



le Grenelle
de la Mer

Mission parlementaire Démantèlement des navires

Groupe n°2

Rapport provisoire - 28 juin 2010



le Grenelle de la Mer

Pilote : **Pierre CARDO**, Député des Yvelines

Chefs de Projet : **Thomas BONHOURE**, Direction Générale de la Prévention des Risques
Damien CHEVALLIER, Direction des Affaires Maritimes



Sommaire

Synthèse des principales mesures

<i>1 - Introduction.....</i>	<i>8</i>
<i>2 - Rappel des engagements.....</i>	<i>9</i>
1 Engagement n°9 :.....	9
2 Engagement n°10 :.....	9
3 Engagement n°58.h :.....	9
4 Engagement n°115.c :.....	9
<i>3 - Quelques « contre-vérités » sur le démantèlement.....</i>	<i>10</i>
1 Le mythe des « navires de plaisance ventouses ».....	10
2 Une filière créatrice d'emplois ?	10
3 Une activité complémentaire de la réparation et de la construction navale ?.....	10
4 Des tonnages importants à traiter pour l'activité de ferrailage ?.....	10
<i>4 - Synthèse du processus de financement.....</i>	<i>11</i>
1 Navires de plaisance.....	11
2 Navires de pêche.....	12
3 Navires de commerce.....	12
4 Navires militaires.....	13
5 Navires abandonnés.....	13
<i>5 - Synthèse du processus industriel.....</i>	<i>15</i>
1 Sites Industriels.....	15
2 Le cas des navires militaires :.....	17
3 Recherche et développement :	18
<i>6 – Le cas particulier de la flotte fluviale.....</i>	<i>19</i>
<i>7 – Synthèse relative à la gestion des navires abandonnés.....</i>	<i>19</i>
<i>8 – Mise en place d'une Certification de Qualification Professionnelle :.....</i>	<i>20</i>
<i>9 – Le contexte international.....</i>	<i>20</i>
<i>10 – Création d'une « Mission démantèlement des navires » ou d'un « Comité de Pilotage »</i>	<i>21</i>
<i>Partie 1 – Des « flottes » variées aux caractéristiques différentes.....</i>	<i>23</i>

1 Introduction :	23
2 Navires de commerce :	23
3 Navires militaires :	24
4 Navires de pêche :	26
5 Navires de plaisance :	29
6 Navires fluviaux :	31
7 Conclusion :	33
Partie 2 – Filière « navires métalliques »	35
1 Analyse technico-économique de la filière	35
2 Critères de sélection du site :	38
3 Description du projet industriel proposé:	45
4 Financement de la filière	51
Partie 3 – Filière « navires composites »	55
1 Le démantèlement des navires en Composite Verre / Résine (CVR)	55
2 Soutien à la filière de démantèlement :	56
3 Développer la valorisation des matériaux composites en cimenterie	62
Partie 4 – Formation :	64
1 La France dispose-t-elle des compétences requises pour procéder au démantèlement de navires ?	64
2 Quel type de certification développer : titre, diplôme ou CQP ?	66
3 Conclusion	67
Partie 5 – Gestion des navires saisis et abandonnés	68
1 L’immobilisation d’un navire	68
2 Des navires abandonnés dont les coûts pèsent sur la collectivité	68
3 Des procédures qui tardent à être mise en oeuvre	70
4 Conclusion :	75
Partie 6 – Le contexte international	76
1 Historique	76
2 Le contexte européen	76
Partie 7 –Création d’une « Mission démantèlement des navires » ou d’un « Comité de Pilotage »	78
Annexe I - Liste des membres des réunions partenariales	82
Annexe II - Liste des auditions et déplacements réalisés	84
Annexe III - Calendrier	88
Annexe IV – Elément de contexte - navires de plaisance	93
1 Immatriculation du navire :	93
2 La francisation :	93

3 Droits portuaires :.....	93
<i>Annexe V – Eléments de contexte - navires de commerce.....</i>	<i>95</i>
4 L'Etat du Pavillon :.....	95
5 L'Etat Côtier :.....	95
6 L'Etat du port :.....	95
7 L'immatriculation et la traçabilité des navires :.....	95
8 L'armateur et les différents acteurs privés :.....	96
9 Le dispositif de droits portuaires :.....	96
10 Les moyens d'action de l'Etat du port :.....	97
<i>Annexe VI – Navires abandonnés.....</i>	<i>99</i>
<i>Annexe VII – Eléments de contexte - navires de pêche.....</i>	<i>102</i>
1 Plan de sortie de flotte :.....	102
2 Financement / modalités de la prime :.....	102
3 Problèmes posés dans le cadre des PSF :.....	103
4 Arrêt temporaire d'activité :.....	103
5 Permis de Mise en Exploitation (PME) :.....	104
6 Le Permis de Pêche Spécial (PPS) :.....	104
<i>Annexe VIII – Statut juridique du navire.....</i>	<i>106</i>
1 Les problématiques juridiques associées au navire.....	106
<i>Annexe IX – Statut juridique des déchets.....</i>	<i>114</i>
1 Statut de déchet et responsabilité du détenteur :.....	114
2 Transferts transfrontaliers :.....	114
3 Transport :	116
4 Encadrement des sites :.....	116
5 Traitement des déchets :	117
6 Articulation entre la réglementation Amiante et la réglementation déchet :.....	118
<i>Annexe X – Recherche et Développement.....</i>	<i>120</i>
1 Introduction :.....	120
2 Les Composites :.....	120
<i>Annexe XI – Réglementations applicables en matière de prévention des risques liés à l'amiante.....</i>	<i>124</i>
1 Réglementation travail.....	124
2 Réglementation santé publique.....	129
3 Réglementation environnement et interdiction de l'amiante.....	129



Synthèse et principales mesures

1 - Introduction

Les travaux de la mission parlementaire sur le démantèlement des navires ont porté sur quatre engagements du livre bleu du Grenelle de la Mer. Ces engagements ont pour objet d'envisager la création d'une filière industrielle française de démantèlement des navires en fin de vie (engagement n°9), y compris pour les navires de plaisance (engagement 58.h), tout en développant les filières de formation correspondantes (engagement n° 115.c). Cette approche industrielle s'articule avec une réflexion sur les possibilités de renforcement de la réglementation européenne et internationale relative à cette activité (engagement n°10.a et 10.b).

Pour mener à bien cette réflexion, la Mission parlementaire a bénéficié des importants travaux déjà réalisés sur le sujet par la mission parlementaire de Mme Lamour et la Mission Interministérielle sur le Démantèlement des Navires. Cependant par rapport à ces précédentes missions, le champ fixé par les engagements ouvre la réflexion sur l'ensemble des types de navires existants, ainsi que sur des aspects moins connus du démantèlement (formation, éco-conception, filière aval de gestion des déchets).

Afin de faire ressortir l'ensemble des facettes de cette problématique complexe et d'aboutir à des propositions concrètes et opérationnelles, plus de 140 heures d'auditions et de déplacements sur le terrain, ont été effectuées. Les visions croisées des services de l'Etat, d'industriels, d'associations de protection de l'homme et de l'environnement, de syndicats et d'élus locaux ont permis d'identifier des freins qui peuvent expliquer le difficile développement du démantèlement en France.

Ces freins se révèlent de nature très différente : économique, juridique, technologique, organisationnel et nécessitent donc des réponses adaptées. Si le rapport propose des pistes pour lever ces obstacles au développement des capacités françaises de démantèlement des navires, ces pistes doivent encore être affinées dans leurs modalités, voire réévaluées au regard de données qui n'ont pas pu être recueillies à temps ou qui ne sont pas encore connues.

Ces mesures constituent une première étape vers la mise en œuvre des engagements du Grenelle de la Mer et doivent maintenant être portées dans la continuité de la Mission Parlementaire.

2 - Rappel des engagements

1 Engagement n°9 :

« Encourager/organiser la constitution d'une filière industrielle française de démantèlement, de recyclage et de dépollution des navires, 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. Cette filière pourrait être pilotée par un GIP. S'appuyer notamment sur l'expérience et les compétences existantes. Rapidement, un pilote sera nommé et les travaux de préparation de cette filière seront lancés. »

2 Engagement n°10 :

« Agir au niveau européen et international pour renforcer la réglementation relative à la déconstruction des navires »

10.a « S'appuyer sur l'Union européenne pour faire évoluer la réglementation internationale afin que les navires soient déconstruits selon des normes plus strictes au plan social et environnemental. Porter un message au niveau international pour accélérer la ratification de la convention OMI de Hong Kong de mai 2009 et engager les négociations pour son évolution. »

10.b « La France dans le cadre de la stratégie européenne sur le démantèlement des navires portera une initiative visant à renforcer la législation sur la déconstruction des navires civils et militaires et autres installations maritimes en fin de vie, et veillera à son application. Cette initiative encouragera en particulier le démantèlement des navires appartenant à des armateurs européens dans des pays disposant des capacités adéquates de traitement ou de stockage des déchets dangereux, ou à défaut le rapatriement et le traitement de ces déchets en Europe. »

3 Engagement n°58.h :

« Etudier les outils de toutes natures 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...). »

4 Engagement n°115.c :

« Développer des filières de formation qualifiantes adaptées aux activités de démantèlement. »

3 - Quelques « contre-vérités » sur le démantèlement

Le démantèlement des navires a fait l'objet de nombreux débats au cours de la dernière décennie. Ces échanges ont fait ressortir un certain nombre de lieux communs, qui se révèlent parfois des contres-vérités, qu'il convient de confronter à la réalité des faits.

1 Le mythe des « navires de plaisance ventouses ».

L'idée est très répandue, selon laquelle nos ports sont remplis de navires abandonnés, qui sont la cause des temps d'attente auxquels les plaisanciers en recherche de places de port sont confrontés. Il est vrai que le taux d'utilisation des navires de plaisance est en moyenne très bas, quelques jours par an, mais la grande majorité des navires ont un propriétaire identifié qui paie sa place. Le nombre de navires ventouses, quant à lui, est estimé à 1700 navires, pour 170000 anneaux et 60000 mouillages... En conclusion, si les navires ventouses peuvent être une vraie source de soucis pour les gestionnaires de port, leur élimination ne résoudra pas la question du manque de places dans les ports et n'aura pas d'impact sur la vente de navires.

2 Une filière créatrice d'emplois ?

Le démantèlement des navires est parfois considéré comme un relais de croissance pour des zones d'activités portuaires qui peinent à maintenir leur plan de charge.

Mais le démantèlement des navires est une activité fortement mécanisée, qui nécessite une main d'œuvre limitée. Ainsi, un chantier type traitant **100 000 t /an représenterait de 10 à 100 emplois** en fonction de la présence ou non de matières polluantes dans les navires déconstruits sur le site. En effet, c'est la phase de dépollution qui nécessite le plus de main d'œuvre. Or la dépollution se fait par des interventions ponctuelles, réalisées par un personnel spécialisé non localisé sur le site.

3 Une activité complémentaire de la réparation et de la construction navale ?

Egalement dans l'idée de faire du démantèlement un relais de croissance, on imagine que cette activité puisse s'intercaler dans le plan de charge de chantiers de construction ou de réparation navale. Cette approche repose sur l'idée qu'une réelle synergie peut s'opérer à la fois car les infrastructures (cales sèches, grues...) et les qualifications requises par ces activités sont les mêmes. Dans les faits, l'utilisation des mêmes infrastructures est problématique car ces activités ont des cycles très différents : cycles courts et nécessaire réactivité des chantiers de réparation, cycles long des chantiers de construction... De la même manière, l'étude des compétences requises montre que les synergies en terme de main d'oeuvre sont très limitées. En effet, mise à part l'intervention ponctuelle de chalumistes, le démantèlement fait appel à des compétences très différentes.

4 Des tonnages importants à traiter pour l'activité de ferrailage ?

Les navires frappent parfois l'imaginaire par leur taille. On est donc naturellement amené à croire qu'un porte-avions ou un navire de commerce suffiraient à eux seuls à donner de l'activité à un site de ferrailage pour l'année. Cependant, lorsqu'on sait qu'un gros broyeur peut traiter jusqu'à 1000 t de ferraille par jour, on ne peut que réaliser que les 10 000t annuelles de navires militaires ne représentent que 10 jours d'activité et les 100 000 t de stock moins de 4 mois...

Par ailleurs, les navires, du fait de leur complexité, vont souvent de pair avec des contraintes techniques et administratives bien supérieures à un flux de Véhicule Hors d'Usage (VHU).

4 - Synthèse du processus de financement

Si la « filière française » existe déjà pour les navires de pêche et de plaisance en particulier, celle-ci ne pourra se développer sans la mise en place d'un processus de financement adapté.

1 Navires de plaisance

L'opération de déconstruction d'un navire de plaisance en composite verre résine, ne peut être une opération « rentable » pour son propriétaire et représente même un coût relativement dissuasif. Par ailleurs, l'éco-conception des navires et la recherche en matière de valorisation des matériaux composites doivent être stimulées. (cf. rapport partie-3 §)

Propositions :

- Mise en place d'une cotisation annuelle pour l'ensemble des navires de plaisance immatriculés, permettant au plaisancier de bénéficier de la gratuité de l'opération de démantèlement de son navire. Son acquisition doit être faite par le propriétaire déclaré au fichier des immatriculations. Les commerçants en charge de la perception de cette cotisation, transmettent mensuellement les immatriculations des navires ayant acquitté leurs droits. Son montant est variable en fonction de la longueur du navire et du matériau de construction. Pour les navires de plus de 15 ans, le montant de la cotisation est dégressif. Il devient très faible à 35 ans. Le montant serait en moyenne de 9 euros par an.
- Création d'un fonds plaisance. L'organisme en charge de sa gestion reste à préciser.
- Financement de l'opération de déconstruction par versement au propriétaire du navire. Le montant est fonction de la longueur et est versé uniquement aux navires en composite s'étant acquitté de la cotisation sur une durée minimum de 3 ans.
- Le versement de l'indemnisation se fait sur la présentation du certificat de désimmatriculation et le certificat de destruction dans un site autorisé.
- L'Association pour la Plaisance Eco Responsable (APER) pourrait intervenir comme facilitateur entre le particulier ayant recours à des sites labellisés de son réseau et le gestionnaire du fonds ;
- Création d'une éco taxe sur la vente des navires neufs. Son taux est variable en fonction de critères objectifs sur la « recyclabilité » du navire (ex : pourcentage de CVR ou pourcentage de matériaux valorisables). Le montant de cette éco-taxe alimente également le « fonds plaisance ».
- Le fonds plaisance est utilisé pour soutenir les activités de recherche en matière de valorisation des matériaux composites, mais également pour le développement de l'éco-conception des navires.

2 Navires de pêche

Les navires de pêche de plus de 10 mètres font l'objet de Plans de Sortie de Flotte (PSF) financés par l'Europe et par l'Etat. Le financement est donc déjà assuré par ce biais. Cependant les navires de moins de 10 mètres ne sont généralement pas concernés, sauf pour certaines pêcheries : anguilles, civelles. (cf. rapport partie-1 § et Annexe VII)

Propositions :

- Modifier par décret du Ministère de l'agriculture et de la pêche le mécanisme français de dégressivité du montant de l'indemnisation du PSF en fonction de l'âge du navire pour ne pas accélérer le vieillissement de la flotte.
- Préférer une bonification de la prime pour les navires en composites afin de prendre en compte la différence de coût du démantèlement.
- Ouvrir la possibilité des PSF au moins de 10m pour toutes les pêcheries. Ceci nécessite une évolution des règles de fonctionnement du Fonds Européen pour la Pêche.-

3 Navires de commerce

Différentes études tant françaises qu'européennes arrivent à la conclusion qu'il est nécessaire de créer un fonds européen afin de permettre le développement d'une filière européenne, et d'inciter les armateurs à procéder au démantèlement sur des sites certifiés. Ce fonds permettrait en particulier de réduire le manque de compétitivité des sites appliquant des pratiques vertueuses, en particulier en matière de dépollution. (cf. rapport partie-2 §)

Propositions :

- Soutenir le principe de la création d'un fonds européen. Ce fonds est alimenté par tous les navires touchant un port européen en provenance de l'extérieur des eaux communautaires. Cette taxe est calculée sur la base de la jauge, de l'âge, et de plusieurs paramètres composant le critère de ciblage du ParisMOU.
- Le financement de l'opération de dépollution uniquement se fait par versement au propriétaire du navire sur présentation d'un certificat de dépollution délivré par une société agréée par l'Etat ou l'Europe. La présence d'un « inventaire des matières potentiellement dangereuses » suivant les principes de la Convention de Hong Kong est requis. Le montant est fonction de la jauge, de l'âge du navire, du type de navire, et de la présence ou non d'amiante.
- Dans un premier temps, le fonds ne bénéficie qu'aux navires démantelés sur un site européen. Dans un second temps lorsque l'organisation du fonds sera bien structurée et que la situation juridique internationale en matière de transferts de navires sera clarifiée, l'extension des versements aux navires se faisant démanteler sur des sites hors Europe pourra être envisagée, sous réserve du respect des critères européens (système d'audit).
- A long terme le dispositif de plan d'épargne attaché au navire paraît être l'objectif à atteindre, mais sous réserve que son application soit d'un niveau international (OMI).

4 Navires militaires

Le financement de la déconstruction des navires militaires est assuré par le budget de la Défense. Ce principe doit être conservé.

