polluent le littoral, vous-mêmes, les uns et les autres, sans vous en rendre compte !

Je le disais, il n'y a pas longtemps, il faudrait peut-être qu'on ait une action commune : on balance les mégots dans la rue, tout part à la mer ! Les oiseaux en crèvent, les poissons ! Vous savez, ils prennent les pauvres filtres, et puis... Et là, je pense qu'on a une action à mener, parce que dans ce pays, il faudra avoir une action pour plus de propreté, et une sensibilisation. Pas une seule petite campagne, comme cela s'est passé l'année dernière, où on a fait une campagne d'affichettes en disant, « voilà, si vous marchez sur le sable, si vous balancez telle chose, vous allez polluer... » Non, il faut une campagne télévisée, en *prime-time* – c'est-à-dire que tous les gens doivent pouvoir écouter, et être sensibilisés sur ce problème de l'environnement.

Alors, bien sûr, ce sont des contraintes. Mais je pense que le littoral vaut quelques contraintes. Et à cet égard, je pense que la terre et la mer peuvent avoir une bonne interactivité. On ne peut pas parler du littoral sans avoir cette frange épaisse du littoral terre et cette frange épaisse du littoral mer. Voilà ce que je voulais vous dire, parce que j'ai peut-être dépassé un petit peu le temps que vous m'aviez imparti. Mais on pourrait bien sûr, encore, parler...

Simplement, juste deux mots, pour terminer, sur la qualité de l'eau de mer. Et quand je dis la qualité de l'eau de mer, les nouvelles directives européennes font que l'on va devoir s'adapter. Et dans de nombreuses stations littorales, de nombreuses villes littorales, on s'est déjà adapté – c'est-à-dire en faisant des analyses, puisque les maires sont de plus en plus responsables de la sécurité, mais aussi de la santé. Et donc, je crois que si, aujourd'hui, on peut avoir le sentiment que par des analyses moins fréquentes, l'Europe... On ne peut pas – vous l'avez dit très justement – dissocier le mondialisme, l'Europe, et la France ! Je crois que le tout est étroitement associé. Et aujourd'hui, par des analyses, on peut dire – afficher – tous les jours « voilà la qualité de la baignade », et prendre aussi des responsabilités s'il y a une pollution momentanée : nous engager à fermer les plages, et donc prendre nos responsabilités.

Merci.

Professeur Christian Buchet

Synthèse de la journée

Amiral, Mesdames, Messieurs,

Je vais essayer, en 10-12 minutes, de faire une tentative de synthèse – « tentative » étant assurément le mot qui convient.

Je suis très heureux, honoré, de tenter d'apporter quelques pistes en termes de synthèse. Je crois que cette manifestation est une première du genre, tout au moins, à ma connaissance. Elle va permettre – il y a trois rencontres, c'est la première – d'alimenter une feuille de route, et je crois qu'au terme de ces trois séminaires, un dossier final sera remis aux gouvernements, à l'issue des trois. Le Général Magrassi évoquait justement cette nécessité, cet appel presque, à cette fonction de la France.

Je voudrais faire cette synthèse en trois points, très rapidement. D'abord, un constat. Ensuite, vous dire qu'il nous faut sans doute aller plus loin. Et enfin, légitimer cette approche en vous disant que ce n'est pas simplement qu'un phénomène de mode.

D'abord un constat. On l'a très bien vu à travers la première table ronde : l'armée en France s'est mise au vert environnemental. Elle n'a pas attendu que cela soit devenu un phénomène absolu de mode, comme aujourd'hui. Dès 1995, cela a été rappelé, il y a un premier protocole. Un protocole additionnel a été rajouté deux années après. Un troisième protocole en juillet 2003, précis, avec 6 champs d'action qui ont été évoqués. Mais, derrière tout cela, il y a une nouvelle forme de lien Armée – Nation qui se met en place. Et d'ailleurs, l'ensemble des participants ce matin le montre bien.

On a vu, d'ailleurs, que c'est une chance – le Colonel Metz l'évoquait tout à l'heure... On a vu les militaires sur les plages au moment de l'*Erika*, et d'autres... Ils veillent pour éviter les naufrages – j'insisterai particulièrement sur la Marine ce matin. Ils veillent pour protéger nos côtes des déballastages sauvages, et un progrès énorme a été fait en ce qui concerne la France. Aujourd'hui, on déballaste moins en ce qui concerne la France, mais on déballaste plus *ailleurs*. D'où la nécessité d'une harmonisation européenne.

