



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

porte-avions Clemenceau

Question écrite n° 86315

Texte de la question

M. Pierre Morel-A-L'Huissier attire l'attention de Mme la ministre de la défense sur la situation du Clemenceau. Ce porte-avions doit en effet gagner les chantiers de démolition dans la baie d'Alang, en Inde. Compte tenu de la lutte menée au niveau national contre l'amiante et conformément à l'engagement de la France qui a signé la convention de Bâle interdisant ce type de transfert de déchets dangereux vers des pays hors de l'OCDE, pays qui n'ont pas la capacité de les traiter en toute sécurité, il souhaiterait savoir si toutes les précautions ont été prises, et notamment en matière de désamiantage du navire, avant l'expédition du Clemenceau en Inde.

Texte de la réponse

La question du démantèlement de l'ex-porte-avions Clemenceau s'est posée dès 1997, année de son retrait du service actif. Le bâtiment est resté en rade de Toulon, les cinq années suivantes, sans qu'aucune décision n'ait été prise quant à son devenir. Rien n'a été entrepris non plus pour en retirer les matières dangereuses, malgré le travail à bord des salariés qui prélevaient des pièces détachées pour le Foch. Dès sa prise de fonction ministérielle en mai 2002, la ministre de la défense, décidée à ne pas laisser perdurer cette situation, s'est efforcée de rechercher la solution la plus équilibrée au regard des impératifs de sécurité des hommes et de préservation de l'environnement. Dans ce cadre, le ministère de la défense a constamment agi dans un souci de transparence. La problématique du désamiantage et du démantèlement des navires en fin de vie, qu'ils soient civils ou militaires, n'est pas une particularité nationale mais concerne l'ensemble de la communauté internationale, en particulier les pays possédant une marine. En se refusant de mettre au mouillage l'ex-porte-avions Clemenceau dans un cimetière marin ou de le couler en dehors de tout souci de protection de l'environnement, comme beaucoup de pays le font, la France a fait le choix d'une solution ambitieuse, ouvrant la voie à une nouvelle pratique plus responsable. Après le constat qu'il n'existait pas en Europe un chantier présentant les capacités nécessaires pour une opération de démantèlement de ce type de bâtiment, les autorités françaises ont voulu créer en Inde une filière propre et sûre du démantèlement des bâtiments en fin de vie. La solution retenue prenait en compte les principes de la convention de Bâle et présentait, par certains de ses aspects, un caractère innovant. La France a marqué sa volonté de contrôler, tout au long de l'opération, la maîtrise du processus industriel en restant responsable et propriétaire de la coque jusqu'à son complet démantèlement. Pour la première fois, un bateau exporté en vue de son démantèlement a fait l'objet d'un pré-traitement des déchets dangereux de toute nature. La totalité de l'amiante directement accessible et visible à son bord a été enlevée à Toulon. Les soutes à hydrocarbures ont été lessivées et remplies d'eau douce. Le chantier indien avait été choisi pour ses certifications internationales en matière de protection des travailleurs et de l'environnement. Un transfert de compétences vers l'Inde devait être opéré. Il avait débuté avec la formation, en France, de cadres indiens. Il devait se poursuivre en Inde, avec un encadrement du chantier par des ingénieurs français aux côtés des ingénieurs indiens. Des équipements de protection collective et individuelle devaient par ailleurs être acheminés sur le chantier. Un contrôle médical des ouvriers était prévu avant et après les travaux. En outre, un expert européen indépendant devait contrôler le chantier et le respect des normes techniques européennes et internationales, tout au long des opérations de désamiantage et de démantèlement.

Enfin, la France s'était engagée à rapatrier les déchets issus du désamiantage final. L'ensemble de cette démarche a été salué comme exemplaire par des professionnels et des associations de protection de l'environnement tel « Robin des Bois ». Cette solution innovante, conçue comme un modèle de coopération nord-sud, offrait des garanties sans précédent et permettait d'envisager la création d'une filière sûre et propre de démantèlement des navires de guerre, en partenariat avec l'Inde. La décision du Conseil d'État sur la qualification de la coque ayant remis en cause ce schéma, le Président de la République a décidé le retour de l'ex-porte-avions Clemenceau en France, à Brest. Sur les propositions de la ministre de la défense, le Premier ministre a alors pris trois décisions : confier à un groupe d'enquête interministériel, associant notamment le contrôle général des armées, l'inspection générale des finances et le conseil général des mines, la mission de faire des propositions de réforme des procédures d'exportation de matériels de guerre en fin de vie, conformes à nos obligations internationales en matière d'environnement et de santé ; faire établir par un bureau d'expertise, dès le retour du navire en France, un nouveau diagnostic complet de tous les matériaux potentiellement dangereux restant à son bord ; créer une mission interministérielle chargée de faire des propositions visant à traiter le sort des navires civils et militaires en fin de vie, associant les ministères chargés de la défense, de l'économie, des finances et de l'industrie, du travail, des transports, de l'écologie et du développement durable, des affaires étrangères et des affaires européennes. Cette mission devra agir en coordination avec nos partenaires européens.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Morel-A-L'Huissier](#)

Circonscription : Lozère (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 86315

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : défense

Ministère attributaire : défense

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 février 2006, page 1727

Réponse publiée le : 9 mai 2006, page 4935