5 Navires abandonnés

Le coût des navires abandonnés pèse sur les entités en charge de l'exploitation des infrastructures portuaires. Le navire « Aspet » abandonné à Saint Nazaire génère 100K€ de pertes annuelles pour le port ; par ailleurs en 8 ans le navire « Winner » a coûté 1.2M€ à la Marine Nationale pour assurer son gardiennage, à Brest. (cf. rapport partie-5 et Annexe VI)

Propositions :

- Le « fonds européen navires de commerce » assure le financement de la déconstruction des navires de commerce abandonnés.
- Dans l'attente de la création du « fonds commerce » au niveau communautaire, le budget de l'Etat assure, de manière transitoire, le financement du traitement des navires de commerce abandonnés. Ce fonds de 2M€ par an (en moyenne 100k€ par navire, sur une base de 20 navires) est alimenté par le budget de l'Etat.
- Les autorités portuaires concernées sont indemnisées par l'Etat sur la base des frais engagés pour la gestion des navires de commerce abandonnés. Cette indemnisation concerne les navires abandonnés faisant l'objet d'une procédure de déchéance de propriété dans le cadre de la loi 85-662. Le montant de l'indemnisation est déterminé suivant un barème fixé par l'Etat.
- Le « fonds plaisance » assure le financement de la déconstruction des navires de plaisance abandonnés sur le domaine public.
- Proposer à l'OMI l'adoption des principes de la directive européenne 2009/20/CE portant obligation pour les navires de plus de 300 UMS battant un pavillon communautaire de disposer d'une assurance couvrant les créances de l'armateur.

Mission parlementaire Démantèlement des navires Groupe n°2

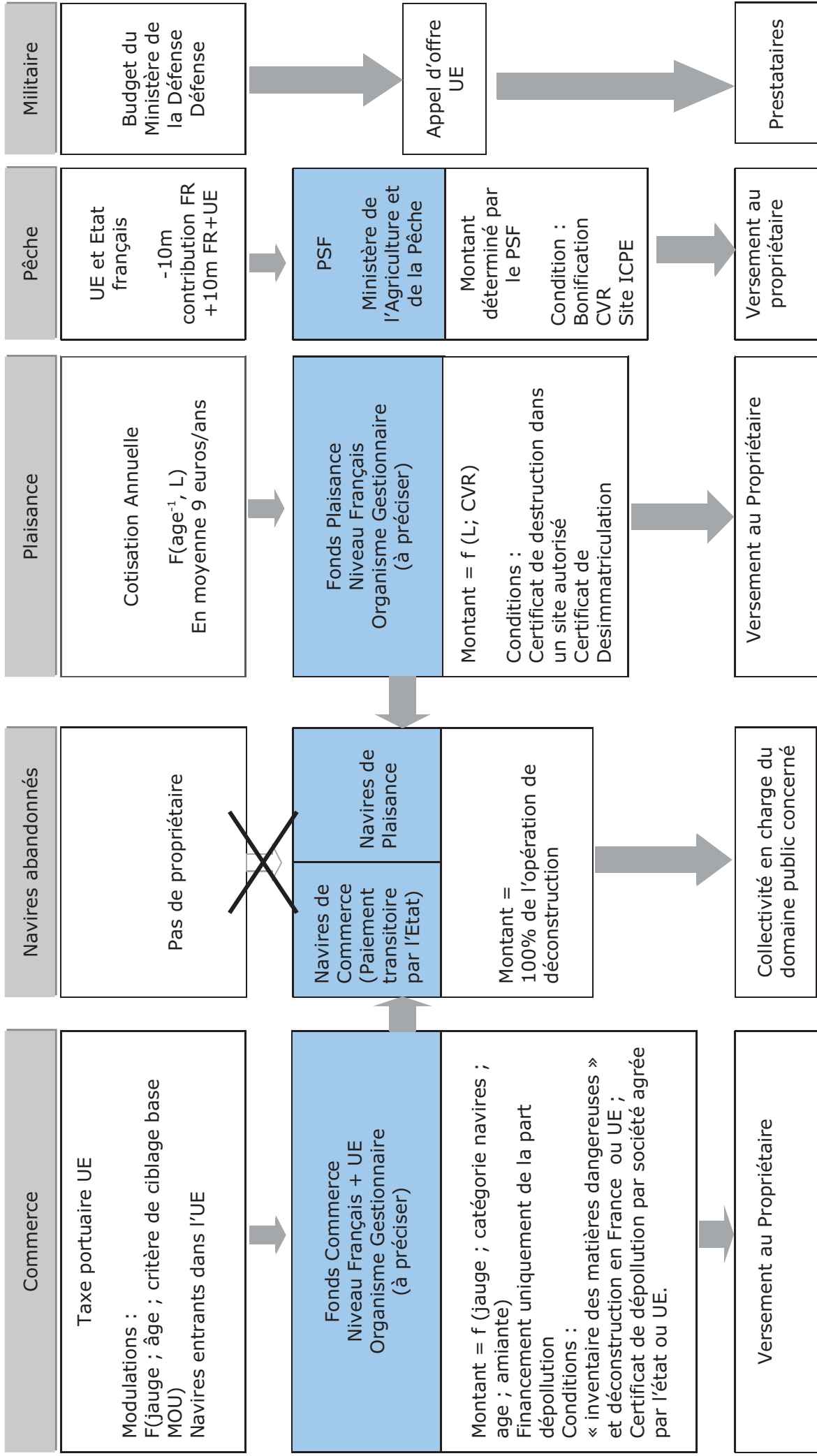


Figure 1: Schéma de synthèse du processus de financement

5 - Synthèse du processus industriel

1 Sites Industriels.

L'analyse des différentes flottes fait ressortir des problématiques spécifiques à chacune d'entre elles, et appelle par conséquent à des propositions d'amélioration différentes.

1.1 Sites APER ou sites agréés

Le réseau permettant la déconstruction des petits navires existe. Il paraît donc judicieux de ne pas réinventer l'existant, mais d'en préciser le contour et le référentiel.

Propositions:

- Les navires de plaisance ainsi que les petits navires de pêche en composite verre résine sont déconstruits sur l'un des sites du réseau APER ou tout autre site autorisé.

1.2 Favoriser la mise en place d'un réseau de sites ICPE dans les ports pour des opérations ponctuelles de démantèlement de navires de pêche ou de petite taille :

La déconstruction des navires de pêche se fait actuellement sur une multitude de sites parfois non autorisés, ou seulement de manière temporaire. Néanmoins l'autorisation temporaire, valable uniquement 6 mois, n'est pas adaptée pour une activité qui a vocation à s'exercer régulièrement sur le site. D'autre part, la procédure d'autorisation classique semble trop lourde pour les autorités portuaires qui ne connaissent pas les procédures ICPE.

L'existence de sites aux normes tout le long du littoral répond pourtant à un besoin de proximité pour des petites unités, mais également pour des navires qui ne sont pas en mesure d'être déplacés, comme par exemple certains navires abandonnés. (cf. rapport partie-2 §)

Proposition:

- Introduire par décret une procédure d'enregistrement, autorisation simplifiée mais non temporaire, pour la rubrique ICPE 2712 qui encadre les sites de démantèlement ;
- Encourager les autorités portuaires sur l'ensemble du littoral, en particulier sur la façade

de ferraille. Par ailleurs, quel que soit le site retenu, le principe de mise en location d'un site géré par les autorités portuaires, doit permettre de stimuler la compétition et d'améliorer la

compétitivité des industriels européens, en les mettant sur un pied d'égalité du point de vue des infrastructures. Sur les 15 sites français présentant un potentiel, trois solutions se distinguent.

1.3.1 Développer le site de Bassens :

Le principal atout de cette solution est de pouvoir être opérationnelle dans un délai court, du fait du consensus « politico économique » dont le démantèlement fait l'objet et des infrastructures existantes. Un certain nombre de freins subsistent. Les propositions suivantes visent à les lever. (cf. rapport partie-2 §)

Propositions :

- Confier la gestion du site ICPE au Grand Port Maritime (cale sèche et terrain associé).
- Faire exécuter les travaux d'aménagement du site (bétonnage du terre plein, achat d'une grue mobile, création d'un bassin de rétention) par le GPM de Bordeaux. Investissement maximum estimé entre 3 et 5M€.
- Réaménager des formes de la zone de Bacalan afin de pouvoir assurer la maintenance de la drague portuaire. Investissement estimé à 1,2 M€.
- Aménager d'un quai ou mouillage pour stockage de courte durée des navires avant démantèlement sur la zone du Verdon.
- Louer le site aux industriels du ferrailage, la gestion étant assurée par le GPM de Bordeaux.

1.3.2 Construction d'un « Slipway » sur le polder de Brest :

Brest est idéalement localisée pour accueillir une activité de démantèlement du fait de la présence d'une partie de la flotte militaire, et de navires abandonnés. Par ailleurs une activité de ferrailage existe déjà sur le polder. Cependant l'activité de démantèlement n'est pas compatible avec les chantiers de réparation navale. La construction d'un slipway dans le cadre de l'aménagement du polder pourrait permettre d'éviter des conflits d'intérêts autour

des cales sèches. Outre des investissements conséquents, il faudra s'assurer de la compatibilité de cette proposition avec les projets de développement d'un pôle dédié aux énergies marines renouvelables. (cf. rapport partie-2 §)

Propositions :

- Lancer une étude détaillée sur les dimensions du slipway afin de pouvoir accueillir des navires de moins de 250m. Lancer une étude de faisabilité sur la stabilisation du polder. Vérifier de la possibilité de réemploi de l'infrastructure.
- Réaliser de travaux d'aménagement du site (création du slipway, bétonnage d'un terre plein) par la CCI de Brest. Cet investissement doit être réalisé dans le cadre actuel d'aménagement du polder pour les énergies marines renouvelables.
- Confier la gestion et la mise en location du site aux industriels du ferrailage par la CCI.

1.3.3 Construire d'une unité flottante positionnée à Brest :

Cette solution présente les mêmes avantages que la solution précédente avec les atouts supplémentaires de la mobilité, de la possibilité de revente, et du possible soutien à l'activité de STX France. Une unité flottante présente également l'avantage de pouvoir être temporairement placé en Méditerranée pour traiter le cas de navires non déplaçables. Cependant le coût d'une unité flottante est conséquent en matière d'investissement ainsi qu'en maintenance. (cf. rapport partie-2 §)

Propositions :

- Lancer la construction d'une unité flottante par STX France dans le cadre du plan de relance.
- Positionner de cette unité flottante sur le site de Brest.
- Réaliser une étude détaillée sur la définition de l'unité flottante afin de pouvoir accueillir des navires de moins de 250m. Vérifier de la possibilité de revente.
- Confier la gestion et la mise en location du site aux industriels du ferrailage par la CCI de Brest.

2 Le cas des navires militaires :

Les investissements nécessaires à la création du site français, pourraient être consentis par l'Etat par le biais de contrats de plan Etat-Région ou du plan de relance. Cependant, le retour sur investissement nécessite qu'un flux constant puisse garantir un tonnage minimum.

Actuellement, seuls les navires militaires permettent d'amorcer cette activité de démantèlement sur le territoire national. Toutefois, ce principe ne doit pas fausser les règles de la concurrence et du code des marchés publics. La mise en location d'un site français, performant, aux industriels du démantèlement, doit au contraire permettre de stimuler la concurrence et d'améliorer la compétitivité des industriels européens. (cf. rapport partie-1 § et partie-2 §)

Les appels d'offres européens de la Marine Nationale pourraient inciter les candidats à recourir préférentiellement aux infrastructures françaises en précisant les modalités d'utilisation. Le choix du site reste du fait de l'industriel.

- Le choix des industriels se fait comme actuellement, indépendamment du choix du site, sur la base de critères objectifs conformes à la procédure des marchés publics et aux principes de la libre concurrence.
- Le site de Cherbourg assure la déconstruction des sous marins (Sous marins Nucléaires Lanceurs d'Engins et Sous marins Nucléaires d'Attaque). Le choix de l'industriel se fait suivant les critères du Ministère de la Défense.

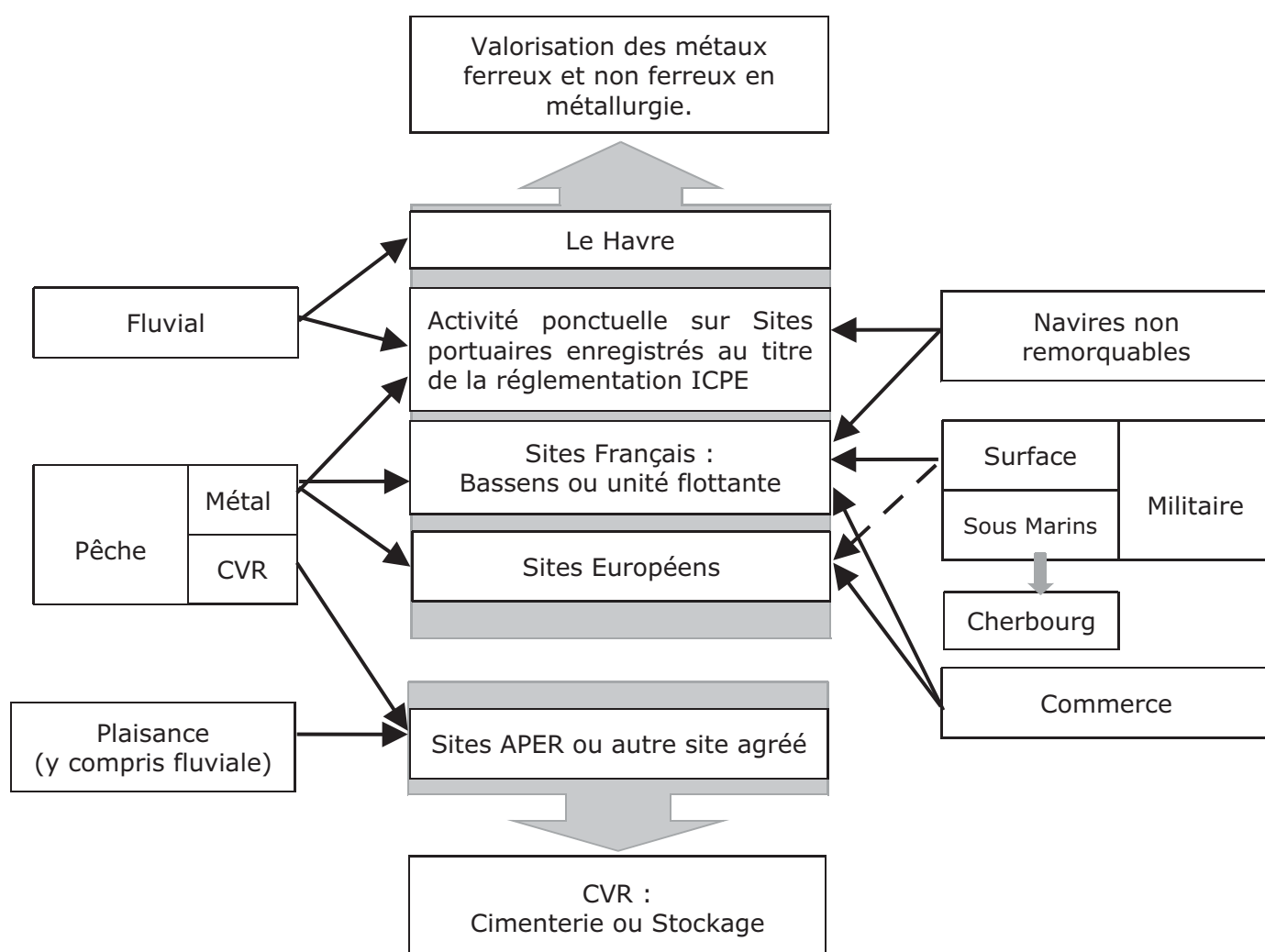


Figure 2: Schéma de synthèse des sites de déconstruction

3 Recherche et développement :

Les principaux besoins en recherche et développement identifiés concernent la valorisation des matériaux composites. Outre les mécanismes financiers proposés précédemment pour encourager l'éco-conception et le travail de recherche des pôles de compétitivité, des modifications structurelles de la filière aval pourraient améliorer rapidement la valorisation de ces matériaux. (cf. rapport partie-3 §)

Propositions :

- Favoriser la constitution de platte-formes de regroupement/conditionnement des matériaux composites avant envoi en cimenterie (cf. travaux du GPIC) ;
- Mettre en relation les différentes sources de matériaux composites, pour massifier les flux et mutualiser les moyens de recherche et de traitement (navires, caravanes, rebuts de fabrication etc...) ;

6 – Le cas particulier de la flotte fluviale

Un renouvellement progressif de la flotte fluviale paraît être une solution plus adaptée qu'un programme de sortie de flotte. Il convient cependant d'ouvrir des voies de valorisation pour les anciennes unités, et d'adapter le réseau aux besoins de ce mode de transport. (cf. rapport partie-1 §)

Propositions :

- Réviser la réglementation applicable aux navires logement, tant en matière de critères techniques que des principes de stationnement, afin de favoriser le développement de ce type d'habitat. La transformation de navires de commerce ne répondants plus aux critères techniques et commerciaux en navires logement doit ainsi permettre un renouvellement de la flotte ;
- Améliorer l'entretien du réseau secondaire afin de développer l'activité des petites unités, et éviter des sorties de flotte ;
- Prévoir dans les réglementations fluviales ou maritimes des dispositions permettant le transit des unités vers les sites de déconstruction.

7 – Synthèse relative à la gestion des navires abandonnés

Les navires abandonnés posent un réel problème aux activités portuaires. De plus les autorités portuaires et les collectivités locales se retrouvent démunies face à des situations juridiques extrêmement complexes. Il est de fait proposé de simplifier le cadre réglementaire existant. (cf. rapport partie-5)

Propositions :

- Réviser la loi 67-5 du 03/01/1967 et le décret 67-967 afin de faciliter la vente judiciaire des navires faisant l'objet d'une saisie exécutoire en raison de créances (cf. proposition détaillée rapport partie-5 §).
- Réviser la loi 85-662 du 03/07/1985 et le décret 87-830 afin de raccourcir le délai de procédure pour déchéance de propriété des navires abandonnés(cf. proposition détaillée rapport partie-5 §.).
- Créer d'une entité chargée d'apporter un soutien technique, juridique, et financier, aux autorités portuaires confrontées aux navires abandonnés.

8 – Mise en place d'une Certification de Qualification Professionnelle :

L'expérience montre que les principaux intervenants sur les opérations de démantèlement de navires sont des entreprises de recyclage et de la dépollution. Les opérations nécessitant des compétences très spécifiques (remorquage, mise en cale sèche, cartographie du navire, ...) sont à ce jour assurées par des entreprises spécialisées dans le cadre de partenariats industriels.