Il y a des contraintes belges, je n'y reviendrai pas, cela a été évoqué ce matin avec Michel Morvan, avec Pascal Vautier... On a même, bien sûr, évoqué le démantèlement du *Clemenceau*, pour donner son ancien nom... Et bien, même dans ce cadre-là, la Marine française a participé au débat, et a fait quelque chose. Ce n'était sans doute pas exemplaire, mais c'était tellement exemplaire par rapport à ce qui se passait précédemment, y compris trois mois auparavant, lorsqu'un pays voisin – que je ne nommerai pas, mais qui est un pays européen – a envoyé sans le moindre traitement préalable, ni post-démantèlement – dans un chantier indien d'ailleurs – un certain nombre de ses navires. Peu importe.

C'est vrai que derrière tout cela, il y a un vaste débat qui s'ouvre. Les navires d'Etat ne représentent qu'un pour cent. Et il ne faudrait pas que les navires d'Etat, les navires militaires, soient l'arbre qui cache la forêt. On aura bien du mal à empêcher les armateurs de vendre leur navire au plus offrant, là où cela coûte moins cher en termes de démantèlement, pour des questions de salaires – cela a été dit.

On a gagné 3 milliards d'habitants en quelques décades. Nous sommes 6,6 milliards, on sera 8 milliards dans 18 ans – en 2025, si mon compte est bon – et on sera à peu près 9,1 milliards, 9,3 milliards en 2050. Après, on s'attend à une stabilisation, voire à une légère régression. Ce qui veut dire que, par le développement, la densité, le recours à tout ce qui est ressources naturelles... Nous n'en aurons pas suffisamment. Comme nous n'aurons probablement pas suffisamment de terres cultivables. C'est-à-dire que cette rareté va activer des conflits, et qu'aujourd'hui, on ne peut plus continuer d'avoir des comportements qui étaient « supportables ».

Alors c'est vrai que tout va mieux, et notamment, tout va mieux d'ailleurs, disons-le, dans les pays occidentaux. Vous avez parlé d'asymétrie, et c'est bien un paramètre tout à fait vrai. Mais il faut bien que quelqu'un commence, et si ceux qui ont les plus gros moyens ne commencent pas, effectivement, cela risque de faire désordre. Mais il y a une prise de conscience partout, y compris en Chine, où il y a quand même chaque année, on peut le dire, 4 millions de morts liés directement à l'environnement. C'est le chiffre officiel de l'agence chinoise, d'ailleurs... Vous voyez, on peut supposer que c'est plus haut, mais certainement pas en dessous.

Je terminerai par rapport à mon domaine, je travaille beaucoup sur la mer... Et ce que j'aimerais vous dire, parce que cela a été évoqué, c'est que la mer, c'est un peu – je prends une formule un peu journalistique, mais elle cache une réalité néanmoins – l'ultime poubelle. Tout aboutit à la mer, et le Président Bonnot l'a très bien montré.

J'ai eu l'occasion de travailler sur ces mers, et je puis vous assurer que ces mers, même si elles nous font penser à l'infini, ces mers où on envoie *in fine* nos déchets, et où on se dit à la limite – bon, d'une part on les voit pas, il y a un magnifique rideau bleu, donc c'est moins gênant – et puis à la limite, tant qu'on n'est pas en mesure de mettre ces déchets ailleurs – sur la lune ou ailleurs – pourquoi ne pas les mettre au fond des mers ? Je puis vous assurer que même nos mers, aujourd'hui, soit 72% de la surface du globe, sont en passe de connaître une rupture d'équilibre. Elle s'est déjà produite dans la Baltique. Et la Méditerranée est aujourd'hui menacée, non pas sous l'effet de l'action de l'homme, mais en grande partie à cause du réchauffement. C'est un effet indirect néanmoins.

Pourquoi ? Parce que les mers, c'est un immense désert. La vie se concentre dans les eaux littorales, les eaux bordières, celles-là même que nous agressons. Et on a vu, ô combien un conflit comme celui qu'on évoquait, la première guerre du Golfe – vous avez donné des chiffres tout à fait saisissants – menace jusqu'à 20 ans – Michel Ricard l'évoquait tout à l'heure – tout ce qui concerne l'écosystème. Un écosystème qui est encore fragilisé par le réchauffement. C'est dire qu'aujourd'hui, même si cela a toujours été le cas, cela ne peut plus continuer de la même façon. Parce que nous allons très rapidement... Bien sûr, ce n'est pas une échéance électorale, c'est 2-3 quinquennats peut-être... Mais nous allons droit vers une difficulté.

J'aimerais terminer sur une note positive, parce que l'environnement pour un pays comme la France, pour l'Union européenne, ce n'est pas simplement une somme de contraintes. Ce n'est pas un phénomène de mode auquel il convient de se plier parce qu'il faut être au goût du jour. C'est une chance pour notre pays. C'est un domaine qui suppose – et DCNS est bien placé pour le savoir – un savoir-faire, une technicité à la pointe de ce que nous devons encore imaginer. C'est dire la valeur ajoutée que nous pouvons dégager. Si nous prenons le tournant suffisamment à temps, avec suffisamment d'ailleurs d'investissement dans ce domaine, c'est évident que c'est une chance, un investissement, et incontestablement, une source d'emplois pour l'intérêt général. Je vous remercie.

