



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

navires hors normes

Question écrite n° 44212

Texte de la question

M. Jacques Remiller appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé de l'industrie et de la consommation sur le démantèlement des navires civils et militaires. La marine marchande et la marine nationale sont engagées dans un large programme de renouvellement de leur flotte respective. Les navires actuels atteignent leur fin de vie. La question de leur démantèlement se pose. Or, à l'instar du porte-avions *Clémenceau* dont le démantèlement s'opère au Royaume-Uni, la filière industrielle française de démantèlement des grands navires reste à construire. Face à une prévision de forte activité, il lui demande de préciser les mesures prises par le Gouvernement pour encourager la création d'une filière française compétitive de démantèlement des grands navires civils et militaires.

Texte de la réponse

À la demande du Gouvernement la mission interministérielle relative au démantèlement des navires civils et militaires (MIDN) a remis en mars 2007 un rapport identifiant les conditions de viabilité de filières de démantèlement en France et en Europe. Ces travaux ont été menés en parallèle à ceux conduits par Mme Marguerite Lamour, députée, dans le cadre d'une mission d'information parlementaire. La mission conclut qu'il n'y a pas, à ce jour, sur le territoire, un volume de navires à démanteler permettant de créer et d'alimenter une filière dans des conditions économiques réalistes. Tout d'abord, la MIDN souligne que la flotte commerciale sous pavillon représente un faible volume et est relativement jeune (7,5 ans en moyenne), comparée à la durée de vie d'un navire (environ 30 ans). En général, cette flotte n'est pas démantelée mais revendue avant sa fin de vie. Par ailleurs, plusieurs chantiers européens de démantèlement, fortement mécanisés, sont capables de traiter 100 000 tonnes de navires par an, soit plus que la totalité du tonnage militaire français à démanteler dans les dix prochaines années (évalués à 80 000 tonnes, le tonnage européen total étant évalué à 400 000 tonnes). Pour l'ensemble de l'Europe, les experts soulignent que la masse totale de navires nouveaux à démanteler (civils et militaires) est évaluée à un niveau compris entre 500 000 et 700 000 tonnes sur les dix ans à venir (400 000 tonnes de navires appartenant à l'État et 100 000 à 300 000 tonnes de navires civils). Compte tenu des chantiers existants en Europe, notamment en France, et de leur capacité d'adaptation, il apparaît que le démantèlement des principaux navires qui seront démantelés en Europe dans les dix ans à venir peut être supporté par les capacités existantes. Dans la mesure où, en Europe, les notions de filière de déconstruction ne concerneront que des navires appartenant à l'État et de rares navires marchands de gros tonnage, la mission a recommandé de ne pas soutenir la création de nouvelles infrastructures de démantèlement mais plutôt d'optimiser le jeu de la concurrence entre chantiers. En revanche, s'agissant du traitement des petits navires, qui concerne un tonnage évalué à quelques milliers de tonnes sur chacune des façades maritimes françaises, il est souhaitable d'encourager des actions de niveau régional, associant le cas échéant les marines militaires et civiles. Dans ce contexte, les travaux du Grenelle de la mer fourniront, d'ici à quelques mois, un éclairage complémentaire pour élaborer une stratégie économiquement réaliste en matière de démantèlement des navires.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Remiller](#)

Circonscription : Isère (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 44212

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Industrie et consommation

Ministère attributaire : Industrie et consommation

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 mars 2009, page 2236

Réponse publiée le : 12 mai 2009, page 4652