



N° 2871

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 février 2006.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*tendant à créer une **commission d'enquête**  
chargée d'examiner le **déroulement des opérations**  
concernant l'**ex-porte-avions « Clemenceau »**  
depuis décembre 2002, d'évaluer la **charge financière**  
en résultant **pour l'État** et les solutions à mettre en œuvre  
pour que notre pays assume ses responsabilités  
en matière de **déconstruction**  
de navires civils et militaires,*

(Renvoyée à la commission de la défense nationale et des forces armées,  
à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais  
prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉE

PAR MM. DANIEL PAUL, FRANÇOIS ASENSI, GILBERT BIESSY, ALAIN BOCQUET, PATRICK BRAOUEZEC, JEAN-PIERRE BRARD, JACQUES BRUNHES, Mme MARIE-GEORGE BUFFET, MM. ANDRE CHASSAIGNE, JACQUES DESALLANGRE, FREDERIC DUTOIT, Mme JACQUELINE FRAYSSE, MM. ANDRE GERIN, PIERRE GOLDBERG, MAXIME GREMETZ, GEORGES HAGE, Mmes MUGUETTE JACQUAINT, JANINE JAMBU, MM. JEAN-CLAUDE LEFORT, FRANÇOIS LIBERTI, JEAN-CLAUDE SANDRIER et MICHEL VAXÈS (1)

Députés.

(1) Constituant le groupe des député-e-s communistes et républicains.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis plusieurs mois, la France offre au monde le spectacle affligeant d'un de ses navires, l'ex-porte-avions « Clemenceau », débaptisé et devenu le Q 790, remorqué à travers les océans à la recherche d'une solution de déconstruction.

Mis en service actif en 1961, il a cessé son activité opérationnelle en 1997 ; sa « condamnation » a été prononcée en décembre 2002. Vendu par la France, en 2003, à une société espagnole, pour être désamianté et déconstruit en Espagne, il se dirigeait en fait vers la Turquie : son retour à Toulon fut imposé en décembre 2003.

Quelles assurances la France avait-elle eues sur la réalité d'une filière de désamiantage en Espagne pour qu'elle signe un tel marché ?

Ce n'est qu'à ce retour que la décision fut prise de procéder à un premier désamiantage du navire. Puis, la coque fut à nouveau vendue à une entreprise privée, à charge pour elle de couvrir ses frais par la vente de l'acier récupéré après la déconstruction en Inde. Le montant de cette vente est estimé à 8 millions d'euros.

Au prétexte que le Q 790 serait toujours un élément de la souveraineté nationale, donc pas un déchet, la France réfute l'application de la convention de Bâle.

Le Conseil d'État a été saisi et, par un arrêt du 14 février 2006, a suspendu le transfert du Q 790 vers l'Inde : son retour vers la métropole a été décidé, le même jour, par le Président de la République.

Combien d'amiante reste-t-il à bord ? Qu'en est-il du « débat » sur la quantité d'amiante effectivement retirée ? Que devient le contrat passé avec l'entreprise ? Quel est le coût réel de ces décisions erratiques ? Ainsi, le retour par le cap de Bonne Espérance coûtera-t-il un million d'euros comme le prétend le gouvernement ou 4 millions comme le disent ceux qui s'appuient sur les coûts journaliers du remorquage appliqués par l'entreprise titulaire du marché ?

L'amiante a été largement utilisé dans la construction navale jusque dans les années 90 et si les navires construits depuis 1996 ne contiennent plus que de l'amiante piégé – non exposé directement aux personnels – l'utilisation de ce produit dangereux ne cessera qu'en 2002.

C'est dire si la Marine Nationale est confrontée, et le sera de plus en plus, au problème de la gestion des navires en fin de vie.

Actuellement, 700 navires de commerce sont détruits dans le monde tous les ans ; ce chiffre devrait doubler d'ici 2008, sous l'effet de l'interdiction des pétroliers à simple coque.

Alors que notre pays est signataire de tous les accords internationaux de protection de l'environnement, qu'il prétend mettre en œuvre des moyens propres à lutter contre les navires

poubelles transitant au large de nos côtes, l'exportation vers des pays en voie de développement de navires amiantés à des fins de déconstruction ne serait pas acceptable.

Contre l'avis de plusieurs industriels, contre l'avis des marins et de leurs organisations, le gouvernement prétend que notre pays ne dispose pas des moyens d'opérer le désamiantage et la déconstruction de ses navires, y compris de ceux de la marine nationale !

Si tel était le cas, ne faudrait-il pas y remédier ? Notre pays ne dispose-t-il pas de plusieurs ports dont les installations, fixes ou mobiles, permettraient de recevoir ce type d'activités ? A l'exemple d'EDF qui doit alimenter une ligne de crédits permettant, à terme, de déconstruire ses centrales nucléaires, pourquoi la Marine Nationale n'aurait-elle pas la même obligation, incluant, au-delà des matériaux nucléaires éventuels, l'extraction des produits dangereux ? Notre pays a su se doter d'une industrie de traitement des déchets nucléaires : pourquoi ne serait-il pas capable de construire une filière identique pour les navires en fin de vie ?

Faut-il suivre ceux qui pensent qu'une réponse à ces questions ne peut se trouver qu'au niveau européen ?

En tout état de cause, cette affaire, avec ses maladroites, ses dysfonctionnements et ses déclarations contradictoires, témoigne d'un fiasco gouvernemental.

Le Parlement doit s'en saisir rapidement et mener ses propres investigations.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

### Article unique

En application des articles 140 et suivants du Règlement, est créée une commission d'enquête parlementaire de 30 membres, chargée **d'examiner le déroulement des opérations concernant l'ex porte-avions « Clemenceau » depuis décembre 2002, d'évaluer la charge financière en résultant pour l'État et les solutions à mettre en œuvre pour que notre pays assume ses responsabilités en matière de déconstruction de ses navires civils et militaires.**

Composé et imprimé pour l'Assemblée nationale par JOUVE  
11, bd de Sébastopol, 75001 PARIS

Prix de vente : 0,75 €  
ISBN : 2-11-1119955-9  
ISSN : 1240 – 8468

En vente à la Boutique de l'Assemblée nationale  
4, rue Aristide Briand - 75007 Paris - Tél : 01 40 63 61 21

-----

N° 2871 – Proposition de résolution tendant à créer une commission d'enquête chargée d'examiner le déroulement des opérations concernant l'ex-porte-avions « Clemenceau » depuis décembre 2002, d'évaluer la charge financière en résultant pour l'État et les solutions à mettre en œuvre pour que notre pays assume ses responsabilités en matière de déconstruction de navires civils et militaires (M. Daniel Paul)