Professeur Alain Piquemal

Conflits armés et atteintes à l'environnement : l'approche juridique internationale

Amiral, Mesdames, Messieurs,

Il est toujours difficile de préparer une mise en perspective consacrée aux conflits armés, aux atteintes à l'environnement, et à cette approche juridique internationale, suite aux très riches exposés qui ont parsemé cette matinée. Je dois vous en dire suffisamment pour vous inciter à venir lors de notre prochaine réunion, mais je dois aussi faire attention à ne pas trop dévoiler ce qui fera l'objet de cette prochaine réunion. C'est donc un exercice d'équilibriste toujours difficile à réaliser.

Du point de vue juridique, l'objet du droit des conflits a été, tout au long des siècles, de tempérer la liberté des Etats dans la conduite de la guerre. Ce droit international des conflits a été initié dès les conventions, les règlements de la Haye de 1899 et 1907, et suivies par les conventions de Genève et les deux protocoles additionnels.

Je signalerai, bien qu'il s'agisse de technique juridique, qu'il faut bien distinguer ce que l'on appelle le *Jus ad bellum* qui est le droit à la guerre, et qui intervient en général en amont, et le *Jus in bello* qui est le droit de la guerre, ou dans la guerre, et par analogie, le droit des conflits armés ou droit international humanitaire. Il est vrai que le juriste est souvent, pour le militaire, en période de conflit armé, un empêcheur de tourner en rond. Mais, compte tenu du sous-titre de notre réunion – « une nouvelle manière de penser » – je crois qu'il y a une approche dialectique très riche que la Défense et le Droit peuvent accomplir ensemble.

Alors, cela remonte très loin du point de vue juridique. Puisque je peux citer un juriste « maritimiste », je le ferai, Amiral. Grotius, dans son ouvrage de 1646 – « Sur le Droit de la Guerre et de la Paix » – signalait précisément que les arbres avaient à subir des atteintes dont ils n'étaient absolument pas responsables. On retrouve donc cette optique dès cette époque.

Il a été signalé qu'en période de conflit armé, les atteintes à l'environnement sont inévitables. De nombreuses traces en subsistent. Il faut surtout considérer, du point de vue de la stratégie militaire et de l'approche juridique, que cet environnement peut être tout à la fois une victime des opérations militaires, mais peut être également utilisé comme une arme en période de conflit armé. Il y a donc, je crois, une double dimension qui doit être signalée. Sur le plan international, on relève de nombreux exemples. Le Professeur Ricard a cité la guerre du Péloponnèse, mais la *Dutsch Water Line* en 1672 a montré également des ruptures de digues intentionnelles pour arrêter les mouvements militaires.

La guerre du Golfe aussi a illustré cette hypothèse. Et avant même la première guerre du Golfe, Michel Ricard l'a évoqué – et je l'évoquerai également, ayant eu à plaider devant le UNCC, l'organe subsidiaire du Conseil de Sécurité pour la réparation des dommages environnementaux...

Mais dès la guerre qui a opposé l'Irak à l'Iran de 1988, un grand nombre de conséquences désastreuses sont apparues. Le Conseil de Sécurité est intervenu pour la première fois à cette occasion, pour rappeler aux belligérants la nécessité de protéger l'environnement marin et « de s'abstenir de toute action qui risque de mettre en danger la paix et la sécurité, ainsi

que la faune et la flore marines, dans la région du Golfe ». On l'oublie quelques fois, mais la résolution 540 de 1988 est la première résolution dans ce sens, avant même la première Guerre du Golfe telle qu'on l'entend.

Il est évident que lors de cette première guerre du Golfe, il y a eu une étape manifeste dans les aspects « environnement » de cette guerre, à travers l'ouverture d'une procédure de réclamation sans précédent, pour des dommages environnementaux résultant – comme l'a qualifié le Conseil de Sécurité dans sa résolution 687 – d'une agression de l'Irak.

Plus tard, le conflit du Kosovo a également illustré cette question, l'OTAN argumentant que le fait d'utiliser certaines armes sophistiquées (notamment à uranium appauvri) contre des cibles sélectionnées, pouvait minimiser les dommages environnementaux. Il y a donc eu un débat relativement important en ce domaine.

