



• ARMÉE

Le porte-avions « Foch », une ancienne gloire à la dérive

Par Benoît Hopquin

Publié hier à 05h00, mis à jour hier à 12h03

Lecture 5 min.

Réservé à nos abonnés



RÉCIT | Le navire qui fit la fierté de la marine nationale cherche son ultime destination. Le Brésil, qui l'avait acheté en 2000, l'a revendu à une société turque pour être démantelé, mais la Turquie refuse de l'accueillir, jugeant l'opération trop polluante.

La vieillesse est un naufrage. Pour les navires aussi. Ainsi de l'agonie de celui qui fut un fleuron de la Royale, le porte-avions *Foch*, rebaptisé *São Paulo* après sa revente à la marine brésilienne en 2000. Ses 24 000 tonnes de métal et d'histoire en ont fait un paria des mers. Aux dernières nouvelles, le bateau faisait des ronds dans l'eau dans l'Atlantique, aux abords de la Méditerranée et au large des côtes marocaines, en quête d'un chantier de destruction qui daigne l'accepter, lui et son encombrant paquetage d'amiante, de PCB, de cadmium, de plomb ou de mercure. Plusieurs organisations environnementales considèrent que le navire doit être classé comme un « *déchet dangereux* », selon les termes de la convention internationale de Bâle. Triste dégradation publique.

Il y a près de vingt ans, son frère jumeau, le *Clemenceau*, avait connu la même fin déshonorante. Après une prestigieuse carrière, le pestiféré avait été chassé de tous les ports comme un rebut, entre 2003 et 2006, de l'Espagne à l'Inde, revenant rouiller trois ans à Brest pour finir, l'année suivante, découpé par des chalumeaux anglais, à Hartlepool. En 2022, l'ex-*Foch* se retrouve pareillement à la recherche d'une dernière escale.

Numéro de duettiste avec le « Clemenceau »

Le *São Paulo* avait été mis aux enchères par le gouvernement brésilien et, l'année dernière, acheté pour une bouchée de pain – 1,6 million de dollars

(l'équivalent en euros) – par la société turque SÖK Denizcilik, qui envisageait de le dépecer dans un chantier d'Aliğa, près d'Izmir, espérant tirer profit de son acier. Le porte-avions avait donc quitté le 4 août le port de Rio de Janeiro, traîné comme un impotent, par un remorqueur sous pavillon néerlandais, l'*ALP Centre*. Il avait traversé l'Atlantique à la vitesse d'une barcasse, lui qui, à la belle époque, filait ses 32 nœuds (60 km/h), poussé par les 126 000 chevaux de ses moteurs diesel.

La France a une responsabilité morale revendu au prix de la casse un bateau à bout de souffle à une marine étrangère
» Jacky Bonnemains, responsable de l'association environnementale Robin des bois

Mais, coup de tabac, vendredi 26 août : le ministre de l'environnement turc a annulé le permis d'importation, alors que le convoi approchait du détroit de Gibraltar. « *Le navire ne sera pas autorisé à entrer dans les eaux territoriales turques* », a déclaré Murat Kurum. Le gouvernement d'Ankara est revenu sur sa décision sous la pression des associations locales de défense de l'environnement, qui ont fait valoir la dangerosité pour les ouvriers et la nocivité pour la nature de celui qu'elles ont qualifié, en un nouveau blasphème, de « *bateau de la mort* ». La Turquie n'en veut pas, le Brésil n'en veut plus. Et la France s'en lave les mains. « *La France a une responsabilité*

morale d'avoir revendu au prix de la casse un bateau à bout de souffle à une marine étrangère », juge pourtant Jacky Bonnemains, responsable de l'association environnementale Robin des bois.

Le pays l'a bien oublié, ce porte-avions qui a fait sa fierté à la fin du siècle dernier. Sorti des chantiers navals de Saint-Nazaire en 1960, un an après le *Clemenceau* qui captera toujours un peu du prestige de son puîné, le *Foch*, indicatif visuel R99, est armé à Brest et mis en service en 1963. Deux cent cinquante mètres de long, 2 000 hommes d'équipage,

40 avions embarqués (des Etendard puis des Super-Etendard) : il portait haut les couleurs nationales sur toutes les mers du globe. Le *Foch* menait un numéro de duettiste bien rodé avec le *Clemenceau*. Son sillage épousait les méandres de la géopolitique et de la diplomatie nationale.

La vie de l'équipage était rude

Le porte-avions incarnait la nouvelle puissance postcoloniale de la France, tout autant que la bombe atomique. Et ce n'est pas un hasard s'il mouillait dans le Pacifique, au large de Mururoa, en alternance avec son *sister-ship*, lors des essais nucléaires menés dans l'atoll. Tant pis si son équipage fut tenu dans l'ignorance des retombées radioactives et servit de cobaye. Plus tard, le *Foch* portera à son bord « la bombe », entreposée dans une soute située non loin des cuisines...

