

Les Assises de la Mer et du Littoral

Fiche 8. Construction et déconstruction navales.

I – La construction navale en France

1- Constats

Un poids encore important dans l'économie française

- L'industrie de la construction et de la réparation navale française emploie environ 40.000 personnes et se situe au 6^{ème} rang mondial et au 2^{ème} rang européen du marché global (civil et militaire). Elle a généré un chiffre d'affaires de 6 Mds € en 2011
- Les chantiers français se sont spécialisés dans la construction d'unités complexes et à forte valeur ajoutée (paquebots, navires à passagers, frégates et bâtiments de projection, sous-marins..) mais investissent aujourd'hui le domaine de l'offshore et des Energies Marines Renouvelables (EMR)

Un secteur porté par deux grands leaders :

- DCNS (13.000 personnes- CA 2.6Md€ en 2011)
- STX France (2660 employés – CA 735M€ en 2011)

Des liens forts avec l'Etat :

- Présence de l'Etat dans le capital de DCNS (64%) et de STX (à hauteur de 33%)
- Soutien de l'Etat au secteur de la construction navale par le biais des investissements d'avenir (100 M€ pour l'appel « navires du futur » dont les dossiers sont en cours de sélection)
- Mise en place d'instances de coopération Etat- secteur naval comme le CORICAN (conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation pour la construction et les activités navales) et le comité stratégique de la filière navale



Direction(s) technique(s) référente(s) : CGDD-
DRI + SG-MER
Coordination : CGDD-DDD

2- De nombreux enjeux à relever

Une nécessaire diversification :

- Face à la concurrence des chantiers asiatiques, la France s'est concentrée sur des produits à haute valeur ajoutée mais cherche à l'heure actuelle à se diversifier notamment vers :
- Les Energies Marines Renouvelables (EMR) – DCNS et STX investissent de plus en plus dans ce secteur avec des prototypes d'hydroliennes (DCNS) ou d'éoliennes offshore. Les chantiers français sont également très présents sur la maintenance de ces EMR (navires de maintenance d'éoliennes en mer par CMN ou les chantiers Allais).
- Les nouvelles activités en mer avec le développement de travaux de recherche et d'innovation sur les plateformes offshore (DCNS), sur les activités sous-marines ou l'exploitation des océans.

Un secteur en restructuration permanente : le secteur de la construction et de la réparation navale est en mutation constante (STX est à capital coréen à 66%, rachat du chantier de répartition navale Arno Dunkerque par le néerlandais Damen en décembre 2012, rapprochement de Piriou et de DCNS...). A leur niveau les acteurs français cherchent à consolider leurs parts de marché (souhait de DCNS de créer un groupe européen, où il serait majoritaire, avec l'allemand TKMS)

3- Axes de travail :

L'Etat doit accompagner la recherche et l'innovation navale : sans cet effort de R&I, la construction navale française perdra des parts de marché. L'Etat et les industriels par le biais du CORICAN ont identifié un programme de « navire du futur » à mettre en œuvre dans les 10 ans à venir (100M€ par an).

Un deuxième appel à manifestations d'intérêts tourné autour du navire du futur pourrait également être un outil efficace pour soutenir l'innovation dans la filière navale.

II – La question particulière de la déconstruction

La Commission a publié le 23 mars 2012 une proposition de règlement sur le recyclage des navires. Il a fait l'objet d'une discussion au sein du Conseil des ministres chargés de l'environnement en octobre 2012. Le Parlement européen devrait se prononcer sur le texte en février 2013.

La flotte de commerce mondiale reste démantelée à 98% en Asie (Bangladesh, Inde, Chine, Pakistan, Turquie). Mais si l'Europe ne peut concurrencer ces filières, elle peut néanmoins développer une capacité pour traiter sa flotte de cabotage, ou traiter des navires contenant de forts volumes de déchets dangereux. Du fait de la concurrence déséquilibrée des chantiers asiatiques sur les navires de commerce, et en attendant la mise en place de mesures économiques au niveau européen, une filière française de démantèlement ne pourra capter que des flux irréguliers de navires captifs ou semi-captifs : navires militaires (stock 100 000t ; flux : 10 000 t/an) ; navires abandonnés et saisis¹ (> 5000t/an) ; navires de pêche (>5000t/an).

¹ Le nombre de navires de commerce abandonnés dans les ports français est en permanence d'environ une vingtaine d'unités. Le coût des navires abandonnés pèse sur les entités en charge de l'exploitation des infrastructures portuaires. Dans l'attente de la création d'un « fonds européen commerce », quatre voies d'amélioration :

- la mise en place d'un financement français pour permettre un traitement rapide de ces navires,
- l'accélération des procédures de vente judiciaire des navires faisant l'objet de saisies exécutoires en raison de créances (révision de la loi 67-5 du 03/01/196),
- et la diminution du délai de procédure pour déchéance de propriété des navires abandonnés (révision loi 85-662 du 03/07/1985).

La création d'une entité spécifique chargée d'apporter un soutien juridique, technique, voire financier aux autorités portuaires, pourrait également concourir à faciliter la gestion de cas souvent complexes.

1- Contexte

Les navires battant pavillon d'un Etat membre et quittant un port européen à destination d'un site de démantèlement relèvent actuellement du règlement CE n°1013/2006 concernant les transferts transfrontaliers de déchets.

Du fait de la présence à bord de substances dangereuses, les navires devraient n'être démantelés que dans des pays appartenant à l'OCDE. Toutefois, le règlement est peu applicable au secteur maritime du fait de la notion de port de départ et de la possibilité de transfert de pavillon : en 2009, plus de 90 % des navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE ont été démantelés hors de l'OCDE, essentiellement en Asie du Sud.