Le besoin de formation identifié concerne de fait les acteurs du recyclage qui devront maîtriser les connaissances du recyclage et connaissance des navires, pour assurer à la fois la sécurité du chantier et l'efficacité de leur travail. Ce besoin concerne en particulier les « chalumistes » dont la qualification n'est pas reconnue et les différents opérateurs intervenant sur des navires de dimensions importantes.

La mise en place d'une Certification de Qualification Professionnelle interbranche pourrait permettre de développer cette double culture. (cf. rapport partie-4)

Propositions :

- Mettre en place une Certification de Qualification Professionnelle Interbranche validant la maîtrise de la double culture des métiers de la mer (composition et structure des navires) et du recyclage ;
- Introduire par Décret du Ministère du Travail, l'obligation pour les sociétés intervenant sur des navires de plus de 24 mètres de disposer d'un encadrement disposant de compétence en matière de structure du navire

9 – Le contexte international

Le démantèlement des navires est réglementé au niveau International par la Convention de Bâle (1992), sur les mouvements transfrontaliers de déchets dangereux. Cependant cette convention ne prend pas en compte les spécificités du secteur maritime, altérant de fait l'efficacité des principes de cette Convention.

Au sein de l'Union européenne, les navires en fin de vie relèvent du règlement européen relatif au transfert de déchets, qui intègre les dispositions de la Convention de Bâle et du Ban amendement (non entré en vigueur au niveau international) . Cette réglementation a

pour effet d'interdire l'exportation de déchets dangereux dans les pays non membres de l'OCDE, mais elle est facilement détournée, pour les navires de commerce, par la pratique du dépavillonnement et par l'incapacité à appliquer la juridiction des Etats membres de l'Union européenne aux navires qui ne sont pas dans les eaux de l'UE.

La Convention de Bâle se révélant peu adaptée au secteur maritime, les Etats ont décidé de mettre au point un instrument juridiquement contraignant au sein de l'Organisation Maritime Internationale. Le texte de la Convention pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, a été adopté en mai 2009 à Hong Kong. Le texte introduit plusieurs obligations à l'égard de l'ensemble des acteurs maritimes (armateurs, Etats du pavillon, Etats recycleurs, chantiers de recyclages, etc.). Comme toutes les conventions de l'OMI, ce texte limite son champ d'application aux navires d'un certain tonnage (500 UMS) et exclut les navires d'Etat. Ces derniers doivent cependant respecter la clause d'effort et doivent agir « d'une manière compatible avec la Convention pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique ».

La mise en œuvre effective de la Convention ne pourra sans doute pas avoir lieu avant plusieurs années. En effet, les conditions requises pour son entrée en vigueur sont difficiles à remplir, et nécessitent, via l'introduction d'un critère de capacité, la ratification par au moins l'un des grands Etats recycleurs.

La France est le premier Etat à avoir signé la Convention de Hong Kong. (cf. rapport partie-6)

Propositions :

- Ratifier la Convention de Hong Kong dans les meilleurs délais ;
- Au niveau européen et international, promouvoir la signature et la ratification rapide de la Convention de Hong Kong ;
- Au niveau européen, promouvoir l'adoption d'un règlement communautaire afin d'anticiper la mise en œuvre du dispositif international tel que structuré par la Convention de Hong Kong (cf. conclusions du Conseil environnement d'octobre 2009) ;
- Définir les correspondances et clarifier les interactions entre les deux Conventions : le champ d'application, les dispositions relatives aux installations, les objectifs et l'applicabilité.

10 – Création d'une « Mission démantèlement des navires » ou d'un « Comité de Pilotage »

Les précédentes missions ayant travaillé sur la question du démantèlement des navires suite à « l'affaire du Q790 », ont permis à la France, sous la conduite du Secrétariat Général de la Mer, de jouer un rôle important dans l'élaboration et l'adoption de la Convention Internationale sur le recyclage des navires, dite Convention de Hong-Kong.

Cependant, compte tenu de la diversité des problématiques associées au démantèlement des navires il apparaît nécessaire de créer une structure dédiée à l'exploitation du rapport de la mission parlementaire. (cf. rapport partie-7)

Proposition :

- Créer au sein du Secrétariat Général de la Mer une « Mission pour le démantèlement des navires » ou un « Comité de pilotage du démantèlement des navires ». Cette mission ou ce comité a pour mandat d'assurer le suivi de la mise en œuvre des propositions du présent rapport qui seront retenues par le gouvernement et qui nécessiteront une coordination ou un pilotage interministériels (création du site, action internationale...).

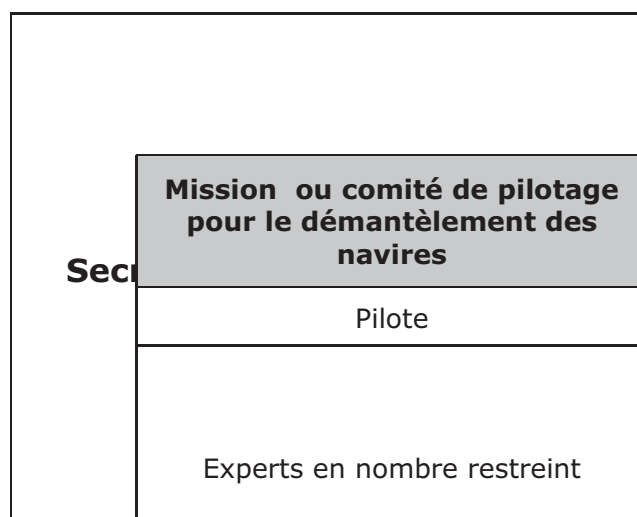


Figure 3: Création d'une "Mission ou d'un comité de pilotage du démantèlement des navires"



le Grenelle de la Mer

Rapport

Partie 1 – Des « flottes » variées aux caractéristiques différentes

1 Introduction :

La définition et le dimensionnement d'une filière de démantèlement repose en premier lieu sur l'analyse de la matière première, les navires en fin de vie.

Pour chacune des flottes étudiées existe des problématiques très spécifiques. Ces spécificités existent tant en matière de dimensions, que de moyenne d'âge, de nature des matériaux ou de contraintes économiques. L'outil de démantèlement doit pouvoir s'adapter à ces différentes contraintes.

2 Navires de commerce :

Le transport maritime est depuis très longtemps mondialisé. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) et ses 169 Etats membres, créée en 1948 et installée à Londres, en est l'illustration.

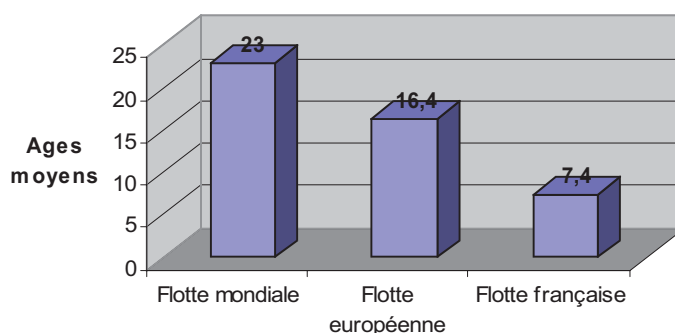
Dans ce contexte, la flotte de commerce se caractérise par sa très grande volatilité. Un navire durant son exploitation peut changer de propriétaire, de pavillon et de société de classification en quelques heures.

Environ 7 milliards de tonnes de marchandises sont transportées chaque année par la mer. Entre 45 000 et 60 000 navires (fonction de la taille minimale prise en compte) composent la flotte mondiale. Le transport maritime assure environ 90% du trafic mondial de marchandises.

Le nombre de navires démantelés chaque année est particulièrement fluctuant et très fortement lié à l'activité économique mondiale. En 2009, l'impact de la crise économique étant, 25 millions d'UMS sont sorties de flotte, avec une moyenne d'âge de 30 ans¹. En 2008 ce chiffre était d'environ 8 millions d'UMS.

2.1 Configuration de la flotte internationale :

L'âge moyen de la flotte mondiale est de 23 ans, alors que la flotte française est l'une des plus jeune avec 7,4 ans. La flotte européenne a quant à elle une moyenne d'âge de 16,4 ans.



¹ Source IHS Fairplay

Figure 4: Moyenne d'âge des flottes

2.2 Configuration de la flotte française²:

La flotte de commerce sous pavillon français dédiée aux transports³ compte, 216 navires de plus de 100 UMS au 1er janvier 2010.

Toutes activités et tonnages confondus, cette flotte rassemble 5 400 navires (avitailleurs, plateformes, navires de recherche, et d'exploration, câbliers, remorqueurs, yachts utilisés à des fins commerciales, vedettes diverses...).

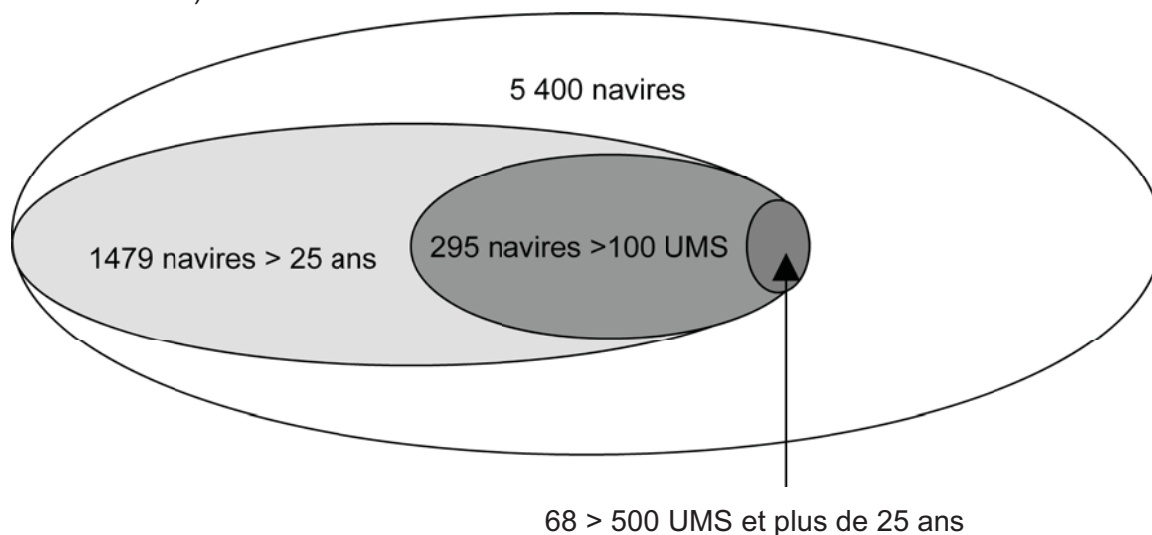


Figure 5: La flotte de commerce française

2.3 Les navires en transit dans les eaux sous juridiction française⁴ :

Si la flotte française reste de dimensions modestes, le nombre de navires transitant dans les eaux sous juridiction française est quant à lui très important.

En 2008, 71 613 navires, d'une jauge supérieure à 300 UMS, ont été enregistrés dans le « Dispositif de Séparation de Trafic des Casquets » au large du Cotentin. Cette route maritime est l'une des plus empruntées au monde.

2.4 Conclusion :

A quelques exceptions près, la flotte française ne constitue pas une réserve en tonnage pour la création d'une filière. A ce jour les navires les plus âgés sont exploités en dehors des pavillons européens, et démantelés en dehors des zones communautaires. Cependant ces navires transitent régulièrement dans nos eaux sous juridiction. A partir de ce simple constat, il paraît raisonnable d'envisager que ce trafic puisse permettre d'initier une filière européenne, par le biais des droits de l'Etat côtier.

3 Navires militaires :

Le démantèlement des navires militaires a déjà fait l'objet d'analyses conséquentes dans le cadre de précédentes missions. Faisant suite aux difficultés de la coque « Q790 », ex Clemenceau, et à l'émoi médiatique causé par ces événements, la commission de la défense nationale de l'Assemblée

² Source Direction des Affaires Maritimes

³ Ne sont comptabilisés que les navires de plus de 100 UMS de jauge brute affectés aux transports de passagers ou de marchandises au long cours ou au cabotage.

⁴ Source Direction des Affaires Maritimes

Nationale a examiné le 24 janvier 2007 le rapport d'information sur le démantèlement des navires de guerre, présenté par Madame Marguerite LAMOUR, député.

En mars 2007 la Mission interministérielle relative au démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie, a également présenté son rapport. Cette étude très complète, initiée dans le cadre de l'affaire « Q790 » a ainsi permis à la France de prendre une place importante dans la rédaction et les négociations qui ont conduit à l'adoption de la Convention de Hong Kong en mai 2009, par l'Organisation Maritime Internationale.

La Marine Nationale a bâti un plan d'action calqué sur le modèle mis en œuvre pour la coque Q790, constitué de marchés publics avec mise en concurrence européenne, qui couvre l'ensemble du stock des navires actuellement retirés du service actif et les prévisions de retraits jusqu'en 2019. Les marchés visent dans un premier temps l'achat d'expertises en vue d'établir l'inventaire des matières polluantes et potentiellement dangereuses, puis dans un deuxième temps, l'achat des prestations de démantèlement.

3.1 La configuration de la flotte à démanteler⁵ :

Le total du stock constitué à la fin de l'année 2009 représente 76 coques pour un tonnage de 98 404 tonnes. Les sous marins ne sont pas comptabilisés dans cet inventaire.

Le flux moyen annuel estimé, entre 2011 et 2019, serait quant à lui d'environ 10 000 tonnes.

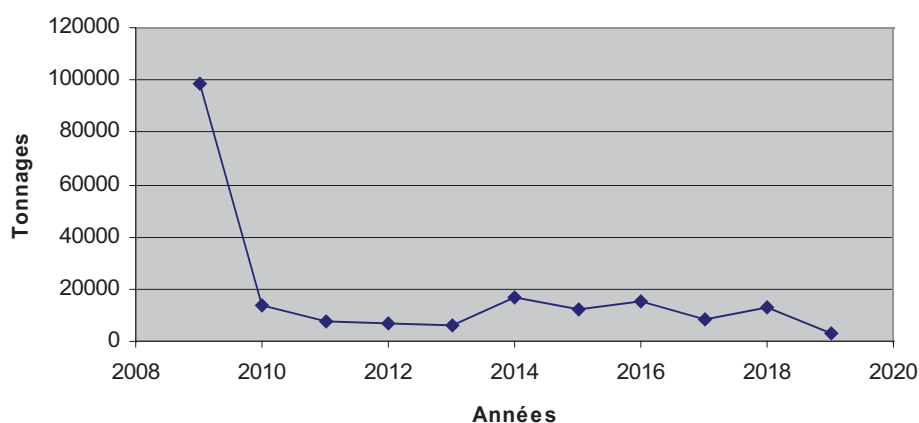


Figure 6: Stock et flux navires militaires

Il faut noter que ces estimations sont basées sur les actuelles prévisions de Retrait de Service Actif (RSA)⁶, lesquelles sont sujettes à de nombreuses variations en fonction de l'avancement des programmes neufs et des besoins opérationnels.

3.2 Quelques cas particuliers :

Dans la flotte des navires militaires à démanteler il est nécessaire de dissocier quelques cas particuliers :

- Les Sous Marins Nucléaires Lanceurs d'Engins (SNLE type Redoutable) et Sous Marins Nucléaires d'Attaque (SNA type Rubis) posent le problème de la protection du secret. Ces navires à propulsion nucléaire après retrait de leur « tranche réacteur » sont de plus très

⁵ Source Marine Nationale

⁶ Un navire militaire en fin de vie est, suivant l'appellation de la Marine Nationale, « retiré du service actif » (RSA). Le navire ayant fait l'objet de cette étape est alors « désarmé ». Tous les équipements désignés comme sensibles, les éléments pouvant constituer des rechanges pour d'autres unités sont dès lors débarqués. Le navire fait également l'objet d'un nettoyage de l'ensemble de ses caisses et soutes contenant des produits hydrocarbures.

difficilement déplaçables. Pour ces diverses raisons, il ne paraît pas envisageable de les déplacer du site de Cherbourg ;

- Les chasseurs de mines (type Eridan) ont, pour des raisons d'amagnétisme, une structure en composite verre / résine. Les épaisseurs et les masses de ce composite sont conséquentes et sans équivalent dans les autres flottes. Du fait de cette particularité leur démantèlement devra être conduit de manière spécifique.
- La flotte militaire comporte également un grand nombre d'unités de servitudes qui sont à rapprocher, en matière de démantèlement, des autres flottes comme la plaisance ou la pêche.

3.3 Conclusion :

Présentée comme une flotte captive, les navires militaires focalisent beaucoup d'attention. Le stock conséquent de 100 000t est à relativiser avec un flux annuel potentiel de 10 000t. Les navires militaires ne feront pas vivre une filière de démantèlement.

En faire une flotte totalement captive présente le risque de créer artificiellement une filière industrielle largement subventionnée. Les prix de démantèlement seraient alignés sur les budgets alloués à la Marine Nationale, et la filière industrielle risquerait de ne pouvoir survivre à l'échéance de l'épuisement du stock de navires militaires.

Il convient donc d'envisager un mécanisme permettant d'initier une filière sur la base du stock des navires militaires, sans pour autant fausser les principes de libre marché.

4 **Navires de pêche :**

La problématique de la déconstruction des navires de pêche n'a été jusqu'à présent que peu évoquée dans les différents travaux de réflexion sur le sujet du démantèlement des navires.

Elle représente cependant actuellement la principale activité de démantèlement réalisée sur le territoire national du fait des Plans de Sortie de Flotte mis en place au niveau communautaire et national. Ces déconstructions n'ont pas toujours été réalisées dans des conditions satisfaisantes pour la protection de l'environnement, cette situation tend aujourd'hui à évoluer positivement.

4.1 Configuration de la flotte⁷ :

La flottille de pêche française comptait 7 305 navires en 2009.