On relèvera, sur le plan juridique, que le 5 novembre 2001, l'Assemblée Générale des Nations Unies a proclamé que le 6 novembre de chaque année serait la Journée Internationale pour la Prévention de l'Exploitation de l'Environnement en Temps de Guerre et de Conflit Armé. On relève donc une prise de position en ce domaine, considérant que les dégâts causés à l'environnement en temps de conflit armé perturbaient fortement les écosystèmes.

Alors, sur le plan juridique, je me limiterai à un des deux aspects qui me semble fondamental. Il y a deux problèmes qui se dégagent de cette approche juridique : la responsabilité internationale pour les atteintes à l'environnement lors d'un conflit armé, mais également la réparation du dommage environnemental résultant d'un conflit armé. Je n'évoquerai que ce premier thème, et encore de manière très succincte, puisqu'il y aura une deuxième journée en ce domaine.

Sur le plan de la seule responsabilité, on peut tenter de dégager une approche encore tout à fait inachevée, qui vise à une protection soit directe de l'environnement, soit indirecte de l'environnement, si l'on veut schématiser, bien que ces deux questions soient totalement liées.

Alors la protection directe de l'environnement, et bien elle résulte directement de l'application des principes de responsabilité, relatifs à leur mise en œuvre lors d'un conflit armé. Cela repose, sur le plan du droit international, sur une responsabilité de l'Etat pour un fait « illicite », au sens du droit international. Je laisse également tout ce qui commence à émerger – notamment de la part des Cours pénales internationales qui ont été mises en place – et qui laisse présupposer l'apparition progressive d'une responsabilité pénale internationale en cas d'atteintes à l'environnement. Je me limiterai ici aux aspects de responsabilité de faits illicites de l'Etat.

La responsabilité de l'Etat est engagée à raison de ses actes. Il n'est pas nécessaire qu'il ait agi de façon fautive, il suffit qu'il en résulte un *fait internationalement illicite*. « Tout fait internationalement illicite de l'Etat engage sa responsabilité internationale. »

Cela résulte du projet de la Commission du droit international des Nations Unies qui a été élaboré, mais qui n'a pas encore été définitivement approuvé en ce domaine. Il y a évidemment renvoi à ces règles « primaires » du droit international, s'agissant des conflits armés, et ce principe d'autorité de l'Etat est toujours doublé d'un principe de responsabilité. Sur le plan « défense », c'est un élément important. Les Etats ne peuvent pas décider de s'exonérer seuls ou mutuellement de leur responsabilité, s'agissant notamment des Conventions de Genève.

Alors quelles sont les limites de l'application de la responsabilité internationale de l'Etat ? Le problème en l'espèce est qu'aucune destruction environnementale provoquée en temps de conflit armé n'est accompagnée d'une obligation pour son auteur de réparer, s'il n'a pas commis de fait illicite. Et on a, juridiquement, cette difficulté en la matière : il y a des doutes qui subsistent.

Suite à l'invasion du Koweït par l'Irak, le Conseil de Sécurité a résolu cette question sur le plan juridique, dans sa résolution 687. En vertu du droit international, l'Irak était « responsable de toute perte, de tout dommage – y compris les atteintes à l'environnement et à la destruction des ressources naturelles – du fait de son invasion et de son occupation illicites du Koweït ». Donc, vous le voyez, une responsabilité canalisée par le droit international.

On n'a pas tant effectué une réparation directe du dommage environnemental. Il y a eu une sanction d'un fait international illicite, et là, on est venu tout à fait en amont du droit des conflits armés. Et l'Irak a donc été jugé responsable de la réparation de *tous les dommages* découlant d'une norme de *jus ad bellum*. C'est-à-dire que, devant le UNCC, ont été présentées un certain nombre de demandes de réparations, et normalement, l'Irak devait assurer l'intégralité des dommages, y compris des dommages commis par la coalition. Donc une extension manifeste. C'est la première fois que cela s'est posé.

On pourrait se reposer le problème en ce qui concerne les événements du Sud Liban pendant l'été 2006. La réaction de l'Etat d'Israël n'a pas été reconnue comme étant une atteinte au *jus ad bellum*. Israël a soulevé l'exception de légitime défense (article 51 de la Charte des Nations Unies) pour justifier son recours à la force. On a donc toujours des difficultés, sur le plan juridique, pour distinguer ce qui relève de l'environnement de ce qui relève de la violation ou d'un acte illicite.

Lorsque l'on confronte ce fait illicite au principe du droit international humanitaire, on a deux instruments – et je pourrai aller tout à fait vite, puisque Laurent Teisseire a évoqué la Convention ENMOD en la matière. Je partage tout à fait ses vues en la matière.