Dans la plupart des cas, les grands navires de commerce sont démantelés dans des installations employant des méthodes dont les incidences sur l'environnement et la santé humaine sont considérables. Cette situation est principalement liée à l'absence de capacités de recyclage suffisantes dans l'OCDE. Pour remédier à cette situation, la convention de Hong Kong pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (CHK) a été adoptée sous l'égide de l'Organisation maritime internationale en mai 2009. A la suite de l'affaire du Clemenceau, la France a eu un rôle moteur pour l'adoption de ce texte. Cette convention demande aux armateurs de procéder au démantèlement de leurs navires d'une jauge supérieure à 500 UMS exclusivement dans les Etats Parties à la Convention. Il pourra s'agir de pays hors OCDE si leurs installations de démantèlement respectent les normes fixées par la convention.

La Convention n'est pas encore en vigueur et son entrée en vigueur risque d'être difficile car elle doit être signée ou ratifiée par au moins 15 Etats, représentant 40% en tonnage de la flotte mondiale et ayant recyclé 3% de leur flotte marchande au cours des 10 années précédant l'entrée en vigueur.

2- Présentation du projet de règlement

Le projet de règlement a pour objet de mettre en place un cadre réglementaire européen plus adapté aux spécificités du transport maritime que le règlement 1013/2006 sur les transferts de déchets. Il permettra à l'UE d'anticiper la mise en œuvre de la CHK.

Le projet de règlement s'applique aux navires battant pavillon de l'UE. Il prévoit l'établissement : d'un inventaire de matières dangereuses contenues à bord du navire et son contrôle régulier tout au long de la vie du navire,

d'un plan de recyclage pour chaque navire avant démantèlement,

d'une liste des installations de recyclage autorisées à démanteler les navires battant pavillon UE. Elles seront agréées après contrôle du respect des standards européens en matière d'environnement.

Les procédures de transferts seront plus fluides pour les armateurs car ils disposeront déjà de l'inventaire des matières dangereuses.

Pour les installations de recyclage situées sur le territoire de l'UE, il faudra cependant veiller à l'articulation des dispositions du règlement avec la réglementation européenne existante en matière d'installations industrielles et de contrôle de celles-ci (notamment la directive n° 2010/75/UE relative aux émissions industrielles, et le cas échéant la directive n° 96/82/CE relative à la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses).

Le MEDDE est intéressé à plusieurs titres par ce projet de règlement, d'une part du point de vue de la réglementation sur les installations classées (DGPR) et d'autre part du point de vue des obligations de l'Etat du port et de l'Etat du pavillon (DAM).

Enfin, il est à noter que la flotte française n'est pas la plus concernée du fait de sa moyenne d'âge, parmi les plus jeunes de l'Union européenne.

3 - Éléments de position sur le projet de règlement du point de vue du MEDDE

La France soutient l'objectif général permettant de disposer d'une réglementation adaptée aux spécificités du transport maritime, permettant de réduire les incidences du démantèlement des navires sur la santé humaine et l'environnement. La France appelle toutefois à la vigilance quant à la cohérence avec les mécanismes de la CHK et attire l'attention sur le fait que ce règlement ne permettra pas d'éviter le phénomène de transfert de pavillon, les installations non agréées restant très probablement toujours plus concurrentielles.

Afin de promouvoir l'entrée en vigueur de la convention de Hong Kong, la présidence Danoise a proposé un amendement obligeant les navires non UE à posséder un inventaire de matières dangereuses lorsque ceux-ci s'apprêtent à entrer dans un port UE. La France n'est pas opposée au principe mais s'interroge sur la capacité à contrôler ces inventaires : il n'est pas possible d'imposer le contrôle de ces inventaires aux Etats tiers en tant qu'Etat du pavillon. L'obligation ne peut être que documentaire et ne garantit pas la qualité de l'inventaire présenté.

Une disposition prévoit également la possibilité de sanctionner un propriétaire de navire qui vend son navire en vue de le faire démanteler dans une installation non agréée. Cette disposition laisse à l'Etat membre la possibilité de diligenter une enquête afin d'apporter la preuve de l'intention de contourner le règlement. La France soutient cette proposition, qui pourrait permettre de limiter le phénomène de transfert de pavillon pour démantèlement immédiat.

Ce projet de règlement a fait l'objet d'avis divers de la part des Etats membres dont certains soutiennent la proposition (Danemark, Espagne et Suède) et d'autres qui s'y opposent (Allemagne, Chypre, Grèce et Malte) que ce soit pour des raisons environnementales ou des raisons économiques.

III. Axes de travail envisagés pour les conseils maritimes de façades et les groupes dédiés dans les bassins ultramarins :

- *Comment encourager et organiser la constitution d'une filière industrielle française de démantèlement, de recyclage et de dépollution des navires viable, en favorisant une approche de proximité et le respect du développement durable dans les chantiers, y compris outre-mer et en retirant de la flotte les navires les moins sûrs et les plus dommageables pour l'environnement ?*
- *Etudier les outils de toutes natures (y-compris l'opportunité et les conditions d'une éco-participation) permettant d'accélérer le renouvellement des bateaux de plaisance et des moteurs les plus polluants, et assurer le développement des activités de déconstruction associées (bateaux de plaisance et autres équipements : planches à voile, canoës-kayaks...).*
- *Comment développer des filières de formation qualifiantes adaptées aux activités de construction et de réparation navales, de maintenance et de démantèlement ?*
- *Plus largement, quelles sont les voies identifiables pour assurer le développement des activités de construction et de réparation navales ainsi que de maintenance ? Quelles sont les opportunités de création d'emploi dans ces secteurs d'activités ?*