Lire aussi : [Armée française : l'alerte des chefs d'état-major](#)

Au milieu des années 1970, il change de port d'attache, passant de la rade de Brest à celle de Toulon. On le retrouve au large du Liban dans les années 1980, puis des Balkans, dans les années 1990. Au moment des guerres de Yougoslavie, les avions embarqués font près de 500 catapultages et appontages sous la direction des personnels de pont, surnommés les « chiens jaunes ». En 1992, comme un signe de la détente Est-Ouest, le maréchal russe Evgueni Chapochnikov est invité à bord. En 1994, François Mitterrand accueille sur son pont 15 chefs d'Etat africains, à l'occasion de l'anniversaire du débarquement en Provence.

Johnny Hallyday sur le pont du « Foch », en 1988, à l'invitation d'Yves Mourousi et de Léon Zitrone.
ERIC CATARINA / GAMMA-RAPHO

Hommage d'un monument national à un autre morceau du patrimoine, la troupe de la Comédie-Française joue à bord, en 1963, deux pièces de théâtre : *Le Mariage forcé*, de Molière, et *Feu la mère de Madame*, de Feydeau. En 1979, au milieu de pompons survoltés, Johnny Hallyday y donne un concert, avant d'y retourner, en 1988, aux côtés d'Yves Mourousi et de Léon Zitrone qui y enregistrent une émission de variétés avec la présence remarquée de la chanteuse Samantha Fox. Des films ont été tournés dans ce décor hors norme : le *Foch* remplacera notamment l'*USS Alabama* dans le film éponyme de Tony Scott. Et l'écrivain américain Tom Clancy jugea bon de faire couler fictivement notre esquif national dans un de ses romans d'espionnage.

Comme à bord du « *Clem* », la vie de l'équipage était rude. Dans cette casemate flottante où il n'y avait que quatre hublots, le personnel

pouvait rester des semaines sans voir le jour, entassé dans des carrés malodorants. Seul un changement de lumière, blanche la journée, rouge la nuit, rythmait le défilé des heures. Les marins pouvaient tantôt cuire à bord, au large du détroit de Djibouti, tantôt se geler sur le ponton d'envol battu par un vent glacial, au milieu de l'Atlantique. Et ce n'est pas une anecdote si, en 2001, un procès pour trafic de cannabis impliquant des marins du *Foch* accrédi-tera l'idée d'un usage récurrent de la fumette. Dans les années 1980, les premières femmes sont acceptées à bord. A la fin de cette décennie, le *Foch* accueille la première femme pilote d'hélicoptère.

Récif artificiel, hôtel de luxe...

La mise en service du porte-avions à propulsion nucléaire *Charles de Gaulle*, plus adapté à l'avion Rafale, sonne sa retraite anticipée, en 1999. Comme pour le *Clemenceau*, plusieurs projets voient le jour, dont celui d'un musée. Il est notamment porté, à l'époque, par l'Amicale des anciens du *Clemenceau* et du *Foch*. « *Les Français aiment conserver les vieilles pierres mais pas la vieille ferraille* », regrette encore aujourd'hui Francis Sauve, le responsable de l'association. L'idée de couler en une dernière bravade le navire pour former un récif artificiel fut également très vite abandonnée, pour des raisons écologiques.

Lire aussi | [Un nouveau porte-avions à propulsion nucléaire, une fois et demie plus grand que le « Charles-de-Gaulle », sera opérationnel en 2038](#)

Tandis que son frère d'armes entamait sa triste errance à la recherche d'un cimetière, de Gijon (Espagne) à Alang (Inde), le *Foch* est revendu au Brésil pour un prix d'ami, 85 millions de francs (12 millions d'euros). La France s'engageait en outre à financer le désamiantage. Opération inaboutie si l'on en croit les expertises récentes qui décèlent toujours la

présence de cette fibre, qu'on qualifiait naguère de « *magique* ». « *Il est impossible de s'en débarrasser, il y en avait partout* », se souvient Francis Sauve, qui navigua sur son pareil, le *Clemenceau*, dans lequel les ouvriers britanniques d'Hartlepool ont extrait 760 tonnes d'amiante.

La transmission à la marine brésilienne se fait en grande pompe en février 2001. Mais la seconde vie de l'ex-Foch de l'autre côté de l'Atlantique s'avère compliquée. Les pépins techniques se multiplient sur le *São Paulo*, obligeant à d'incessantes et coûteuses réparations. L'explosion meurtrière d'une chaudière en 2004, puis un grave incendie finirent par en faire un bateau maudit. Les derniers projets de modernisation ont été jugés exorbitants par l'amirauté brésilienne. Fleurissent alors l'idée de le transformer à nouveau en musée, et même celle de l'aménager en hôtel de luxe. Elles sont abandonnées. L'ex-Foch est alors promis à la casse. Reste désormais à savoir où et quand.

Benoît Hopquin