

EX-CLEMENCEAU : EN ROUTE POUR L'INDE

Dans le cadre d'un contrat signé entre l'Etat et la Ship Decommissioning Industries corporation (SDI), l'ex-Clémenceau entame son transit vers la baie d'Alang en Inde. Après une première phase de désamiantage effectuée à Toulon, fin du désamiantage et démantèlement de la coque sont prévus se poursuivre sous la conduite d'un chantier indien retenu par SDI et répondant à des exigences de qualité et de respect de l'environnement. Ce chantier bénéficiera par ailleurs de transferts de technologie.

DEROULEMENT DES TRAVAUX

L'ex-Clémenceau, devenu Q790, a quitté le port de Toulon le 31 décembre 2005 à destination de l'Inde où il sera démantelé. Ce départ s'inscrit dans le cadre du contrat de désamiantage et de démolition, signé le 23 juin 2004 entre l'Etat et la société SDI.

Une première phase des travaux prévus a été réalisée à Toulon, son bon accomplissement vérifié par des organismes indépendants (Institut technique des gaz et de l'air, Institut de soudure services). Cette phase a abouti au **retrait de la totalité de l'amiante friable et accessible**, soit 115 tonnes. Il reste de l'ordre de 45 tonnes de déchets amiantés à bord.

L'encadrement du chantier en Inde sera fait par des ingénieurs indiens ayant reçu une formation théorique à Mulhouse et une formation pratique à Toulon. Des ingénieurs de l'industriel français apporteront sur place leur expertise.

UN PROJET EXEMPLAIRE

Le dispositif retenu par l'Etat français s'attache au strict respect des règles sur l'environnement, l'hygiène et la sécurité du travail sur le chantier français comme sur le chantier indien. Le chantier indien, *Shree Ram Vessels Scrap Pte Ltd*, est **certifié ISO 14001** pour l'environnement, ISO 9001/200 pour le contrôle de la qualité.

L'Etat procède dans le cadre de ce contrat à un **transfert de savoir-faire et d'équipement** qui a pour but de garantir que les procédures et les conditions de sécurité répondent aux critères d'exigibilité au regard de la réglementation européenne.

Ce projet de démantèlement de navire se veut exemplaire et s'inscrit dans le cadre du développement durable. C'est un projet pilote, accompagné de **garanties** du fait de la composition de l'encadrement, du transfert d'équipement français (tenues) et du fait que l'Etat reste propriétaire de la coque jusqu'à la fin du démantèlement. Il ouvre la voie à une nouvelle filière alors que 600 à 700 bateaux doivent être démantelés chaque année dans le monde.



L'ex-Clémenceau, en rade de Toulon

HISTOIRE D'UN GRAND BATIMENT

Le porte-avions *Clémenceau* a été admis au service actif en 1961. Il a participé à la majorité des opérations navales françaises pendant presque 40 ans. Le *Clémenceau* a navigué sur toutes les mers du globe, parcourant plus d'un million de nautiques, soit 50 fois le tour du monde. Il a passé 3125 jours en mer et effectué plus de 70 000 catapultages. Plus de 20 000 marins ont servi à son bord.

Les opérations majeures auxquelles a participé le *Clémenceau* sont les suivantes :

- **Saphir I et II**, 1974-1977, en Mer Rouge lors de l'accession à l'indépendance de Djibouti ;
- **Olifant**, 1982-1984, en Méditerranée lors de la guerre du Liban ;
- **Prométhée**, 1987-1988, pour protéger le trafic maritime dans le détroit d'Ormuz et en mer d'Arabie, lors de la guerre Iran-Irak ;
- **Salamandre**, 1990, en Mer Rouge et Mer d'Arabie, lors de la guerre du Golfe ;
- **Balbuzard puis Salamandre**, en Adriatique lors du conflit en ex-Yougoslavie.