Cette flotte se décompose de la manière suivante en fonction des longueurs de navires :

- Moins de 12 m : 6179 navires (85%)
- De 12 à 25 m : 1007 navires (14%)
- Plus de 25 m : 119 navires (1%)

⁷ Source Direction des Affaires Maritimes (Astérie)

La répartition par tranches d'âges entre la métropole et les territoires d'outre mer est la suivante :

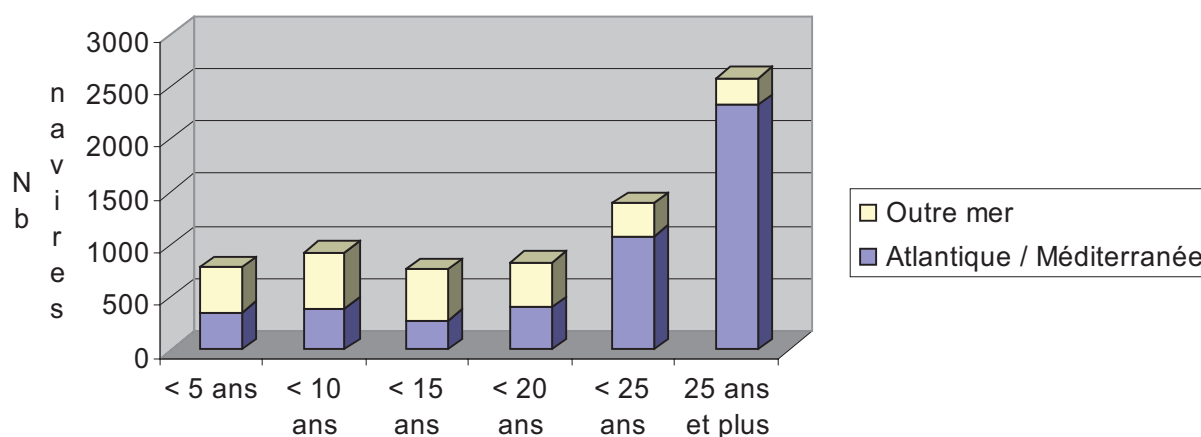


Figure 7: Répartition géographique par tranches d'âges

66% des navires ont plus de 20 ans, soit près de 4816 navires. Le gisement potentiel de navires à démanteler est donc relativement conséquent.

En considérant que les navires de moins de 12 m sont assimilables à des navires de plaisance du point de vue de la problématique de la déconstruction (nature des matériaux et possibilité de transport par voies routière), et les navires de plus de 12 m à des navires de commerce, le gisement potentiel de navire à démanteler serait donc le suivant :

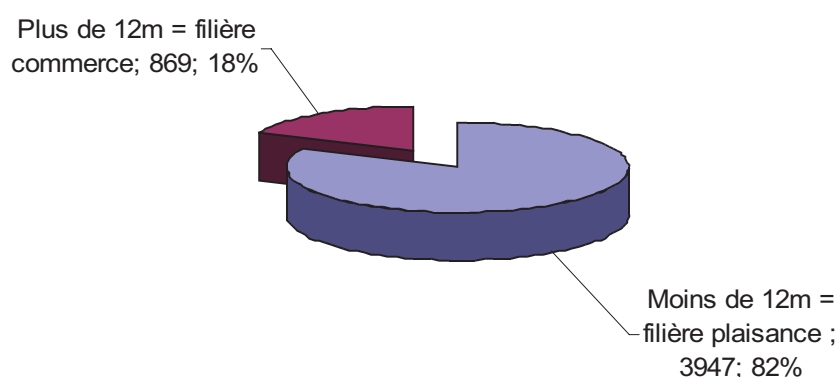


Figure 8: Navires de pêche de plus de 20 ans

Ce gisement est à considérer uniquement comme un potentiel, pris comme hypothèse de départ pour le dimensionnement d'un outil de démantèlement.

La sortie effective des navires de la flotte répond à d'autres paramètres plus complexes que la simple problématique de l'âge du navire.

4.2 Plan de sortie de flotte (PSF) :

Les mesures d'aide à l'arrêt définitif de l'activité des navires de pêche, prises en application du règlement européen régissant le Fonds Européen pour la Pêche, communément désignées sous l'expression « plans de sortie de flotte », ont pour objectif d'adapter la flotte nationale aux droits de pêche dont dispose la France au sein de la zone économique exclusive de l'Union Européenne. Il s'agit, en pratique, de corriger une éventuelle surcapacité en navires au regard de la totalité des prises que les pêcheurs français sont autorisés à effectuer en fonction des quotas de pêche attribués par espèces.

Elles consistent concrètement à verser aux armateurs une aide financière en échange de la destruction de leur navire. La destruction des navires doit intervenir dans les trois mois suivant la décision attributive de l'aide.

Plusieurs plans de sortie de flotte (PSF) ont été ouverts depuis fin 2007. 171 navires se sont inscrits au plan de sortie de flotte ouvert fin 2007, pour un montant total de 29 millions € (Etat+Fonds Européen pour la Pêche).

Outre un deuxième plan concernant la pêche à l'anchois, un nouveau plan de sortie de flotte a été ouvert fin 2008 portant sur plusieurs pêcheries sensibles. 176 navires ont été inscrits. Le total des indemnités est évalué à près de 41 M€.

En outre, un PSF pour les senneurs de Méditerranée pêchant le thon rouge a été ouvert en 2009, du fait de la nécessité de réduire la capacité de notre flotte pour l'adapter au plan de récupération de cette espèce, adopté par la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICATA). Ces navires posent un problème bien particulier car il s'agit de navires de grandes dimensions, relativement récents et souvent composés de matériaux composites.

Enfin, quatre autres plans concernant les navires pêchant les thonidés, l'anchois et le cabillaud, ont été ouverts.

Pour le moment rien n'est prévu au Projet de Loi de Finance 2010. Par ailleurs une grande partie de l'enveloppe communautaire allouée à cette mesure a déjà été dépensée alors que celle-ci court jusqu'en 2012. Des rééquilibrages avec d'autres enveloppes restent possibles, mais la piste d'un arrêt des sorties de flotte semble privilégiée, à l'exception des Thoniers Senneurs de méditerranée (principalement Sète, Port-Vendres et Marseille) pour lesquels les objectifs restent à atteindre.

Toutefois quelques plans devraient être mis en place en 2010 pour certaines espèces ciblées : (Requin taupe, Anguille ...) qui ne devraient concerner que peu d'unités et un faible tonnage global.

Environ 400 à 500 navires sont concernés par les plans de sortie de flotte entre 2008 et 2010.

En revanche, tous les navires ne sont pas éligibles au Plan de Sortie de Flotte. Ils doivent être détenteurs d'un droit d'accès (national ou communautaire) à une pêcherie sensible et être dépendants économiquement de cette dernière et, dans la plupart des cas, être d'une longueur supérieure ou égale à 10m.

Seule la destruction est reconnue comme mode de sortie de flotte. Selon le matériau de composition du navire, cette destruction constitue pour l'armement soit une recette complémentaire soit une charge. Le cas le plus problématique est celui des grands navires thoniers senneurs de Méditerranée à coque plastique ou composite. Pour ces derniers, une exception au principe énoncé précédemment a été instaurée par l'arrêté du 24 septembre 2009 permettant la cession à titre gratuit à l'Etat pour une activité de service public en lieu et place de la destruction. Deux navires devraient d'ores et déjà être récupérés par les services des Phares et Balises dans ce cadre et d'autre projet d'acquisition sont en cours de discussion.

4.3 Conclusion :

Les activités de démantèlement en Métropole portent aujourd'hui quasi exclusivement sur des navires de pêche. Ces opérations de sortie de flotte sont régies par des mécanismes de subvention qui pourraient s'interrompre à tout moment. Cependant l'âge de la flotte reste très élevé et un renouvellement est très certainement nécessaire.

Du fait de la nature des matériaux et des dimensions des navires la flotte de pêche viendra alimenter la filière « navires composites » et la filière « navires métallique ». Il convient également de réfléchir à des mécanismes d'accompagnement pour les navires non couverts par les PSF, notamment les navires de moins de 10m, souvent en matériaux peu valorisables (bois, composites,...).

5 Navires de plaisance :

La question du démantèlement des navires de plaisance relève d'une problématique spécifique de celle des autres flottes, pour plusieurs raisons.

D'une part la nature des matériaux de construction, principalement le composite verre résine (CVR), ne permet d'envisager qu'une seule voie de valorisation. D'autre part il s'agit avant tout d'un problème à régler à l'échelon national, même si le contexte européen n'est pas à négliger en conservant à l'esprit le risque d'une fuite de l'usager vers d'autres pavillons communautaires moins contraignants.

La première problématique à aborder est celle relative à l'identification du gisement. Il convient ensuite de dissocier le stock, accumulé au fil du temps en l'absence de filière de traitement, et le flux annuel après épuisement de ce stock.

La seconde concerne bien entendu la valorisation des matériaux pouvant être récupérés. Cette filière se composant principalement de matériaux composites, la question de la rentabilité économique est d'autant plus complexe.

5.1 L'expérimentation BPHU (Bateaux de Plaisance Hors d'Usage) :

La Fédération des Industries Nautiques (FIN) a travaillé depuis 2003 à la création d'une filière BPHU (Bateaux de Plaisance Hors d'Usage) basée sur l'exemple des éco-organismes. La FIN a finalement préféré créer l'APER (Association pour la Plaisance Eco-Responsable), qui a pour vocation d'animer un réseau de centres d'informations et de démolisseurs agréés. Les points d'informations (magasins d'accastillages, chantiers navals...) orientent les particuliers désireux de détruire leur navire dans des conditions respectueuses de l'environnement vers des démolisseurs (professionnels de la gestion des déchets) agréés par l'APER sur la base d'un cahier des charges basé sur la réglementation existante.

L'APER a procédé à Caen à un programme de démantèlement test qui a conduit à trois constats :

- L'absence de localisation et d'estimation précise du gisement ;
- Le coût élevé de démantèlement et la part importante due au transport ;
- L'attachement des propriétaires à leur navire, même lorsque celui-ci n'est plus en état de naviguer.

L'APER, dans sa nouvelle configuration, opérationnelle au 1^{er} janvier 2010, est en attente de retour d'expérience vis-à-vis de la mise en place de son réseau de points conseil et de chantiers agréés.

5.2 Configuration de la flotte – Quelques chiffres⁸ :

La flotte de plaisance compte un nombre important d'immatriculations, qu'il est nécessaire de dissocier du nombre réel de navires, du fait d'une dés-immatriculation qui n'est pas systématique.

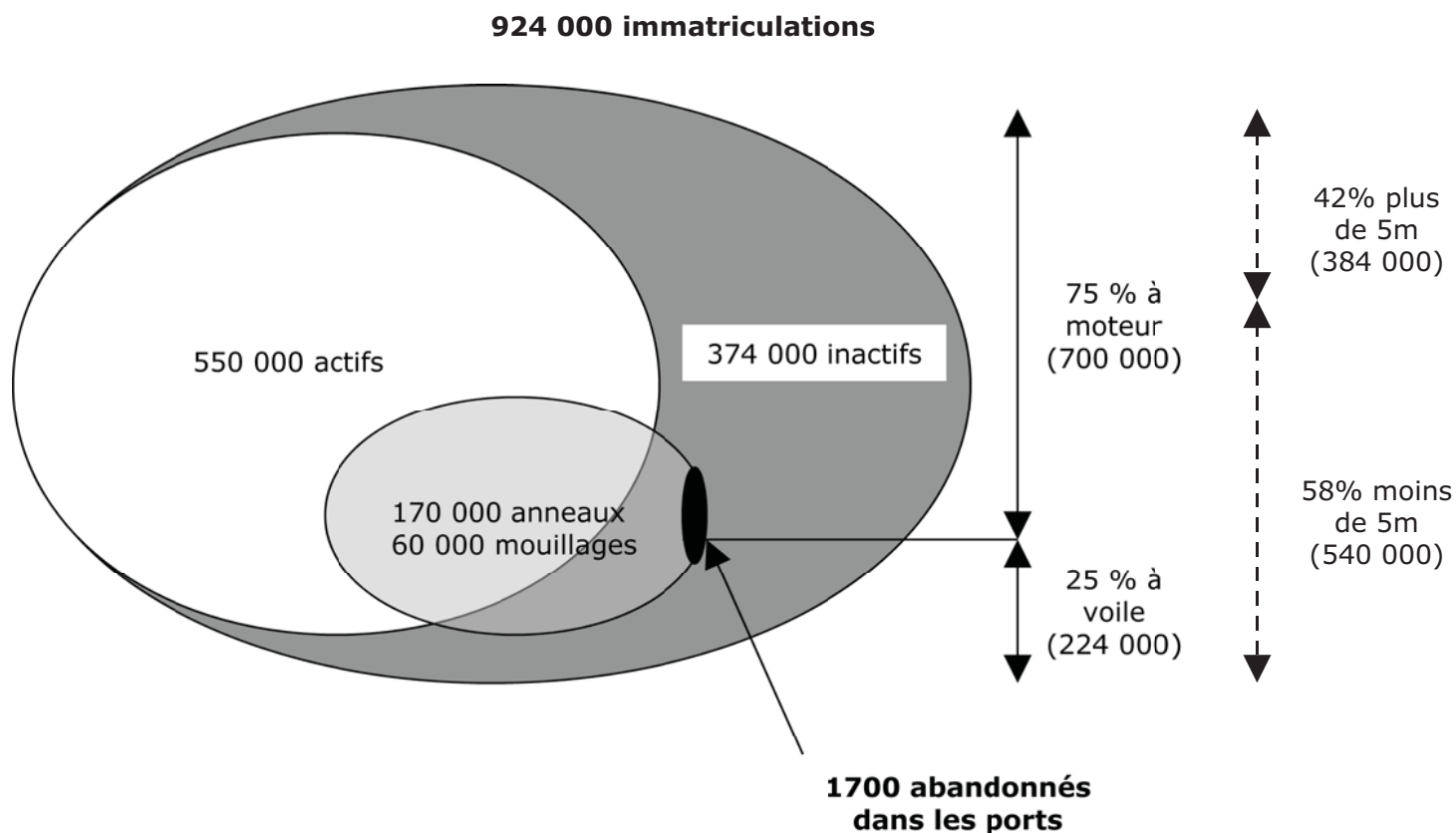


Figure 9: La flotte de plaisance française

5.3 Evaluation du stock :

D'après les données présentées ci dessus, il est possible de considérer que le nombre de navires à démanteler est inférieur à 374 000. Cependant, il est à ce stade impossible de préciser le facteur de correction à apporter à ce chiffre. En effet, derrière ces navires inactifs certains ont très certainement été détruits par différents modes plus ou moins respectueux de l'environnement.

En parallèle, le nombre de navires abandonnés dans les ports représenterait moins de 1700 navires. Ce gisement est donc très faible, et très loin de l'image des navires « ventouses ».

5.4 Evaluation du flux annuel :

Le chiffre de 20 000 navires par an à démanteler a souvent été avancé. Cependant ce chiffre ne semble pas réaliste pour plusieurs raisons. D'une part cette valeur se rapportait au nombre de nouvelles immatriculations (20 à 25 000 par an), or les nouvelles immatriculations ne concernent pas exclusivement des navires neufs. La logique d'une immatriculation pour une sortie de flotte ne peut donc être considérée comme modèle. D'autre part, on peut imaginer qu'un certain nombre de navires de petites dimensions (gonflables, semi rigides, petits voiliers, canoës...) finissent dans la filière classique des déchets.

5.5 Conclusion :

⁸ Source Mission de la Navigation de Plaisance et des Loisirs Nautiques de la Direction des Affaires Maritimes

En conclusion sur ces données chiffrées, il apparaît comme possible de considérer qu'il existe un stock de navires à démanteler localisés en très grande majorité dans des espaces privés : chez des revendeurs de navire, dans des chantiers, des espaces d'hivernage, ou chez des particuliers. Mais cependant, une fois la question de ce stock traité, le flux annuel sera relativement faible.

L'opération de démantèlement d'un navire de plaisance étant, du fait de la nature des matériaux, une opération « déficitaire », la mise en place d'une filière de démantèlement n'est pas suffisante. Il est nécessaire d'envisager un dispositif économique incitatif pour les propriétaires.

6 Navires fluviaux :

La flotte fluviale doit être décomposée en sous ensembles marchandises, passagers et plaisance / location. Chacune de ces catégories présente une configuration très particulière.

6.1 La flotte fluviale française de marchandises :

La flotte fluviale de marchandises est la flotte la plus âgée avec 42 ans. La flotte française est constituée de 1369 unités de relativement faible capacité, en moyenne 800 tonnes contre 1000 tonnes pour la flotte européenne.

Il s'agit par ailleurs d'une flotte exploitée essentiellement par des artisans, et dont la configuration pourrait évoluer dans le cadre de l'ouverture du canal « Seine Nord ». L'augmentation des gabarits est nécessaire au développement du transport fluvial, cependant cette évolution ne devrait pas se faire au détriment des petites unités qui répondent à un besoin de transport ciblé, en particulier dans le domaine du vrac.

Les infrastructures existantes, et les ports en particulier ont des capacités d'accueil limitées pour les opérations de chargement / déchargement (par exemple le port de Paris ne permet pas le déchargement ou le chargement des unités de plus de 80m). Toute évolution de la flotte doit donc se faire en adéquation avec les évolutions des infrastructures.