On relèvera cependant que c'est le seul texte de droit positif qui interdit que l'environnement soit utilisé comme une arme de guerre. L'approche demeure cependant tout à fait limitée. On est dans le cadre de ce que la doctrine anglo-saxonne considère comme *Active environment warfare*, qui est le concept opposé au *Passive environment warfare*, où l'environnement ne serait que victime et non arme de guerre. Plusieurs pays ont considéré que cette convention était tout à fait insuffisante. Donc là je rejoins vos vues. Je reprendrai notamment la déclaration du représentant du Royaume-Uni qui s'est exprimé devant la Cour internationale de Justice, dans la demande d'avis consultatif sur les essais nucléaires, et qui a minimisé la portée de cette convention ENMOD en la matière.

Finalement, l'emploi de techniques de modification de l'environnement par un Etat partie ne sera effectivement prohibé que s'il produit des effets soit étendus, soit durables, soit graves. De ce point de vue, on a une cumulation d'éléments parfois difficile à réaliser.

Les deux protocoles aux Conventions de Genève contiennent des dispositions complémentaires, qui traitent de la protection de l'environnement dans les conflits armés internationaux – article 35, article 55, je ne peux pas les étudier dans le détail. Cette protection n'est pas tout à fait absolue. Elle est malgré tout conditionnée par la réserve des nécessités militaires, et contient les termes « effets étendus, durables et graves ». Malheureusement, ces critères n'ont pas été expressément précisés : seul le terme « durable » a été vraiment abordé.

Du point de vue du droit international, on a donc une relative portée de ces actes juridiques internationaux. A mon sens, ces actes juridiques, ces conventions, ne couvrent pas les atteintes à l'environnement résultant d'opérations militaires qui ne sont pas de nature à perturber gravement les équilibres écologiques. Il y a donc une nuance à apporter en ce domaine. De même que les relations entre ces Protocoles de Genève et la Convention ENMOD... Les relations juridiques ne sont pas très claires.

On peut également dégager une protection indirecte de l'environnement à travers l'application des principes du droit humanitaire. Tout d'abord, les limites dans la conduite des hostilités. Il y a une limitation des méthodes et moyens de combat, et une protection des biens qui n'ont pas un caractère militaire.

En ce qui concerne les méthodes et moyens de combat, dès son origine, des limitations ont été introduites. La finalité de la guerre n'est pas d'imposer un maximum de destructions, mais d'accéder à une victoire rapide sur l'ennemi, le plus efficacement et le plus rapidement possible, sans causer de maux superflus.

Les principes juridiques en ce domaine sont les suivants – et certains vous paraîtront peut-être surannés dans le langage : l'humanité, la distinction, la proportionnalité, la nécessité, la confiance. Il faut se rappeler que les premiers textes datent de 1899, et on trouve un vocabulaire qui peut dater quelquefois. Cependant, selon la Cour internationale de Justice de la Haye, ce sont des « principes intransgressibles du droit international coutumier ». Cela a été répété dans l'avis consultatif de 1996 sur la licéité de l'emploi, ou de la menace de l'emploi, d'armes nucléaires.

De ce fait, bien que les principes du droit international humanitaire sont – ou ont été – par essence essentiellement anthropocentriques (Laurent Teisseire vous l'a signalé ce matin), il y a une tendance progressive à prendre en extension, une prise en considération d'un minimum de protection à l'environnement. Cela se manifeste notamment dans le choix des armes qui n'est pas total. On a dans ce domaine la convention CCW, du 10 octobre 1980.

On a également une protection renforcée de certains biens à caractère civil, ou de certaines infrastructures. Et une protection renforcée de certains ouvrages et installations, contenant des forces dangereuses, a été maintenant instituée. Cela relève du Protocole I en ce domaine. Alors, qu'est-ce qu'on entend par « certains ouvrages et installations contenant des forces dangereuses » ? Cela couvre aussi bien des centrales nucléaires, des barrages, des digues, etc. en ce domaine.

Mais on doit relever – si on désire être suffisamment réaliste – que depuis toujours, l'homme a cherché à frapper son adversaire en libérant des forces naturelles ou artificielles. Le Professeur Ricard a évoqué l'Agent orange dans le conflit du Vietnam.

On l'a encore constaté lors de l'affaire du Liban pendant l'été 2006. La centrale nucléaire de Jiyeh, à 30 km de Beyrouth – qui fait partie donc, juridiquement, des installations contenant des forces dangereuses – a été fortement bombardée. Deux des principaux réservoirs ont été bombardés en 2006, et selon l'expertise du Programme des Nations Unies pour l'Environnement, environ 75 000 m³ de pétrole ont brûlé pendant 27 jours et se sont écoulés en mer.

Deuxième et dernier élément, sur le plan juridique, à respecter : le respect de ce que l'on appelle les principes de « nécessité » et de « proportionnalité » de l'action militaire. Toujours un élément que les forces doivent apprécier, et cela a malgré tout été réaffirmé par la Cour

internationale de Justice, dans son arrêt de 1996, dans son avis consultatif. Je l'ai en Anglais. Je ne vous le citerai pas, mais la Cour le mentionne expressément en ce domaine.

