

16ème législature

Question N° : 1354	De M. Didier Le Gac (Renaissance - Finistère)	Question écrite
Ministère interrogé > Armées		Ministère attributaire > Armées
Rubrique >environnement	Tête d'analyse >Déconstruction de l'ex- porte-avions Foch	Analyse > Déconstruction de l'ex-porte-avions Foch.
Question publiée au JO le : 20/09/2022 Réponse publiée au JO le : 29/11/2022 page : 5800		

Texte de la question

M. Didier Le Gac attire l'attention de M. le ministre des armées sur la déconstruction de l'ex-porte-avions Foch. Ce navire, autrefois fleuron de la marine française avec le porte-avions Clémenceau, a, depuis deux décennies, été vendu au Brésil. Sur ce sujet, M. le député souhaiterait savoir si, lors de cette vente, la France a introduit une clause garantissant que, le moment venu, le navire soit déconstruit sur un site répondant à des normes environnementales et sociales de natures semblables à celles contenues, depuis, dans la convention internationale de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires adoptée le 15 mai 2009 et, d'autre part, dans le Règlement européen n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires.

Texte de la réponse

L'autorisation d'exportation de matériels de guerre, qui se traduit par la délivrance d'une licence d'exportation, est subordonnée au respect des engagements de la France et du droit international. Cette licence peut être accompagnée de restrictions d'utilisation du matériel par l'utilisateur final et prévoir la signature d'un certificat de non-réexportation empêchant la revente du matériel concerné sans le consentement préalable des autorités françaises. En l'espèce, il résulte des instruments ayant encadré la vente du porte-avions Foch au Brésil en 2000 que la licence d'exportation a en effet été assortie d'un certificat de non-réexportation. Par la signature de ce certificat, le Brésil s'est engagé à soumettre à la France tout projet ultérieur de cession ou de revente du porte-avions, y compris en vue de son démantèlement, afin d'obtenir l'autorisation préalable des autorités françaises. En imposant ce certificat, la France a préservé son droit de regard sur toute opération de démantèlement que le Brésil pourrait projeter, en particulier en ce qui concerne le contrôle de sa conformité avec les normes environnementales en vigueur. La levée du certificat de non-réexportation en vue du démantèlement du porte-avions a été subordonnée au choix, effectivement effectué par le Brésil, d'un chantier de démantèlement accrédité par la Commission européenne en vertu du règlement (UE) n° 1257/2013 relatif au recyclage des navires. La France s'est donc bien assurée que le navire soit déconstruit sur un site répondant aux normes environnementales et sociales issues de la convention de Hong-Kong, des directives de l'organisation maritime internationale, de l'organisation internationale du travail, de la convention de Bâle et de la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants, telles que reprises par le règlement (UE) n° 1257/2013.