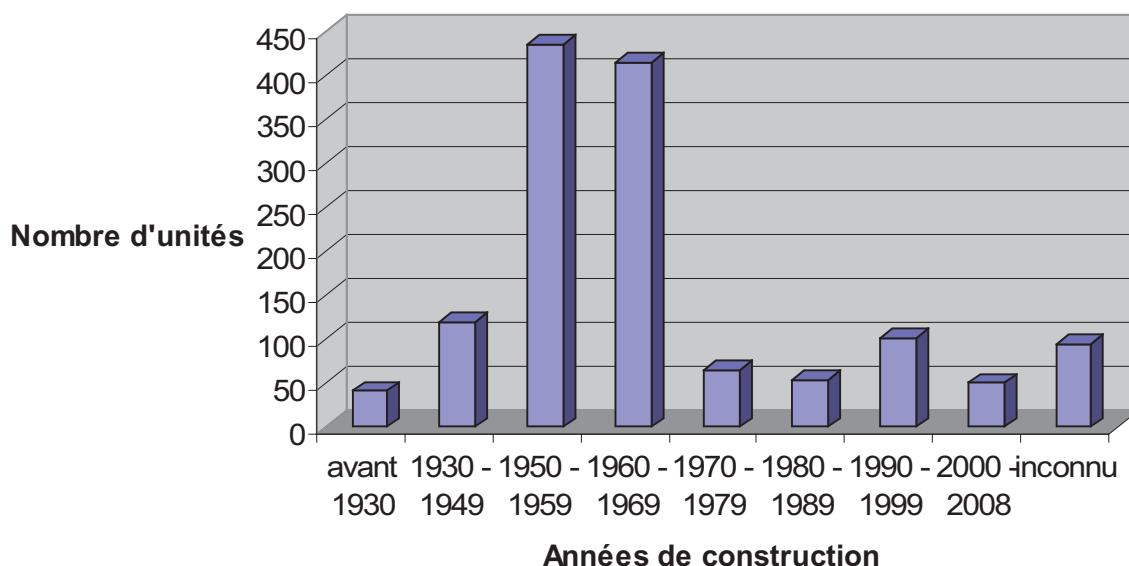


Figure 10: Flotte de marchandises

Il est cependant nécessaire de constater que la sortie de flotte de ces unités se fait par transfert vers des unités de logement

6.2 La flotte fluviale française de bateaux à passagers :

Le nombre de bateaux fluviaux à passagers est d'environ 500 unités, dont la moyenne d'âge est de 20 ans. Il s'agit dans ce cas d'une flotte récente dont la tendance est au renouvellement.

Date	Nbre de bateaux	%
Avant 1900	1	0,5
1900 à 1910	2	0,9
1910 à 1920	3	1,4
1920 à 1930	7	3,3
1930 à 1940	6	2,8
1940 à 1950	7	3,3
1950 à 1960	12	5,6
1960 à 1970	14	6,6
1970 à 1980	16	7,5
1980 à 1990	50	23,5
1990 à 2000	54	25,4
2000 à 2010	41	19,2

Tableau 1: Flotte passagers

6.3 La flotte fluviale française de bateaux de plaisance (location) :

Cette flotte est composée d'environ 1500 unités, et dispose d'un taux de renouvellement très élevé (24% en 5 ans).

Date de construction	Nombre de bateaux	%
Avant 1990	137	10
1990-1995	189	14
1996-2005	438	32
2006-2010	144	10
Inconnu	476	34

Tableau 2: Flotte plaisance / location

6.4 Conclusion :

Tout comme la flotte de pêche la flotte fluviale peut se répartir sur deux filières de démantèlement, l'une composite pour les unités de plaisance et l'autre sur le métallique pour les marchandises.

La flotte fluviale est captive de son réseau et nécessite de fait une filière adaptée à la configuration des voies navigables.

La flotte fluviale reste cependant très modeste en terme de tonnage et de nombre de navires, au regard des autres flottes. Il existe cependant un réel besoin de renouvellement de la flotte de marchandise qui est une flotte âgée et de capacités restreintes face à la concurrence européenne. Le renouvellement de cette flotte est actuellement estimé à une cinquantaine d'unités par an. L'âge moyen de la flotte de commerce en particulier nécessite que la question de son renouvellement et de sa modernisation soit traitée dans les prochaines années. Le principe du plan de sortie de flotte ne

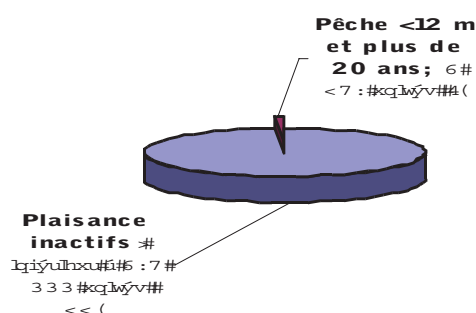
paraît pas être la solution adéquate. La valorisation des anciennes unités permettrait de développer ce type d'habitat et de renouveler la flotte française. Cependant des adaptations réglementaires paraissent nécessaires pour accompagner cette évolution, notamment pour s'assurer du suivi de l'entretien de ces navires après leur reconversion. Par ailleurs, l'aménagement de zones dédiées (ex : anciennes gravières) à ce type d'habitation faciliterait la cohabitation des logements fluviaux et du transport.

En terme de capacité de déconstruction, le faible nombre d'unités à traiter ne nécessite pas le développement de nouveaux sites. Cependant il paraît nécessaire de porter une réflexion sur les règles de transit de ces navires vers les sites de déconstruction. En effet, les navires à déconstruire, du fait de leur âge, n'ont pas toujours les autorisations nécessaires pour se déplacer, ce qui, faute de dérogation, les empêche de rejoindre un site de démantèlement adapté.

7 Conclusion :

L'évaluation du flux de navires pouvant alimenter une filière est une opération complexe car très dépendante des incitations ou des contraintes financières imposées aux propriétaires de navires.

En matière de navires en composites, la plaisance constitue un stock potentiel conséquent, mais qui en l'absence de mécanisme d'incitation reste au « fond des jardins ». Les petites unités de pêche constituent également un potentiel, mais celui-ci est limité aux pêcheries faisant exception à la règle d'exclusion des navires de moins de 10m (anguille civelle essentiellement). Ces derniers constituent toutefois un stock important en nombre sinon en tonnage (plus d'une centaine de sorties lors du dernier plan).



Concernant la filière des navires métalliques, le flux actuel des navires de pêche n'existe que par le biais des plans de sortie de flotte. Si ces mesures venaient à s'interrompre le flux deviendrait nul.

La flotte de commerce n'alimente aujourd'hui que les filières de l'Asie, et sans mécanisme financier au niveau européen cette situation ne devrait pas évoluer. Le Bangladesh, l'Inde, la Chine, le Pakistan et la Turquie ont démantelés en 2009 un peu moins de 25 millions d'UMS, soit 98% du tonnage démantelé. L'Europe ne fera certainement jamais partie de ce « top 5 ». Mais si l'Europe ne peut se positionner comme un concurrent pour ce « top 5 », elle peut développer une capacité pour traiter sa flotte de cabotage, ou traiter des navires spécifiques ou contenant de forts volumes de déchets dangereux.

Il convient de prendre en compte le cas des navires abandonnés qui représentent un flux très faible mais constant. La flotte fluviale est quant à elle captive de son réseau, et ne permet pas d'envisager des volumes d'acier dimensionnant pour la filière.

Seule la flotte militaire maîtrise avec précision son stock et son flux. Elle représente de fait le facteur dimensionnant d'une filière de démantèlement.

Si l'on considère que les flux existant en 2009 persisteront pour plusieurs années voici une hypothèse de volumes devant être traités par la filière métallique :

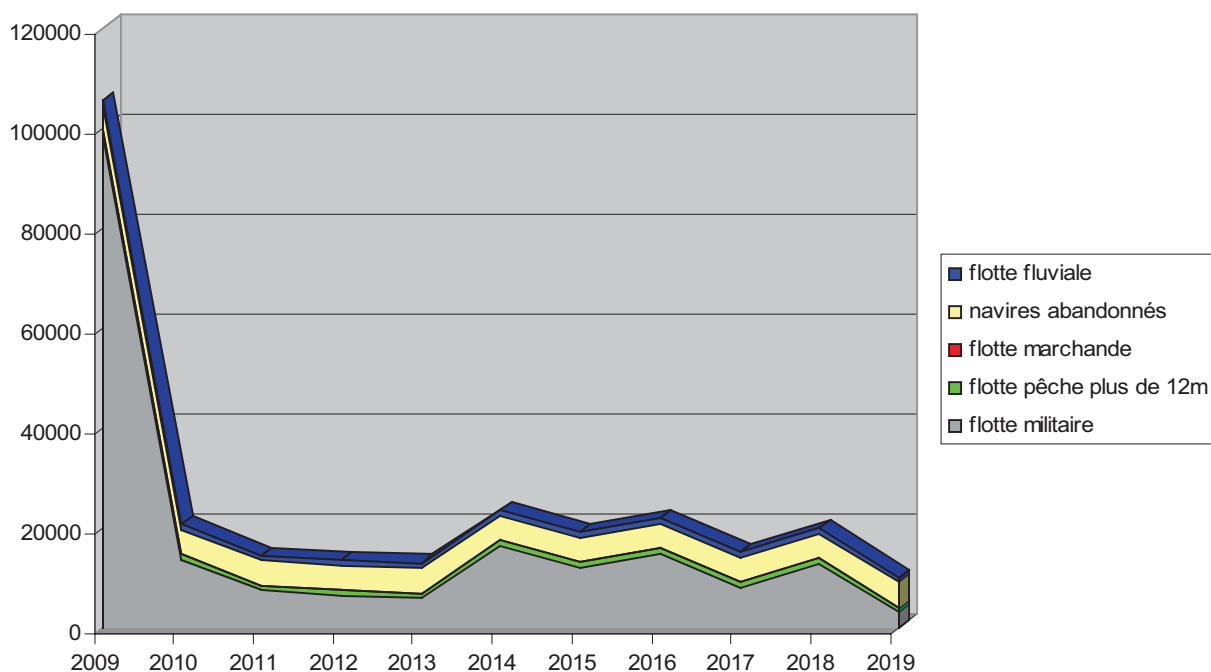


Figure 11: Flux potentiel de démantèlement, en tonnes (navire léger)

Le potentiel de navires à démanteler est donc faible, mais chaque année il existe un besoin de démantèlement sur le territoire national.

Il ne faut pas systématiquement opposer les filières de démantèlement « asiatiques » à la création d'une filière française ou européenne. Ces deux filières doivent être complémentaires. Les chantiers asiatiques vont continuer à absorber une grande majorité du tonnage mondial, mais l'Europe doit également se doter d'un outil lui permettant de traiter des flottes de « proximité », ou de navires abandonnés. Cette dernière devra être dimensionnée judicieusement en fonction du potentiel de navires à traiter.

Partie 2 – Filière « navires métalliques »

Plaisance	Pêche	Commerce	Militaire	
Grande plaisance acier	Navires de plus de 12 m (hors CVR)	Navires de moins de 250 m	Navires de surface moins de 250 m	SNLE SNA

1 Analyse technico-économique de la filière

La diversité des caractéristiques des navires et des procédés pouvant être utilisés ne permet pas de donner des chiffres précis. Cependant les données rassemblées par la MIDN, confrontées aux premiers retours d'expérience français en matière de démantèlement permettent de dégager des ordres de grandeur.

1.1 Le processus de démantèlement

1.1.1 Expertise du navire

Cette étape est essentielle pour établir l'équilibre économique de l'opération de démantèlement, car elle consiste à évaluer la quantité, la nature et la localisation des matières dangereuses, mais aussi la quantité de matières valorisables. Chaque navire est unique et nécessite une expertise personnalisée.

Pour les navires de pêche, moins pollués, la phase d'expertise va surtout consister à estimer les équipements susceptibles d'être revendus sur le marché de l'occasion : portiques, propulseur, frigos, treuils, mâts, moteur. Sur les petits navires, la revente décide dans bien des cas de la rentabilité de l'opération globale.

La durée et le coût de cette expertise dépendent en particulier de l'âge et de la taille du navire, ainsi que du niveau d'information disponible. Certaines parties du navire sont impossibles à atteindre avant la découpe (ballasts, soutes etc...), ce qui est à l'origine d'incertitudes. Par ailleurs, l'hétérogénéité des navires rend parfois difficile et coûteuse la mise en oeuvre d'un protocole d'échantillonnage représentatif de leur composition.

On peut cependant évaluer que l'expertise peut aller d'à peine une demi journée pour des navires de pêche à plusieurs semaines pour de gros navires complexes.

La généralisation de l'inventaire des matières dangereuses, prévue par la Convention de Hong Kong, devrait permettre de faciliter cette tâche et de réduire ainsi l'incertitude industrielle. En effet, l'inventaire des matières potentiellement dangereuses, remis à jour tout au long de la vie du navire et après chaque opération de maintenance, apportera une cartographie précise du navire.

Du fait du niveau de technicité requis, cette étape est généralement confiée à une entreprise spécialisée. Ainsi dans le cadre des appels d'offre de la Marine Nationale, cette étape fait l'objet d'un premier appel d'offre indépendant. Par conséquent, au-delà de la durée de l'opération elle-même, des délais administratifs supplémentaires peuvent être imputés à cette étape notamment pour les navires d'Etat, les navires saisis et les navires abandonnés.

L'expertise du navire participe à la définition d'un Plan de Démolition et d'un Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé, transmis à l'inspection du travail.

1.1.2 Dépollution et nettoyage

En ce qui concerne les navires marchands et militaires, la dépollution pèse généralement pour une grande part du coût et du temps de démantèlement. Elle peut ainsi représenter jusqu'à 2/3 du coût total. Ce coût se justifie par la mise en œuvre des moyens nécessaires pour assurer une protection satisfaisante des travailleurs et de l'environnement, depuis le retrait jusqu'à l'élimination des substances dangereuses en décharge de classe 1 ou en incinération.

Cette intervention peut être effectuée par une entreprise extérieure ce qui est présenté par certains acteurs comme un gage de transparence en cas de découverte de matières dangereuses non identifiées pendant l'expertise préalable. Les prestataires doivent pouvoir fournir des attestations PCB et amiante.

La dépollution comprend aussi le pompage des résidus d'hydrocarbure, qui s'achève, après contrôle par un tiers, par l'obtention d'un certificat de dégazage qui doit être remis aux autorités portuaires.

Bien qu'une première dépollution puisse avoir lieu avant le transfert du navire vers l'installation de démantèlement, celle-ci ne peut être que partielle. Cette limitation se justifie d'une part pour des raisons de navigabilité, l'atteinte des matières dangereuses requérant parfois d'altérer de manière significative la structure du navire, et d'autre part, en ce qui concerne les hydrocarbures, pour une question évidente d'autonomie de déplacement.

1.1.3 Allègement de la structure et récupération des équipements

Une première phase de découpage permet généralement de récupérer un certain nombre d'équipements qui ne peuvent être extraits directement, comme par exemple le moteur d'un navire de pêche destiné à la revente.

Quelque soit le type de navire, cette première étape permet pour certains procédés d'alléger le navire par la découpe des superstructures ou de certains blocs de coque, afin de permettre sa sortie de l'eau lorsque le poids ou les dimensions du navire dépassent les capacités de mise à sec.

1.1.4 Sortie de l'eau

La sortie de l'eau peut se faire :

- par grutage du navire sur le quai (généralement après allègement de la structure) ;
- par treuillage du navire sur une cale inclinée ou slipway, dans ce cas la déconstruction se fait au fur et à mesure de la sortie du navire ;
- par l'utilisation d'une cale sèche, la mise à sec est réalisée par pompage après fermeture d'une porte étanche. Dans ce dernier cas la dépollution peut être effectuée préalablement le long du quai afin de limiter la durée d'immobilisation de la cale.

1.1.5 Déconstruction et Récupération des métaux

Outre la maîtrise de l'opération de dépollution, la rentabilité de la déconstruction du navire dépend de l'efficacité de l'entreprise à récupérer les matériaux valorisables. Il faut ainsi garder à l'esprit que la revente des métaux non ferreux représente une part non négligeable du bénéfice final de l'opération. Ces derniers, pour être valorisés, doivent être identifiés afin d'être séparés des autres matériaux. Ainsi les employés du site devront distinguer les parties du navire constituées uniquement de ferraille et celles qui devront être envoyées au broyage pour séparation.

Globalement la déconstruction des navires se rapproche plus du métier de la récupération de métaux du BTP (matériel homogène), que du métier de la déconstruction automobile (matériel hétérogène séparé par broyage).

1.1.6 Valorisation et Elimination des matériaux

Les métaux ferreux et non ferreux sont envoyés dans les installations de métallurgie en Europe, principalement l'Espagne ou l'Italie, ou en Asie. D'autres matériaux, comme certains bois non souillés, peuvent être envoyés en chaudière (valorisation énergétique) ou dans des usines de fabrication de palettes (valorisation matière). Les déchets non valorisables sont éliminés en centres d'enfouissement ou en incinération.