Alors ce principe de nécessité, il est toujours difficile à évaluer du point de vue de la stratégie militaire. Normalement, tout acte hostile, tout dommage qui n'amène pas un avantage militaire est prohibé.

Il est important de remarquer une précision qui a été apportée récemment, par le Tribunal pénal pour l'ex-Yougoslavie. Et notamment, le rapport final du procureur pour le Tribunal préconisait une approche de la protection de l'environnement en temps de conflit armé, à la lumière croisée de ces deux principes. Donc, de ce point de vue-là, le rapport se terminait par les termes : « *the Committee Report favours an analysis against the background of the underlying principles of the law of armed conflict such as necessity and proportionality* ».

Le Tribunal pénal l'a donc réaffirmé de nouveau, et cela peut constituer sans doute une évolution en ce domaine. Il y a progressivement une tentative de prohibition des destructions environnementales que l'on pourrait qualifier de « gratuites ». Alors, évidemment, toute la difficulté est de le traduire dans la pratique. C'est ce que font les Anglo-saxons, la stratégie anglo-saxonne distinguant l'*active environment warfare* des situations où l'environnement n'est qu'une simple victime.

Enfin, deuxième principe – j'essaie de respecter le temps pour 13h – le respect du principe de proportionnalité dans l'action militaire. Là aussi, la Cour internationale de Justice l'a rappelé en 1996, suite à différents textes. La Cour a bien signalé que ce principe s'appliquait et couvrait tous les dommages collatéraux qui sont excessifs par rapport à l'avantage militaire attendu. Et la Cour a réaffirmé que le respect de l'environnement fait partie de la proportionnalité, et que de ce fait, les belligérants n'ont pas le droit de provoquer de tels dommages en ce domaine.

Le rapport du procureur du Tribunal pénal pour l'ex-Yougoslavie est revenu sur cette question, en précisant tous les domaines déjà dégagés par la Cour internationale de Justice. Autrement dit, en conclusion, quels que soient les principes et les règles sur lesquels on se base pour fonder la responsabilité en temps de conflit armé, il demeure – en étant très réaliste, et peut-être pessimiste – qu'une action en responsabilité internationale, envers les actes commis à l'encontre de l'environnement, a souvent peu de chances d'aboutir. Le cas de l'Irak et du Koweït est sans doute une première en la matière. Personnellement, je pense que l'action en amont est beaucoup plus prometteuse. Elle implique de profonds changements, pas tellement dans les textes juridiques, mais sans doute dans les mentalités et dans la conception même des stratégies militaires. Donc c'est une approche juridique qui, sans doute, a besoin du soutien d'une réflexion de la stratégie militaire en ce domaine. Merci.

Compte-rendu – version française

Tirée de *Cols Bleus*, n°2837

LA DEFENSE S'ENGAGE POUR L'ENVIRONNEMENT

Le 10 juillet dernier, l'IHEDN a accueilli à l'Ecole Militaire, la première conférence Défense et Environnement, organisée par 3B Conseils. A partir des constats et des pistes proposés par le croisement des compétences et des disciplines, les participants ont appelé à une « nouvelle manière de penser » les rapports entre défense et environnement.

« L'uniforme bleu marine a le vert dans l'âme » : l'amiral Alain Oudot de Dainville s'est fait lyrique en ouverture de la première conférence jamais consacrée aux rapports entre Défense et Environnement. Dans l'amphithéâtre des Vallières, à l'Ecole militaire de Paris, le chef d'état-major de la Marine a ainsi souligné *« combien, désormais, le respect de la nature influence l'action future de la Marine »*.

Ce mouvement est déjà en marche. C'est en 1995 qu'a été signé le premier programme d'action entre les ministères de la Défense et de l'Environnement. Dans son activité quotidienne, l'armée ne peut en effet s'abstenir d'obéir aux lois en vigueur : *« Nous devons par exemple respecter la réglementation REACH sur les produits chimiques, les directives de protection de la biodiversité avec les sites Natura 2000, la législation sur la qualité des essences ou encore la politique de réduction des déchets, »* rappelle Laurent Teisseire, sous-directeur à la Direction des affaires juridiques du ministère de la Défense. Des relations étroites se sont donc nouées avec le ministère de l'Environnement, soucieux de soutenir dans ces politiques nouvelles une institution aussi importante.

