



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

protection

Question écrite n° 36935

## Texte de la question

M. Gilles Lurton appelle l'attention de M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la question de la gouvernance et des moyens pour une gestion durable des océans. Une partie des richesses marines sont déjà exploitées, et pourtant, elles demeurent peu ou mal connues. 5 % seulement des océans ont été explorés de manière systématique. Alimentation, ressources biologiques, pharmaceutiques, minéraux, pétrole, énergies marines..., les perspectives qu'offre leur valorisation sont immenses. La France, présente dans toutes les régions océaniques du globe grâce à ses outre-mer, possède le deuxième espace maritime après celui des États-Unis. Les activités économiques en mer se développent, certaines offrent des perspectives nouvelles comme les énergies marines renouvelables ou les biotechnologies. En France, l'économie maritime représente un chiffre d'affaires estimé à 70 milliards d'euros et génère plus de 450 000 emplois directs. Si la maritimisation du monde est en marche, l'ampleur des impacts subis par les océans ne cesse en revanche d'inquiéter. Or le cadre de la gouvernance des océans est complexe et inachevé, en particulier en haute mer, où aucun texte ne protège la biodiversité de manière spécifique. Il est aujourd'hui nécessaire de promouvoir une nouvelle gouvernance et un nouveau cadre des activités humaines, garant d'une exploitation durable des océans. À ce titre, un rapport du Conseil économique, social et environnemental (CESE) recommande de promouvoir pour toutes les activités une approche écosystémique et concertée en milieu marin. Dans cette perspective, il propose de dynamiser les secteurs du transport et de l'énergie en relançant les réflexions sur la filière française et européenne de démantèlement des navires et installations en mer. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer la position du Gouvernement à ce sujet.

## Texte de la réponse

La problématique de la déconstruction des navires se décline de manière très différente selon la nature et le régime juridique des navires et de leur taille. L'essentiel des navires à déconstruire, les navires marchands, relèvent d'un régime de large liberté facilité par la fluidité du marché et les règles internationales relatives aux pavillons. La France est peu concernée par ce secteur, la flotte marchande sous pavillon français étant particulièrement jeune (8 ans d'âge en moyenne). Le démantèlement des grands navires marchands s'effectue principalement en Asie du sud, tout particulièrement en Inde, au Bangladesh et au Pakistan. Pour les navires de moindre tonnage (pêche et de plaisance), une « filière française » existe. Cependant, les opérations de déconstruction peuvent encore représenter (selon les caractéristiques des bateaux) des coûts fortement dissuasifs pour les propriétaires et des opérations peu rentables pour les industriels du recyclage en France. Tous les navires de surface condamnés de la marine nationale font l'objet d'appels d'offres européens. À ce jour, les plus grandes coques remorquables (Clémenceau, Bouvet, etc.) ont été déconstruites hors de France (Royaume Uni et Belgique). Le marché de déconstruction de six anciens escorteurs d'escadre, avisos-escorteurs et avisos de la marine, a été notifié le 11 décembre 2013 au groupe franco-belge Galloo. Ces 6 coques seront démantelées à Gand, en Belgique. La déconstruction de ces six coques (environ 13 000 tonnes) va représenter deux à trois ans de travail pour Galloo, qui a récemment achevé de démanteler, dans ses installations belges, l'ex-escorteur d'escadre Bouvet, mais aussi l'ancien méthanier Tellier, de GDF Suez. Les

autres coques et engins nautiques ont été déconstruits en France (Cherbourg, Marseille, Harfleur, Brégaillon) selon des procédures transparentes et maîtrisées dans le cadre d'une stratégie globale définie et arrêtée par la marine. Le port de Bordeaux s'est aussi positionné dans le secteur de la déconstruction comme un acteur clé et il s'agit aujourd'hui d'en faire un grand pôle européen dans cette activité. Dans ce domaine, les impératifs financiers sont à considérer conjointement avec les capacités en taille des chantiers de démantèlement pour choisir l'industriel final. La Convention pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, dite convention de Hong-Kong de l'Organisation maritime internationale, adoptée en 2009 avec un rôle moteur de la France dans ses travaux préparatoires, et le règlement spécifique relatif au recyclage des navires dont s'est dotée l'Union européenne en décembre 2013, vont transformer le paysage du démantèlement des navires marchands. Ce règlement (règlement -UE- n° 1257/2013) s'appliquera au plus tard le 30 décembre 2018 ou au plus tôt deux ans après cette entrée en vigueur, selon le moment où la capacité des installations de recyclage de navires sur la liste européenne dépassera le seuil de 2,5 millions de tonnes de déplacement lège. Attentive à la santé des travailleurs et à l'environnement, la France, qui a participé activement à l'écriture de la Convention de Hong Kong, entend bien que les pratiques de démantèlement qui ne respectent pas les normes internationales cessent avec la mise en oeuvre de ce nouveau texte. Elle entend développer, au sein de et avec l'Union européenne, une capacité de démantèlement sûr répondant à tous nos besoins. Alors que certains chantiers se sont déjà spécialisés dans ce type d'opérations, le savoir-faire français et les capacités de nos chantiers doivent pouvoir permettre le développement du démantèlement industrialisé en France, dans un souci de respect environnemental et des règles européennes de transparence et de concurrence.

## Données clés

**Auteur :** [M. Gilles Lurton](#)

**Circonscription :** Ille-et-Vilaine (7<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 36935

**Rubrique :** Mer et littoral

**Ministère interrogé :** Écologie, développement durable et énergie

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [10 septembre 2013](#), page 9396

**Réponse publiée au JO le :** [14 octobre 2014](#), page 8657