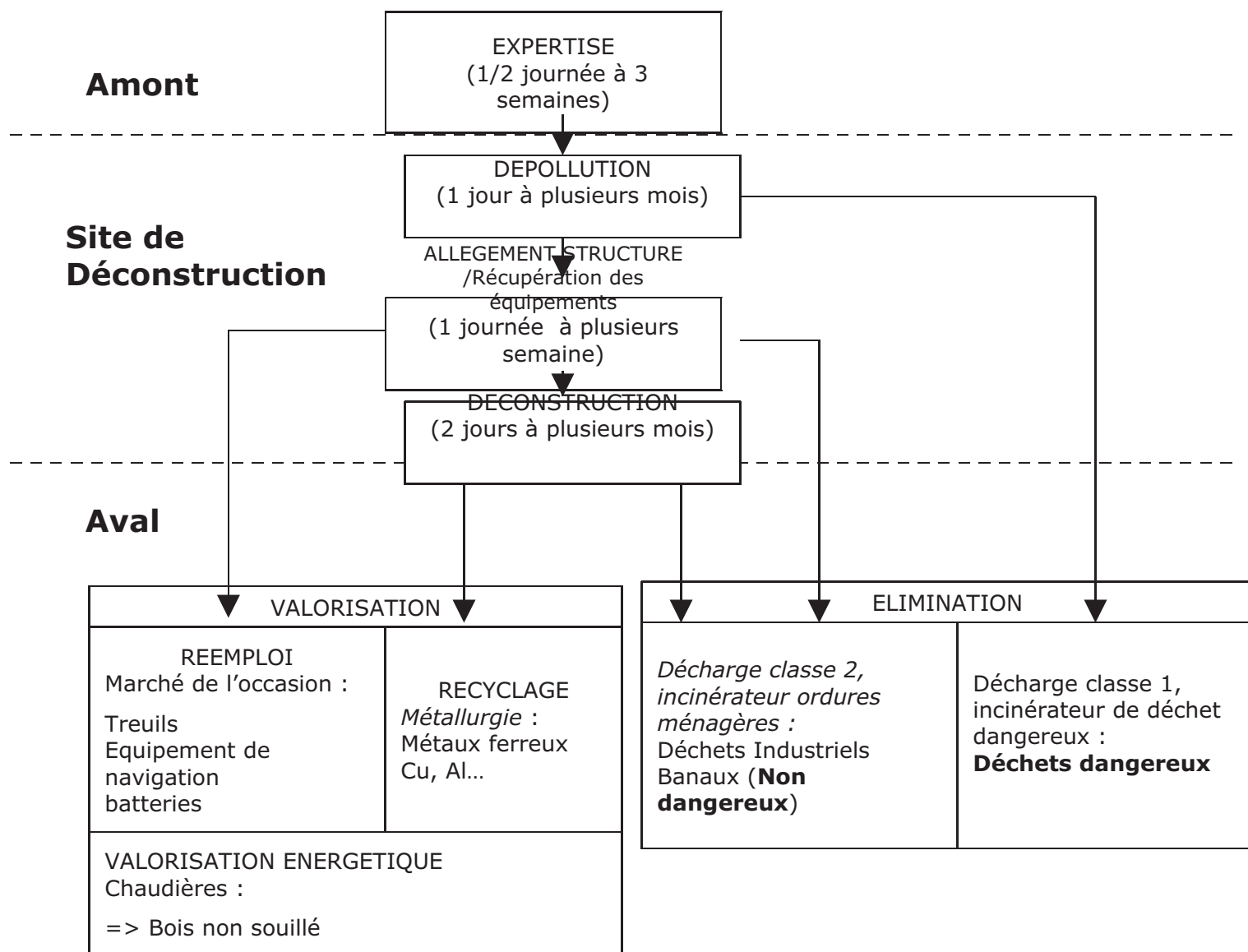


Figure 12: Schéma valorisation / élimination

1.1.7 Main d'œuvre et emplois :

Le nombre d'ETP nécessaires au démantèlement d'un navire dépend de :

- la taille du navire ;
- la complexité de sa structure et de sa teneur en matières polluantes ;
- le degré de mécanisation du chantier.

L'annexe XVI du rapport de la MIDN fournit des données précises obtenues auprès de chantiers du monde entier. La MIDN distingue les sites très mécanisés à l'européenne et les sites très peu mécanisés d'Asie, ainsi que des procédés intermédiaires observables aux Etats-Unis, en Chine et en Turquie. Pour être compétitif dans le cadre d'un marché européen, il est probable qu'un site français doive s'aligner sur les modèles européens très mécanisés.

Toujours selon le rapport de la MIDN, la productivité d'un tel site pour démanteler un navire simple et peu pollué (ex : navires de pêche récents) est estimée entre 5000 et 10 000 t/homme/an, dépollution comprise.

Pour les navires plus complexes et pollués le rapport de la MIDN se base sur la déconstruction de deux frégates représentant une masse totale d'environ 4000 tonnes. La phase de dépollution nécessiterait une douzaine de personnes pendant 3 mois, contre uniquement 6 à 8 personnes pendant la même durée pour le reste du démantèlement. Ce qui correspond au ratio 2/3 dépollution, 1/3 déconstruction. La productivité moyenne sur ce type de chantier serait alors de 800 à 1000t/homme/an.

Ainsi, un chantier type traitant 100 000 t/an représenterait de 10 à 100 emplois en fonction de la nature des navires déconstruits sur le site.

Au regard des retours d'expérience français sur des sites temporaires démantelant des navires de pêche, il semblerait que la productivité puisse être bien inférieure. Ainsi le site de la Turballe a démantelé des navires de 250 t en 10 jours avec en moyenne 6 à 8 personnes, soit une productivité annuelle de moins de 1000 t/homme/an sur une base de 200 jours annuels travaillés. Cette productivité s'explique par une plus faible mécanisation due au recours à du matériel mobile. Les chiffres se rapprochent alors de ceux avancés par le rapport de la MIDN pour des sites moins mécanisés comme ceux présents aux Etats-Unis, en Chine et en Turquie.

1.1.8 Investissements, infrastructures et équipements :

La MIDN évalue à 20 millions d'euros les équipements nécessaires, ce qui correspond pour un site de 100 000 tonnes à un amortissement sur 7 années au rythme de 30euros/t.

Outre les infrastructures portuaires (cale sèche, slipway, quai), un site de démantèlement doit posséder les infrastructures classiques d'un site industriel (revêtement, raccordements, locaux...).

L'investissement initial peut donc se chiffrer à plusieurs millions d'euros. Le coût dépendra du dimensionnement de l'installation et des équipements préexistants.

2 Critères de sélection du site :

En France près de 15 sites civils ou militaires, répartis sur 12 villes⁹, présentent des infrastructures, cales sèches ou slipway, permettant d'envisager de démanteler des navires de plus de 100m.

Cependant ces navires posent deux problèmes particuliers qui expliquent l'absence actuelle de sites français. Le premier obstacle, lié à la taille et à la complexité de ces navires, est que leur démantèlement nécessite des moyens industriels, et donc des investissements, importants, qui ne

⁹ Marseille, La Ciotat, Toulon, Dunkerque, Le Havre, Cherbourg, St Malo, Brest, Lorient, St Nazaire, La Rochelle, Bassens (Bordeaux).

seront entrepris par le secteur privé qu'à condition que la visibilité sur l'activité soit suffisante. Le second obstacle, qui alimente le premier en nuisant à la visibilité, est le contexte international et fluctuant dans lequel le marché du démantèlement se situe.

En effet, le marché des navires de commerce est depuis longtemps international et, mis à part les saisies, les accidents ponctuels, ou quelques navires appartenant à des armateurs responsables et volontaires, il échappe totalement aux sites européens.

Enfin, en ce qui concerne les navires militaires, même si leur démantèlement se fait aujourd'hui sur un marché exclusivement européen, du fait d'un cadre réglementaire européen exigeant appliqué par la France de manière stricte, la nouvelle Convention de Hong Kong pourrait entraîner une modification de cette politique et ouvrir le marché militaire aux chantiers asiatiques. Les navires militaires se présentent donc comme un flux captable et non captif.

Au vue de cette analyse, peut-on concevoir un site français pérenne et compétitif ? Comment apporter aux industriels la visibilité suffisante pour leur permettre d'investir ? Et comment déterminer la localisation la plus appropriée pour développer un site ?

L'exemple des sites européens et les premiers retours d'expérience français apportent des éléments de réponse et laissent entrevoir ce que pourrait être un projet industriel français de démantèlement des navires.

2.1 Valoriser l'existant

L'activité de démantèlement des navires n'est pas totalement absente en France. Aujourd'hui trois sites font l'objet d'une autorisation permanente au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) : Bassens, Brest et Le Havre.

La préexistence de cette activité peut être un atout pour le développement ultérieur d'un site.

2.1.1 Bassens

La cale sèche et le terrain adjacent de Bassens ont été autorisés au titre des ICPE au nom de Veolia Environnement dans le cadre de la réponse à l'appel d'offre pour le démantèlement du Q790 (ex-Clemenceau). Après le départ de ce dernier pour le chantier britannique d'Able UK en 2007, le site de Bassens a orienté son activité sur le démantèlement des navires de pêche. Plus d'une trentaine ont ainsi été déconstruits.

Dans le procédé mis en œuvre, le bassin reste en eau et sert uniquement de quai protégé des courants et du marnage de la Garonne.

Outre le démantèlement de navires, la cale sèche sert un mois par an à l'entretien des dragues du port et parfois à d'autres activités plus exceptionnelles. Ainsi, depuis août 2009, elle est occupée par un chantier de construction de pont qui se poursuivra jusqu'en février 2010. L'activité de démantèlement restera en suspens pendant toute la durée de l'opération.

2.1.2 Brest

Le Site de Guyot environnement, installé à l'extrémité est du polder, jouxte la plus grande cale sèche du port (420 m), généralement utilisée à la réparation de méthaniers, spécialité du port de Brest.

A l'instar du site de Gand en Belgique, le démantèlement des navires n'est pas l'activité principale du site. En effet, celle-ci est une activité même très récente, débutée en mars 2010 par la réception d'une dizaine de navires de pêche. Le site, équipé d'un broyeur, traite avant tout des Véhicules Hors d'Usage (VHU), au rythme de 970t/jours. Mais le site est avant tout le lieu d'exportation par voie maritime de l'ensemble du réseau des sites Guyot Environnement, répartis sur la région Bretagne. Ici encore, le parallèle avec le site Galloo de Gand s'impose, puisque celui-ci sert de point d'exportation pour la ferraille collectée et traitée par le groupe en Belgique et dans le nord de la France.

2.1.3 Le Havre :

L'entreprise Gardet et de Bezenac dispose d'un slipway autorisé au titre de la réglementation ICPE et démantèle régulièrement des navires de pêches et des navires fluviaux. Le site dispose en effet de l'avantage d'être en prise directe sur le réseau fluvial de la Seine, ce qui en fait un lieu intéressant pour capter les flux maritimes et fluviaux. Le site ne traite en revanche que des navires de taille restreinte.

2.2 Le consensus politico-économique

Parmi les facteurs de réussite mis en avant par les acteurs interrogés, le besoin d'un consensus politico-économique local s'est imposé comme le pré requis indispensable à tout projet dont nous présenterons ici les principales composantes.

Il convient de noter qu'au delà de ces composantes majeures, une multitude de spécificités locales interviennent dans l'équilibre final et peuvent contribuer à expliquer le rejet ou au contraire la demande d'une installation de démantèlement.

2.2.1 Acceptation du projet par les riverains

L'opposition des populations et des élus locaux risque dans bien des cas de mettre un frein au développement d'une filière. En effet, le phénomène du NIMBY¹⁰ n'épargne pas le démantèlement des navires. La problématique du stockage des navires semble générer à cet effet beaucoup d'appréhension.

Pourtant le rejet n'est pas la norme. L'exemple de Bassens montre que le démantèlement peut être bien accueilli, notamment par des populations habituées à vivre dans un environnement industrialisé. Parfois même, la perspective d'un relais de croissance générateur d'emplois, pour des zones en perte d'activité, peut être perçue de manière très positive.

2.2.2 Compatibilité avec les activités portuaires

Le démantèlement des navires conduit fatalement à immobiliser une partie des infrastructures du port. Les autorités portuaires doivent donc faire un choix entre plusieurs activités. Le démantèlement est ainsi accepté lorsqu'il s'agit d'un moyen de garder une activité charnière et d'optimiser le plan de charge. Par contre lorsque le démantèlement prend la place d'une activité plus rentable et créatrice d'emploi, la question de la compatibilité se pose. Par exemple des activités à cycle court, nécessitant une forte réactivité, comme la réparation de navires (ex : Brest) ne peuvent pas facilement être conciliées avec un démantèlement, même en limitant au maximum la durée d'immobilisation de la cale sèche en dépolluant et en préparant la découpe à quai.

D'autres considérations que la seule rentabilité rentrent en compte, par exemple lorsque le démantèlement empêche des opérations de maintenances en urgence sur des navires en avarie. C'est le cas par exemple du site de Bassens pour l'entretien de la drague portuaire permettant de garantir les conditions de navigabilité de la Gironde. C'est un argument également avancé par la Marine Nationale, qui souhaite conserver la disponibilité des bassins de ses bases navales pour les opérations de maintenances de ses unités opérationnelles.

Par ailleurs, l'activité de démantèlement des navires peut entraîner des coûts masqués. Les autorités portuaires disposent de deux sources de revenus : la location du foncier et les taxes portuaires. En terme de rentabilité, la particularité du démantèlement des navires peut s'expliquer par le fait que, contrairement à des activités d'import-export, les revenus liés au démantèlement se limitent à la première source de revenu. Ce souci peut-être compensé par l'utilisation du transport maritime pour l'exportation de métal ce qui est le cas de Galloo à Gand ou de Guyot Environnement à Brest.

¹⁰ Not In My BackYard : Terme anglais qui désignent l'hostilité des populations envers les projets industriels qui pourraient nuire à leur environnement.

Tous ces aspects contribuent à renforcer la perception du monde maritime sur le démantèlement, jugé moins « noble » que la construction ou la réparation navale.

Quelles que soient les contraintes locales associées à la gestion des infrastructures portuaires, la constitution d'une filière compétitive demandera à apporter à un, ou des industriels, la garantie d'utilisation d'un espace sur lequel ils pourront investir. Sans cette certitude, le démantèlement restera limité à des opérations « spot » sur des navires captifs, qui se révéleront très coûteuses car elles devront amortir à elles seules une grande partie, voire l'ensemble de l'investissement réalisé.

2.3 Choisir un site capable de capter différentes flottes de navires

Sur les 15 sites recensés tous ne pourront pas recevoir cette activité. En effet, le flux maximum annuel de navires français à démanteler, toutes flottes confondues, ne devrait pas dépasser 50 000 t. Or comme le rappelle le rapport de la MIDN, la taille critique pour pérenniser un site fortement mécanisé serait d'environ 100 000 t.

Ainsi envisager le développement de plusieurs sites de démantèlement dédiés aux navires de grande taille de manière pérenne, compétitive et rentable est une utopie. Pourtant des synergies, faciles à mettre en place, pourraient faire relativiser ce constat.

Les méthodes industrielles de démantèlement sont très proches pour l'ensemble des navires métalliques. Les principales différences résident dans la phase de dépollution, qui fait appel à des entreprises extérieures spécialisées. Les moyens de levage, de destruction et les infrastructures requises sont en revanche similaires. Un site peut donc assurer une certaine continuité de son plan de charge en alternant la déconstruction de gros bâtiments et celle de navires de tailles plus raisonnables. Le site de Gand en Belgique en est la parfaite illustration.

La capacité à capter ces différents types de navires va donc surtout dépendre de la localisation du site, la polyvalence de ses équipements étant assurée.

2.3.1 Capter les navires de pêche

La flotte de pêche est bien répartie sur le littoral ; les données recueillies indiquent que le nombre de navires de pêche est à peu près équivalent en Manche, en Atlantique et en Méditerranée (sans distinction de tonnage). Compte tenu des catégories de navigation des navires de pêche, on peut considérer que tous les ports français sont atteignables par les navires de pêche, à condition peut-être de distinguer la façade méditerranéenne et la façade Atlantique. Quoiqu'il en soit, la nécessité de capter les navires de pêche ne semble pas un facteur limitant pour la localisation d'un site industriel de démantèlement de navires de grande taille.

2.3.2 Capter les navires fluviaux

Mis à part les navires fluviaux de plaisance dont la structure est souvent identique à leurs homologues marins, les péniches et autres navires spécifiquement conçus pour le fluvial ont une capacité de déplacement sur la mer limitée. La capacité de les capter impliquera donc que le site se situe à l'embouchure ou à proximité de l'embouchure d'un fleuve ou d'une rivière. En France, peu de cours d'eau sont réellement utilisés pour le transport fluvial et présentent donc un intérêt stratégique pour le démantèlement. La Seine, le Rhône et les réseaux du Nord de la France, reliés aux réseaux Belges, en sont les seuls représentants significatifs. Le port le plus à même de mettre en place cette synergie est donc Le Havre, dont le site de démantèlement pratique déjà la destruction de péniches. Dunkerque, relié au Réseau Belge via Lille, pourrait envisager une telle approche. Marseille, Toulon et la Ciotat, bien que relativement proches de l'embouchure du Rhône (entre 50 et 100 Km), sont déjà trop loin pour permettre un transfert des péniches sécurisé.

2.3.3 Capter les navires militaires

Les appels d'offres lancés par la Marine Nationale ont une dimension européenne. Ce principe devra être maintenu.

Certains de ces navires ont une capacité de déplacement limitée, et appelleront donc à des solutions locales ou à des modes de transport particuliers et plus coûteux. La proximité aux bases navales de la Marine où stationnent ces bâtiments sera donc un avantage compétitif pour remporter les appels d'offre. Brest, Cherbourg, Toulon, la Seyne sur mer ou la Ciotat sont naturellement les ports les mieux positionnés à cet égard. Il ne faut pas exclure la possibilité d'utiliser les infrastructures des bases navales de Brest et de Toulon qui présentent des capacités industrielles importantes, bien que l'emploi de ces bassins soit à analyser, au même titre que les sites civils, au regard de leur plan d'emploi et de l'impact d'une nouvelle activité sur l'environnement et les riverains. La Marine Nationale exclut cependant, dans le cas général, la possibilité d'utiliser les infrastructures portuaires de ses bases navales pour des activités de déconstruction. En l'état actuel, seuls les navires militaires permettent d'amorcer cette activité de démantèlement sur le territoire national. Le budget du Ministère de la Défense assure le financement du démantèlement de ces navires. Par conséquent, si l'Etat, prend la décision d'investir dans la création d'un site de démantèlement en France, il est dommage, qu'en parallèle, celui-ci, via le budget du Ministère de la Défense, contractualise des prestations de démantèlement à l'étranger.

Cependant, ce principe ne doit pas fausser les règles de la concurrence. Ainsi, les appels d'offres européens de la Marine Nationale pourraient inciter les candidats à recourir préférentiellement aux infrastructures françaises en précisant les modalités d'utilisation. Le choix du site reste du fait de l'industriel. L'utilisation du site français resterait cependant facultative. La sélection des industriels se ferait comme actuellement, indépendamment du site retenu, sur la base de critères objectifs conformes à la procédure des marchés publics et aux principes de la libre concurrence. Par ailleurs, il semble difficile que le site français puisse traiter l'ensemble du stock de la Marine Nationale à lui seul dans les délais imposés par la dégradation des navires en attente. Il faut donc que d'autres sites européens soient mis à contribution lorsque les infrastructures françaises ne seront pas disponibles.