BIODIVERSITE ET ECONOMIES D'ENERGIE

Après dix ans de coopération, un large éventail d'actions a pu se mettre en place. Président de la Fédération des conservatoires d'espaces naturels, Pascal Vautier est ainsi venu témoigner de l'importance des 42 000 hectares de sites Natura 2000 dans les camps militaires de Canjuers, Montmorillon, Valbonne et Avon. Les économies d'énergie et la réduction des besoins en eau des trois armées figurent désormais dans les catalogues des semaines d'action en faveur du développement durable. Les nouvelles constructions obéissent aux critères de la haute qualité environnementale (HQE), faisant la part belle aux matériaux isolants et à l'utilisation des énergies renouvelables.

Mais le plus spectaculaire réside dans la fabrication même des armements et des matériels. *« Dans la conception et la construction des bâtiments actuels, il n'est plus question d'utiliser de l'amiante ou des produits chimiques nocifs, »* assure Jacques Cousquer, responsable du pôle Architectures et techniques des systèmes navals à la Délégation générale pour l'armement (DGA). Et c'est l'architecture même du bateau que l'on fait évoluer en introduisant, par exemple, un système de tri et de stockage des déchets qui n'existait pas à l'époque où les ordures étaient jetées par-dessus bord. Aujourd'hui, nos navires se voient attribués des « passeports verts », afin d'assurer la traçabilité des différents matériaux qui les composent.

UN ROLE CROISSANT CONTRE LA POLLUTION DES MERS

La longue errance du *Q790* a mis l'accent sur l'importance de prévoir dès la mise en chantier d'un bâtiment que celui-ci sera démantelé un jour. Désormais, cette préoccupation de la « fin de vie » habite les architectes navals. L'histoire du *Q790* a donné un coup de projecteur sur les chantiers indiens ou bangladais où finissent les vieux bateaux. Les hommes y travaillent dans des conditions effroyables, ce qui amène la communauté internationale et l'Organisation maritime internationale (OMI) à réfléchir sur de nouveaux critères de déconstruction : « *les navires militaires en fin de vie et à démanteler ne représentent que 1% du tonnage des navires démantelés dans le monde,* » prévient cependant Xavier Lebacqz qui a été directeur de la mission interministérielle pour le démantèlement des navires, et actuellement à la DGA.

Les corps d'armée, et singulièrement la Marine, n'ont pas d'autre choix que d'être exemplaires. Car ils sont devenus des acteurs importants de la lutte contre la pollution. Les militaires sont appelés en recours lors de grandes catastrophes comme les marées noires. Et la Marine ne saurait polluer les océans quand l'une de ses missions est de traquer les capitaines indécents qui nettoient les cuves de leurs bateaux en mer. Les arraisonnements de plus en plus fréquents au large de la Bretagne (et les amendes devenues conséquentes) incitent les armateurs à mieux respecter la législation. L'organisation militaire des secours en mer est par ailleurs plébiscitée par les Français. C'est une sorte d'hommage qu'a rendu Jean-Paul Hellequin, président de l'association de protection brestoise de la mer Morglaz, en rappelant que « *depuis trente ans, près de 21 catastrophes équivalant au naufrage de l'Amoco Cadiz ont été évitées.* »

DES DEGATS DE GUERRE DE PLUS EN PLUS CONDAMNES

La longue période de paix que vit l'Hexagone ne saurait faire oublier que l'armée est là pour la guerre, et que celle-ci n'épargne guère la nature. Rares sont les conflits qui n'ont pas d'incidence sur l'environnement : « *La doctrine, c'est que la protection de l'environnement est une préoccupation permanente des forces armées mais qu'elle ne saurait remettre en cause la mission finale,* » explique Laurent Teisseire. En la matière, la différence est parfois tenue entre les destructions inévitables et les actes gratuits. Les résolutions du Conseil de Sécurité des Nations Unies commencent à prendre en compte les atteintes délibérées à l'environnement et à les condamner : « *La première résolution allant dans ce sens date de 1988 et concernait les pollutions répétées du Golfe, du fait de la guerre entre l'Iran et l'Irak,* » assure Alain Piquemal, professeur de droit international à l'université de Nice. « *Mais c'est la destruction des puits de pétrole du Koweït par l'Irak, en 1991, qui représente la première condamnation d'un Etat à réparer des dommages sur des sites qui n'avaient aucune utilité stratégique.* »

Cette question n'a été que partiellement effleurée lors de cette première rencontre. La gestion environnementale en cas de conflits armés sera en effet plus particulièrement abordée lors d'une deuxième conférence, en février 2008. Une session de bilan sera ensuite tenue en juillet 2008, qui donnera lieu à un document de synthèse.

Report – English version

Translated from *Cols Bleus*, n°2837

DEFENSE GETS INVOLVED IN ENVIRONMENT

On the 10th of last July, the Institute of High Studies of National Defence (IHEDN) hosted at the Military School (Paris), the first conference on the theme of « *Defence and Environment* » organized by 3B Conseils. Based on official reports and leads put forward during the crossing of skills and disciplines, the participants called for « *a new way of thinking* » in the relationship between Defence and Environment.