2.3.4 Capter les navires de commerce

De la même manière, certains navires de commerce deviennent des flux captifs à la suite d'avaries qui les rendent difficilement transportables. Le port de Brest, de par sa proximité au « rail d'Ouessant », constitue malheureusement aujourd'hui le plus grand stock de navires de ce type. L'installation d'un site susceptible de traiter ces navires pourrait aider à résorber ce stock.

Mis à part le cas particulier de ces navires abandonnés, le reste des navires de commerce pourra difficilement être capté par un site français quel qu'il soit, à l'exception de certains caboteurs ou de navires appartenant à des armateurs vertueux et soucieux de leur image. Par conséquent ce paramètre n'est pas discriminatoire et ne constitue pas un bon critère de sélection du site.

2.4 Des sites couplant plusieurs activités industrielles complémentaires

Le fait de capter différents flux sera un facteur de succès nécessaire, mais pas suffisant car chacun de ces flux est irrégulier et incertain : côté aléatoire des saisies et avaries, compétition sur les navires militaires, flux discontinu des plans de sortie de flotte des navires de pêche. Le recours à d'autres synergies est nécessaire. Par ailleurs, même additionnées, ces flottes ne permettront pas d'atteindre la masse critique de 100 000 tonnes/an.

Il est donc nécessaire de coupler avec d'autres activités industrielles.

2.4.1 Négoce de ferraille

Cette option, appliquée par les sites de Brest et de Gand, consiste à utiliser le site comme une plateforme de regroupement de métaux issus d'autres sites avant exportation vers l'étranger par voie

maritime. En effet, le marché de la ferraille part essentiellement à l'étranger, voir hors d'Europe (Asie). Cette approche s'appuie sur un réseau de sites terrestres de ferrailage qui alimentent le site de démantèlement. Il s'agit donc principalement d'une mutualisation de l'espace de stockage, bien que certains équipements puissent également servir aux deux activités (levage, bennes dédiées).

Comme indiqué précédemment cette solution présente aussi l'avantage d'augmenter l'acceptabilité du site par les autorités portuaires en stimulant le trafic portuaire.

Les ports les mieux profilés pour cumuler ces deux fonctions sont les plus proches des grandes routes maritimes et surtout des principaux « Hubs » maritimes à savoir principalement Rotterdam. Les sites du Nord de la France : Dunkerque, Le Havre sont ainsi les mieux placés.

De son côté, Bassens permet de rejoindre le port de Bilbao et les sites métallurgiques espagnols et les Ports Méditerranéens ne sont pas éloignés de Gênes, Naples et Barcelone.

2.4.2 Déconstruction de flux de déchets terrestres

L'idée consiste à inverser l'approche économique du site, qui prendrait la forme d'un site de ferrailage classique susceptible par sa position de capter et démanteler des navires. Ceci implique de pouvoir mutualiser un certain nombre d'équipements ou d'infrastructures. Les flux de déchets classiquement gérés par les ferrailleurs sont les déchets du BTP et les VHU (Véhicules Hors d'Usage). Ces deux flux se différencient par leur composition. Les déchets du BTP, à l'image du démantèlement des navires, sont des matériaux assez homogènes, qui sont cisailés et peuvent être directement utilisés en four. Les déchets automobiles, très hétérogènes, sont préalablement broyés, avant de passer par différentes étapes de séparation des métaux obtenus en mélange.

Certains investissements lourds (1 million d'euros) sont donc plus faciles à mutualiser avec le BTP (cisaille) qu'avec le broyage automobile (broyeur).

En revanche beaucoup d'autres investissements peuvent être mis en commun entre ces différentes activités :

- La gestion de chantier en général (structure d'accueil, voirie, bétonnage, clôture, zone de rétention, traitement des eaux) ;
- Le cadre réglementaire et les démarches administratives (dossier ICPE) ;
- Les zones de stockages : conteneurs et bennes dédiées ;
- La formation du personnel ;
- L'expertise sur le métal ;
- La protection des travailleurs et de l'environnement (gestion des déchets, manipulation des déchets dangereux) ;

A priori l'ensemble des sites est susceptible de mettre cette solution en œuvre. Cependant certains sites ont déjà pris de l'avance sur cette voie, Bassens et le Havre par leur autorisation, et Brest qui possède déjà un site de ferrailage en bordure de quai, habilité à démanteler des navires. Néanmoins dans le cas de Bassens des travaux d'aménagement restent nécessaires.

2.5 Des sites dimensionnés pour ce type d'activités

2.5.1 Infrastructures

Pour des considérations de sécurité (stabilité du navire durant sa découpe), de protection des personnels et de protection de l'environnement, la nécessité de disposer d'une cale sèche paraît préférable, bien que le démantèlement sur des plans inclinés (slipway) puisse être envisagé à condition de mettre en œuvre des précautions particulières. Afin de pouvoir traiter une gamme suffisante de navires, une longueur d'environ 200~230m et une largeur de 50m seraient nécessaires et suffisantes pour traiter le stock actuel des navires civils et militaires. Dans le cas où de très grandes

coques devaient être traitées, des solutions ponctuelles, comme la « jumboïsation » (découpe de la carène en 2 tronçons), pourraient permettre de répondre à des problématiques très particulières.

Cette cale sèche devra être associée à un terre plein de dimensions suffisantes pour assurer une déconstruction par sous ensembles ainsi qu'un dispositif de rétention et de traitement des eaux.

Une autre solution évoquée à plusieurs reprises pendant les auditions et les visites de site, consiste à recourir à une unité flottante de type dock, conçue spécifiquement pour le démantèlement, se présentant sous la forme d'une cale sèche flottante et remorquable. Ce système présente de multiples avantages liés à sa mobilité. D'une part celle-ci lui permettrait d'être acheminé à l'occasion vers d'autres sites pour permettre le démantèlement de navires intransportables. D'autre part, cette mobilité lui permet d'être revendu à l'étranger.

La construction de cette structure pourrait être assurée par le chantier STX à St Nazaire, dans le cadre du plan de relance. Cependant un tel équipement n'existe pas actuellement en France, le dernier ayant été vendu par le port du Havre au Bahamas.

Le choix de l'infrastructure ne doit cependant pas conditionner la technique de déconstruction que pourront retenir les industriels. Le site devra donc offrir une certaine polyvalence afin de permettre l'utilisation des techniques les plus compétitives.

2.5.2 Moyens de manutention

La solution idéale consiste à disposer de nombreux moyens de manutention avec des capacités pouvant aller jusqu'à 100t. Cependant ceci n'est pas un pré requis, les moyens mobiles existants peuvent assurer les mêmes fonctions.

2.5.3 Stockage

Le stockage de navires à proximité du site de démantèlement n'est pas indispensable, pour le stockage à long terme. Cependant du stockage sur de courtes périodes doit pouvoir être réalisé à proximité afin d'optimiser l'utilisation de la forme et minimiser les risques, comme ceux dus aux conditions météorologiques qui rendraient impossible un transfert alors que la forme serait disponible. Il s'agit bien d'un stockage de courte durée afin d'éviter les risques de dégradation et de pollution.

3 Description du projet industriel proposé:

Au regard des critères identifiés, deux sites semblent particulièrement adaptés au développement d'un projet industriel, du fait notamment de la pré-existence de l'activité : Brest et Bassens.

	Brest	Bassens
Consensus politico-économique		
Acceptation par les riverains	Proximité des habitations. Cependant le site Guyot Environnement est déjà là et ne semble pas susciter d'hostilité de la part des riverains.	Site sur zone industrielle distante des habitations. Bon accueil des populations riveraines lors de l'enquête publique pour l'obtention de l'autorisation ICPE.
Compatibilité avec les activités portuaires	Difficile co-habitation avec l'activité de réparation navale et les projets de construction d'hydroliennes sur le polder.	Problème de l'entretien des dragues portuaires.
Polyvalence du site		
Capter différentes flottes de navires	Brest présente « l'avantage » de stocker un grand nombre de navires saisis difficilement remorquables et proximité de la flotte militaire.	Positionnement dans un estuaire, pas de zone de stockage de navires.
Pluriactivité du site	Présence d'un industriel du ferrailage à proximité de la forme 3.	Développement de sites de ferrailage sur la zone industrielle. avec exportation de métal.

Tableau 3: Synthèse des sites

Bien que Brest ait un potentiel certain du fait de la présence d'un industriel du ferrailage et d'un stock de navires abandonnés difficilement déplaçables, Bassens présente un net avantage en terme d'acceptation de l'activité par les acteurs locaux et de compatibilité des autres activités avec celle du démantèlement.

3.1 Un site permanent à BASSENS :

Le site de Bassens possède toutes les caractéristiques pour devenir un site performant de démantèlement des navires :

- Cale sèche et foncier disponible ;
- Autorisation spécifique pour l'activité démantèlement au titre des ICPE ;
- Soutien politique et économique ;
- Présence d'industriels du ferrailage assurant la polyvalence du site ;
- Capacité d'exportation de la ferraille ;
- Bonne compatibilité avec les autres activités du port ;

Néanmoins, la pérennisation du site passe par des investissements (grue, bassin de rétention, étanchéité du site...) et nécessite d'offrir une meilleure visibilité aux industriels. Cette visibilité ne peut

être obtenue que grâce à une certaine stabilisation de l'utilisation de la cale sèche et la mise à disposition, sur le long terme, de foncier à proximité. En contre-partie, le plan de charge des démantèlement risquant d'être aléatoire et discontinu, le port doit rester maître de sa cale sèche et donc de l'autorisation ICPE qui s'y applique afin de pouvoir saisir d'autres opportunités industrielles.

Ainsi la cale de Bassens serait gérée par le port et pourrait faire l'objet d'investissements publics (moyens de levage, aménagement de l'aire). Ce site aménagé serait alors loué, y compris le matériel, aux industriels au gré des contrats de démantèlement. Des sites de ferrallages seraient développés en parallèle à proximité de la cale par des industriels sur du foncier portuaire mis à disposition.

Par ailleurs, un engagement des industriels sur le recours à l'exportation par voie maritime pourrait faciliter l'intégration de l'activité de démantèlement dans le tissu industriel portuaire.

Enfin, reste à lever la question de la réparation des dragues portuaires, dont dépend le fonctionnement de l'ensemble du port. Bien qu'une alternative existe à La Rochelle et que le temps moyen d'occupation annuelle de la cale pour cette opération soit limité à 1 mois, la réactivité et la hauteur des enjeux conduisent à chercher une alternative locale fiable.

Une autre cale existe en amont de Bassens et pourrait servir d'alternative pour la réparation de la draque à condition que des travaux de remise en état, évalués à 1,2 millions d'euros, soient effectués sur la zone de Bacalan.

Si l'on additionne ce coût à celui des travaux d'aménagement du site de Bassens lui-même (bétonnage, collecte des eaux, achat d'une grue...), estimé entre 3 et 5 Millions d'euros, on peut évaluer que cette alternative représente un investissement total d'environ 4 à 6 millions d'euros.

Bilan de l'analyse sur le site de Bassens

Avantages de Bassens :

Cale sèche et foncier disponibles ;
Autorisé spécifiquement pour l'activité démantèlement au titre des ICPE ;
Soutien politique et économique ;
Présence d'industriels du ferrailage assurant la polyvalence du site ;
Capacité d'exportation de la ferraille par voie maritime (proximité du port de Bilbao) ;
Bonne compatibilité avec les autres activités du port ;

Points de blocage à lever :

ICPE couvre la cale sèche et n'est pas au nom du port ;
Besoin de la cale sèche pour réparer la drague ;
Besoin éventuel de recevoir d'autres activités pour optimiser l'utilisation de la cale sèche en cas de vide dans le plan de charge – incertitude du démantèlement ;
Besoin d'installations de ferrailage et d'exportation de ferraille pour assurer la polyvalence du site ;
Absence de zone de stockage ;

Solution proposée :

Cale sèche et les 5 ha autour aménagés et gérés par le port : location de l'espace et du matériel aux industriels ;
Installation de ferrailleurs sur la zone portuaire à proximité de la cale sèche ;
Réparation des dragues portuaires dans les bassins flottants en amont ; (zone de Bacalan) ;
Aménagement d'une zone de stockage sur le Verdon ;

Engagements et Investissements PRIVE

Développement de sites de ferrailage sur la zone portuaire ;
Utilisation du fret maritime ;

Engagements et Investissements PUBLICS

1.2 millions d'euros pour remettre en état la zone de Bacalan ;
Aménagement des terrains autour de la cale sèche (achat d'une grue, bétonnage, bassins de rétention...) : 3 à 5 millions d'euros
Mise à disposition de terrains sur la zone portuaire.

Figure 13: Schéma Bassens

3.2 Développer les capacités de démantèlement de Brest pour les navires abandonnés

Si la présence d'un stock de navires captifs à démanteler ne fait pas de Brest le site idéal, il est par contre à prévoir que certains de ces navires nécessiteront un démantèlement sur Brest.

Compte tenu du contexte brestois, il est probable que ces opérations se limitent à des navires difficilement remorquables ne pouvant pas être envoyés à Bassens ou dans un site européen. Dans ce cadre, certaines infrastructures civiles ou militaires, pourraient exceptionnellement être mises à disposition. Le démantèlement prochain du Winner dans la cale 4 de la Marine Nationale en est la parfaite illustration.

Cependant les difficultés que semble poser l'utilisation de ces deux types d'infrastructures encouragent à trouver une alternative à l'utilisation des cales civiles et militaires.

3.2.1 Alternative 1 : la construction d'un slipway sur le polder

Une première hypothèse évoquée serait la construction d'un slipway sur la zone du polder près du chantier de ferrailage. Ce slipway pourrait d'ailleurs servir à développer d'autres activités comme la réparation navale de petites unités (pêche, grande plaisance).

Il reste à étudier le coût d'un tel projet et sa compatibilité avec le plan d'investissement pour la création d'un pôle sur les énergies marines sur le polder.

3.2.2 Alternative 2 : la construction d'une unité flottante

Une seconde solution envisagée serait la construction d'une unité flottante de type dock, conçue spécifiquement pour le démantèlement. L'intérêt d'un tel outil est sa mobilité. En effet, l'unité flottante peut être stationnée dans une zone moins gênante pour les activités civiles et militaires par exemple le long du futur quai prévu dans l'aménagement du polder, sans pour autant mobiliser une cale sèche. Le deuxième intérêt de la mobilité, serait de pouvoir la transférer ponctuellement vers un autre port confronté à des besoins de démantèlement de navires non transportables.

L'unité flottante serait maintenue à Brest là où la présence de navires saisis et abandonnés est la plus importante. Cette solution doit elle aussi être étudiée plus avant, notamment pour clarifier les limites techniques de cet outil (remorquabilité, capacité de démantèlement), vérifier l'existence de zones pour stationner l'unité flottante afin d'éviter d'encombrer le port de Brest avec une structure supplémentaire, et évaluer le coût de la construction et de son entretien.

Comme expliqué préalablement, la construction de cet outil pourrait se faire dans les chantiers STX de St Nazaire dans le cadre du plan de relance.

Bilan de l'analyse sur le site de Brest

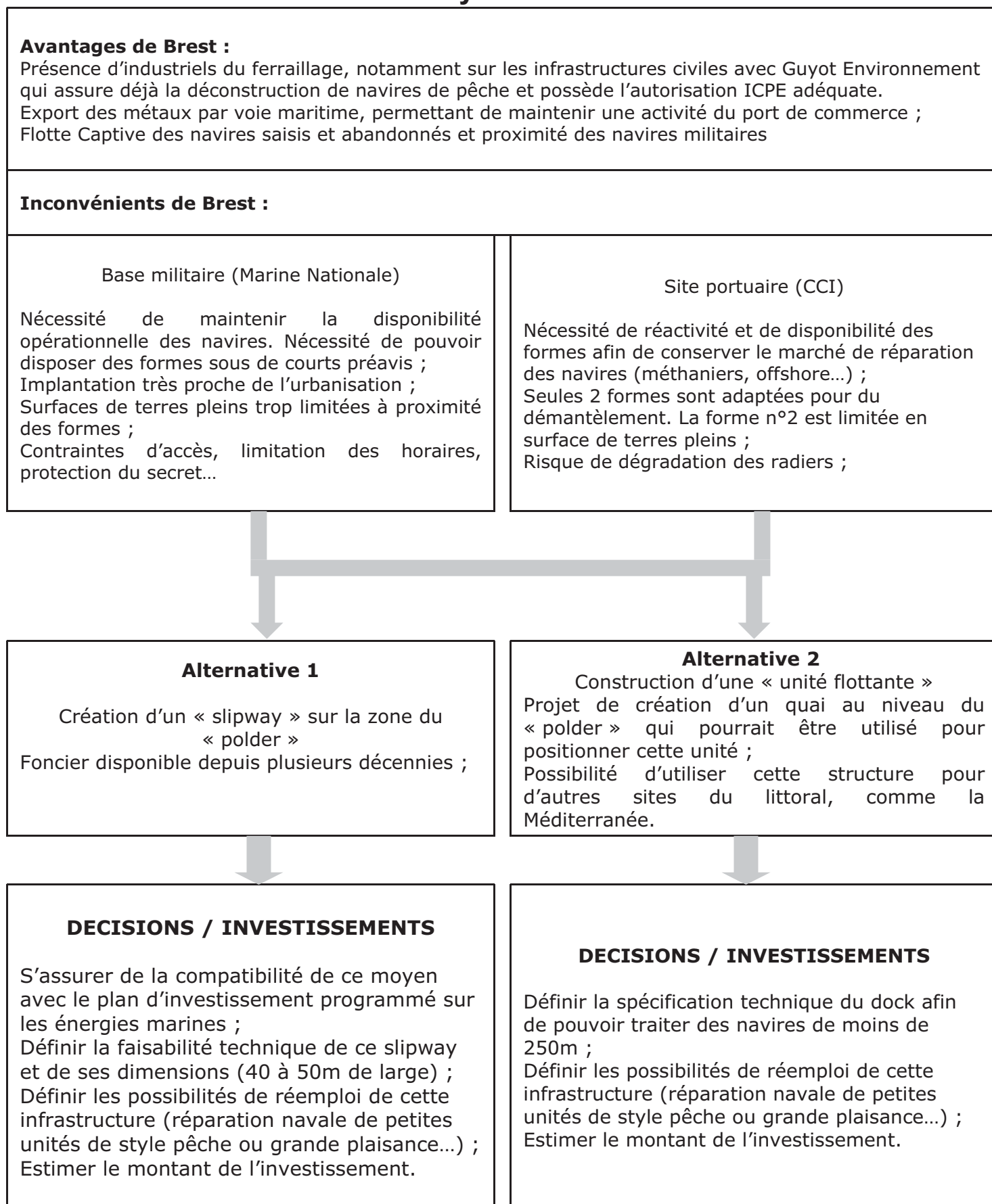


Figure 14: Schéma Brest

3.3 Une troisième alternative à Cherbourg ? :

Le présent rapport n'a pas la prétention d'avoir identifié l'ensemble des alternatives réalisables. Les sites de Bassens et de Brest par leurs expériences en matière de fin de vie des navires et leurs infrastructures apparaissent aujourd'hui comme les deux hypothèses les plus réalistes. Cependant, les contextes économiques évoluent et les orientations des ports en matière de développement de leurs activités y sont soumis. La perception du démantèlement des navires comme une activité économique à part entière est par ailleurs un phénomène encore récent, qui n'a pas atteint le même degré de maturité partout.