« *The blue uniform of the Navy is green at heart* »: thus began Admiral Oudot de Dainville on a poetic note in the first ever conference dedicated to the relationship between Defence and Environment. In the Des Vallières auditorium, at the Military School in Paris, the Navy Chief of Staffs highlighted « *just how much the respect of nature currently affects the activities and plans of the Navy* ». This Movement is already in motion. The first program of action between the Ministry of Defence and the Ministry of Environment was signed in 1995. In its daily activity, the military cannot but obey the laws in effect: « *We have to abide by the REACH regulation on chemicals, the guidelines on the protection of biodiversity with Natura 2000 sites, the legislation on gas quality, as well as the waste reduction policy,* » reminds Laurent Teisseire, Assistant Director of the Directorate of Legal Affairs, at the Ministry of Defence. Tight relations have thus been established with the Ministry of Environment, anxious to support such an important institution in the wake of these new initiatives.

BIODIVERSITY AND ENERGY SAVINGS

After 10 years of cooperation, a broad range of actions have been implemented. As the President of the *Fédération des conservatoires d'espaces naturels* (Federation of Natural Spaces Conservatories) Pascal Vautier, testified to the importance of the 42000 Ha *Natura 2000* sites in the military camps of Canjuers, Montmorillon, Valbonne and Avon. The savings in Energy and the reduction in the requirements of water for the three services are now listed in the catalogue for the sustainable development action weeks. New constructions stick to the High Environmental Quality (HEQ) criteria, putting greater emphasis on insulating materials and the use of renewable energy.

However the most spectacular rests with the very conception of armaments and equipments. « *It is now inconceivable to use asbestos, or any other toxic chemicals, in the conception and construction of modern ships,* » assures Jacques Cousquer, Head of the Naval Systems Architectures at the General Delegation for Ordnance (DGA). It is the very structure of the ship that we develop by introducing, for example, a waste sorting and storage system, which didn't exist back in the days when garbage used to be thrown overboard. Nowadays, our ships are handed out Green Passports in order to ensure the traceability of the various components which make them up.

A GROWING PART AGAINST SEA POLLUTION

The Q790 example has stressed the importance of anticipating the dismantling of a ship, right from the moment work upon it is begun. This End of life issue is now a major concern for all naval architects. The story of the Q790 shone the light on Indian and Bangladeshi shipyards, where old ships usually end up. Men there work in dreadful conditions, thus leading the international community and the International Maritime Organization (IMO) to reflect on new dismantling criteria : « *End-of-Life and to-be-dismantled military ships account for merely 1% of the tonnage of all dismantled ships across the world* » points out Xavier Lebacqz, currently at the General Council for Ordnance (CGA), and formerly the executive manager of a dedicated government team tackling the issue of military and merchant ships environmental and safe dismantling.

Because they have become major actors in the fight against pollution, the services - and more particularly the Navy - have no other choice but to be exemplary. The military are often called upon to help in times of great disasters, such as oil slicks. And the Navy cannot pollute the oceans when one of its missions consists in hunting down inept captains who clean out their ships' tanks at sea. The more and more frequent inspections off the Brittany coast (along with more substantial fines) induce ship-owners to better respect the legislation. Sea rescue services are also widely supported by the French people. Jean-Paul Hellequin, President of the Brest association for the protection of the sea – Morglaz – paid tribute to these services by pointing out that close to 21 disasters, tantamount to the Amoco Cadiz shipwreck, have been avoided over the past 30 years.

INCREASING CONDEMNATION OF WAR DAMAGES

The long period of peace which France has been experiencing cannot make one forget that the military is made for war, and that the latter scarcely spares nature. Rare are the conflicts that have no impact on the environment. According to Laurent Teisseire, « *the doctrine is based on the belief that, though the protection of the environment is a continuous concern of the armed forces, it should not call into question their final mission.* » In this matter, the difference is sometimes very subtle between inevitable destruction and gratuitous acts. The resolutions voted by the United Nations Security Council are beginning to take into account deliberate damage to the environment, and to condemn them. « *The first resolution along those lines dates back to 1988, and pertains to the repeated pollution of the Gulf, due to the war opposing Iran to Iraq,* » points out Alain Piquemal, Professor of International Law at the University of Nice. « *However, the destruction of the Kuwaiti oil wells by Iraq, in 1991, accounts for the first conviction of a state to repair the damages brought about on sites of no strategic use whatsoever.* »

This issue has only been touched upon throughout this first meeting. Environmental management during armed conflicts will be more specifically addressed during the second conference, in February 2008. An assessment session will also take place in July 2008 and result in publication of an abstract.