Il est ainsi probable que d'autres projets apparaissent dans des lieux qui ne semblent pour le moment pas prêts à accueillir un site industriel de cette nature. La porte doit cependant rester ouverte pour ces initiatives qui, à l'aune de nouveaux éléments d'analyse, pourraient se révéler prometteuses.

A ce titre, parmi les sites non retenus, Cherbourg pourrait devenir à court terme un terrain propice pour la création d'un chantier de démantèlement. La présence des sous-marins en fin de vie et l'expérience du démantèlement du Lucifer montrent que le démantèlement des navires n'y est pas totalement inconnu. Le port peut également se prévaloir d'un système intéressant de levage «syncholift » pouvant soulever des navires de taille moyenne (4500t, 90m de long). Cette structure, directement reliée à un réseau ferré, permet de déplacer directement le navire à démanteler sur un large terre-plein disponible. Cette solution présente l'intérêt de ne pas entrer en compétition avec les autres activités du port (réparation). La présence de quais (250 m) offre également une zone de stockage temporaire abritée, idéale pour procéder à la dépollution préalable du navire.

De plus, bien que moins fréquemment confronté au problème des navires saisis et abandonnés en comparaison de Brest, le port de Cherbourg, par sa proximité aux routes maritimes de la Manche, reste un port potentiel de récupération de ces navires.

Néanmoins, le manque d'éléments dont nous disposons à ce stade explique que le port de Cherbourg ne soit pas proposé comme une alternative en propre de démantèlement des navires. Par ailleurs, il ne devrait pas y avoir une synergie avec le potentiel démantèlement des sous-marins de la Marine Nationale à Cherbourg.

3.4 Favoriser le développement d'un réseau de sites ICPE permanent sur le littoral pour le démantèlement des navires de pêche

Comme indiqué précédemment, l'irrégularité des flux de navires à démanteler risque d'engendrer des creux dans les plans de charge, ce qui a conduit à préconiser un projet industriel relativement indépendant de la seule activité de démantèlement. A l'inverse cette même irrégularité de flux pourrait bien causer des surcharges ponctuelles sur les sites, ce qui serait problématique pour les navires dont le démantèlement est contraint par le temps. C'est en particulier le cas des navires de pêche dont les plans de sortie de flotte exigent un démantèlement dans un période donnée. Il suffirait alors que la cale sèche de Bassens et l'hypothétique unité flottante de Brest soient simultanément occupés par des démantèlements de longue durée pour que les navires de pêches se retrouvent à court de solution locale.

Cette préoccupation est d'autant plus justifiée pour les navires de pêche méditerranéens, puisque les trois sites français bénéficiant d'une autorisation ICPE permanente se trouvent sur la façade atlantique (Brest, Bassens et Le Havre).

Compte tenu de la spécificité de ces navires, petite taille et capacités de déplacement limitées, l'organisation la plus adaptée aux navires de pêche serait un réseau de sites tout le long du littoral, offrant des exutoires de proximité. Ceux-ci ne seraient pas dédiés au démantèlement, mais pourraient bénéficier d'un encadrement adéquat, leur permettant à l'occasion de faire intervenir des sociétés spécialisées mettant en œuvre des engins mobiles.

3.4.1 Créer un régime d'enregistrement pour la rubrique 2712

Les sites de démantèlement des navires sont encadrés par la rubrique 2712 de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Les rubriques ICPE peuvent être soumises à trois régimes différents : Autorisation, Enregistrement, Déclaration (voir Annexe ...). La rubrique 2712 n'est aujourd'hui soumise qu'au régime d'autorisation, le plus contraignant.

L'expérience des premiers plans de sortie de flotte montre qu'une grande partie des navires ont été démantelés sur des sites bénéficiant d'une procédure d'autorisation temporaire, c'est à dire une autorisation accélérée pour les situations d'urgence. Cette solution, qui permet d'alléger la procédure ne peut pas, par définition, être une solution durable. En effet une telle autorisation ne peut être accordée que pour 6 mois, renouvelable une fois.

Cette restriction importante conduit à réfléchir à une solution intermédiaire, qui serait attractive pour les autorités portuaires, et offrirait des conditions de sécurité et de contrôle suffisantes pour une activité à petite échelle conduite ponctuellement sur plusieurs années.

Le régime d'enregistrement semble parfaitement répondre à ces différentes exigences. La rubrique 2712 pourrait ainsi être modifiée pour que les plus petits sites soient soumis au régime d'enregistrement et non d'autorisation.

Une fois cette modification réglementaire adoptée, il conviendra d'encourager les autorités portuaires sur l'ensemble du littoral, en particulier sur la façade méditerranéenne, à enregistrer au titre des ICPE une partie de leurs infrastructures (chantiers navals, quais, cales sèches).

3.4.2 Améliorer la coordination entre les services déconcentrés de l'Etat sur les plans de sortie de flotte

Afin d'encourager le recours à ce réseau de sites enregistrés, l'usage du levier de la subvention des plans de sortie de flotte, déjà conditionné au démantèlement sur un site ICPE, ne pourra fonctionner que si une réelle coordination est mise en place entre les services qui suivent les plans de sortie de flotte (DIRM - DDTM,) et les services qui instruisent les dossiers ICPE (DREAL).

On pourrait ainsi envisager qu'une nouvelle note d'instruction, également communiquée aux DREAL, intègre ces dernières à la procédure de suivi des plans de sortie de flotte.

4 **Financement de la filière**

Le rapport de la MIDN soulignait la nécessité de la mise en place d'incitations financières pour l'adoption de pratiques vertueuses par les opérateurs. Le rapport propose ainsi la mise en place d'un fonds, mais ne statue pas sur le mode de versement (aux opérateurs, aux sites de démantèlement...). La difficulté de tout fonds réside dans la redistribution du fonds.

Plus récemment, les bureaux d'étude COWI et Milieu ont mené une étude à la demande de la Commission Européenne une étude sur la mise en place de mesures qui pourraient être développées au niveau européen et international pour accompagner l'entrée en vigueur de la nouvelle Convention de Hong Kong. La création d'un fonds pour le soutien aux pratiques vertueuses de démantèlement a fait l'objet d'un intérêt particulier.

Les auditions effectuées par la mission parlementaire convergent avec ces deux rapports sur le fait que la mise en œuvre de mesures financières contraignantes visant à assurer des conditions acceptables de démantèlement des navires devra chercher à préserver l'équilibre économique de la filière du transport maritime. A savoir, la compétitivité des flottes françaises et européennes vis à vis des autres flottes internationales, mais également la compétitivité du transport maritime sur les autres modes de transport. Du fait de la mondialisation de ce secteur si des dispositions doivent être prises elles doivent l'être à minima au niveau européen pour plusieurs raisons :

- Nécessité de ne pas déséquilibrer la concurrence entre les armateurs européens,
- Ne pas inciter les navires à éviter les ports français au profit d'autres grands ports

européens,

- Eviter des transferts de pavillons, motivés uniquement par des motifs économiques.

Ainsi la MIDN propose que le fonds soit géré par une organisation internationale (OMI), et l'étude COWI/Milieu indique que la mise en place d'un fonds européen devrait, dans l'idéal, être étendue à terme au reste du monde.

4.1 Le mode d'alimentation d'un fonds européen

L'étude COWI/Milieu a envisagé 3 modes d'alimentation :

- Une taxe sur les nouveaux navires construits ;
- Une contribution sur l'industrie navale et des armateurs ;
- Une taxe à chaque entrée dans les ports de l'UE.

Seule la troisième solution permet de couvrir tous les navires transitant dans les eaux européennes, y compris les vieux navires et les navires non européens.

Par ailleurs, cette solution permet de se rattacher à un dispositif existant, la taxe portuaire, afin de ne pas ajouter de nouvelles contraintes administratives. Chaque navire faisant escale devra s'acquitter d'une taxe visant à alimenter ce fonds européen. Cette taxe est perçue par l'Administration des Douanes.

D'après l'étude COWI/Milieu, une telle taxe ne devrait pas nuire à la compétitivité des ports européens. D'une part, car le montant de la taxe devrait être relativement faible par rapport aux taxes portuaires existantes. Ainsi, l'étude COWI/Milieu estime qu'une augmentation de 7 à 10 % est à prévoir. Cette estimation repose néanmoins à ce stade sur de nombreux paramètres qui restent à préciser.

D'autre part, les ports non-UE, qui pourraient bénéficier d'une baisse de compétitivité des ports UE, sont limités : St Petersburg, Durres en Albanie, et Istanbul. Enfin, la perte de compétitivité par rapport à d'autres modes de transport n'est valable que pour des transports locaux.

4.2 Modulation de la taxe

Il reste à définir les paramètres de modulation de la taxe. L'étude COWI/Milieu propose simplement que la taxe soit fixée à la tonne, ce qui facilite la mise en œuvre du prélèvement.

Cependant les auditions effectuées par la Mission parlementaire ont conduit à soutenir la mise en place d'un système de modulation basé sur des critères objectifs et harmonisés au niveau international, qui permette une meilleure application du principe : pollueur-payeur.

Ainsi, une modulation de la taxe au regard de l'âge du navire et des paramètres du critère de ciblage des contrôles de l'Etat du port (Paris MOU) sont autant de paramètres qui pourraient aider à pénaliser les navires âgés, en mauvais état, ou sur le point d'être démantelés. C'est à dire les navires susceptibles de faire l'objet d'une saisie et d'un démantèlement aux frais de l'Etat côtier.

Cette modulation pourrait avoir deux effets positifs combinés : limiter la présence de navires « poubelles » dans les eaux européennes et financer le démantèlement de navires saisis.

En outre, d'un point de vue technique, les navires les plus anciens contiennent généralement plus de matières aujourd'hui identifiées comme dangereuses, or la dépollution est l'étape la plus coûteuse du démantèlement. Par conséquent, il semble pertinent que la taxe soit plus élevée à la tonne.

Cette contribution doit peser de manière équitable sur les différentes catégories de navires.

Elle doit donc s'appliquer à l'ensemble des navires de commerce touchant les ports européens, tous pavillons confondus. Dans l'idée d'éviter tout report modal, il est important que cette contribution soit plafonnée annuellement, ou bien forfaitisée pour les navires ayant une activité exclusivement dans les eaux européennes. La taxe pourrait ainsi être payée à la première escale pour les navires en

provenance de l'extérieur des eaux sous juridiction européenne.

Enfin, le fonds visant à accompagner la mise en œuvre de la Convention de Hong Kong, le respect de certaines exigences, notamment de l'inventaire des matières potentiellement dangereuses, pourraient être pris en compte.

4.3 Principe d'utilisation du fonds

L'étude COWI/Milieu s'oppose dans son étude à ce que le fonds engendre une distorsion de concurrence à l'échelle internationale en subventionnant les sites de démantèlement européens non compétitifs et envisage d'appuyer les versements de ce fonds sur une certification de sites partout dans le monde.

Le principe d'un financement de démantèlement de sites hors UE pose néanmoins des questions d'ordre juridique tant que la Convention de Bâle et le Règlement UE 1013/2006 sur les transferts transfrontaliers de déchets s'appliquent par défaut aux navires.

De son côté, l'étude COWI/Milieu prévoit de subventionner uniquement les navires battant pavillon UE. Néanmoins, faire payer l'ensemble des pavillons pour n'en aider que quelques uns risque fort de susciter des tensions à l'international.

Sans un accord international au niveau de l'OMI, la difficulté à tracer les navires tout au long de leur vie, du fait, entre autres, des changements de pavillons, amène la mission parlementaire à marquer quelques réserves concernant les modes de versement associés à un navire en fonction des sommes qu'il aura versées au cours de sa vie (épargne ou caution). La mission parlementaire et l'étude européenne se rejoignent sur ce point pour privilégier un mode de gestion « solidaire » au niveau européen.

Cependant, si un accord international pouvait un jour être atteint, la Mission Parlementaire convient que la mise en place d'un plan d'épargne attaché au navire serait alors la solution idéale, conformément aux préconisations de la MIDN. De ce point de vue, on peut parler de caution ou de prime d'assurance dont l'existence et le suivi pourraient être assurés soit par l'OMI soit par les compagnies d'assurance maritimes.

Ainsi, si le réalisme pousse dans un premier temps à encourager la création d'un fonds européen solidaire, avec la difficulté qu'en matière de disposition fiscale l'adoption d'un tel principe nécessite l'unanimité des Etats Membres, la France devrait soutenir à terme l'idée d'un système d'épargne international. La création de ce fonds ne pourra se concrétiser avant plusieurs années.

4.3.1 Inciter le démantèlement en Europe

Le premier objectif de ce fonds serait d'inciter les armateurs à procéder au démantèlement de leurs navires dans des chantiers vertueux d'un point de vue social et environnemental. Au delà de ces enjeux, ce fonds pourrait avoir un impact économique bénéfique pour les sites européens dont le manque de compétitivité est en partie dû à l'application de normes plus sévères.

Le mécanisme retenu serait donc de verser à tout armateur procédant au démantèlement d'un navire sous ces conditions, un montant financier issu de ce fonds.

Cette incitation ne pourra être versée que sous certaines conditions :

- Le navire devra disposer d'un inventaire des matières potentiellement dangereuses en conformité avec les règles de la convention de Hong Kong ;
- Le navire justifie d'un contrat de démantèlement avec un site certifié (somme versée avant ou après démantèlement).

4.3.2 Inciter le démantèlement dans des chantiers respectueux des travailleurs et de l'environnement

Dans un premier temps ces sites certifiés ne pourront être qu'européens. Une fois l'organisation du fonds structurée et la situation juridique en matière de transferts de navires clarifiée (interaction

Règlements CE, Convention de Hong Kong et Convention de Bâle), il est souhaitable que des sites puissent être certifiés en dehors de l'Union Européenne. Il faudra alors créer des mécanismes de partenariat avec des Etats tiers afin de permettre le développement de chantiers répondant à des critères de protection des travailleurs et environnementaux.

4.3.3 Financer le démantèlement des navires abandonnés

Le fonds pourrait également apporter son soutien au traitement des navires saisis et abandonnés. En effet, le principe de solidarité devrait s'appliquer vis à vis des ports et des administrations qui paient, en finançant le démantèlement de ces navires, les externalités négatives d'un trafic maritime international.

Ce fonds devrait ainsi permettre de financer les opérations de maintenance et de remorquage nécessaire sur les navires pour la durée de la procédure judiciaire. Mais également les opérations de dépollution et de démantèlement lorsque cette dernière opération est déficitaire du fait de la valeur du navire.

Néanmoins, l'urgence que constitue le financement du démantèlement de ces navires n'est pas forcément compatible avec les délais nécessaires à la création d'un fonds européen qui pourrait prendre plusieurs années. La mission parlementaire propose de fait que le budget de l'Etat dispose d'une ligne budgétaire spécifique après identification précise de ce besoin de financement. Ainsi l'Etat assurera de manière transitoire le coût de démantèlement de ces navires, afin de ne plus laisser cette charge aux différentes collectivités locales.

4.4 Calcul du montant versé et dimensionnement du fonds

Le versement d'une incitation financière doit viser à compenser la différence de coût entre un démantèlement « classique » et un démantèlement « vertueux ». Le montant du versement doit donc être calculé au regard du surcoût des bonnes pratiques environnementales et sanitaires. En particulier la phase de dépollution, qui représente dans les sites vertueux, la majorité du coût de démantèlement doit faire l'objet d'une attention particulière.

L'étude européenne évalue entre 25 et 150 USD/t l'écart de coût de démantèlement entre des sites vertueux et des sites classiques. Multiplié par le tonnage annuel de la flotte européenne en fin de vie, cela conduit à estimer un fonds de 50 à 300 Millions de dollars US. Si l'on considère la flotte mondiale cette somme devient astronomique et sans corrélation avec les navires qui seront effectivement déconstruits sur un site certifié.

Cependant ce mode de calcul reste très aléatoire. On peut constater sur la base des statistiques du démantèlement que le tonnage démantelé est soumis à une très grande variabilité d'une année sur l'autre.

Dans ces conditions il paraîtrait plus pertinent de dimensionner le fonds en fonction de la capacité maximale des sites de démantèlement certifiés.

Partie 3 – Filière « navires composites »

Plaisance	Pêche	Militaire	
Toutes catégories de navires (hors grande plaisance acier)	Navires de moins de 12 m et coques CVR	Engins de servitude	Chasseurs de mines

1 Le démantèlement des navires en Composite Verre / Résine (CVR)

1.1 Récupération des équipements réutilisables et de l'accastillage

La récupération des équipements pour revente sur le marché de l'occasion prend une dimension encore plus importante pour les navires en CVR que pour les autres flux. En effet, les équipements de navigation, les moyens de propulsion et l'accastillage constituent la seule source de revenu du fait de l'incapacité de valoriser les autres matériaux (voir partie 3 chapitre 4).

Un peu de recyclage est parfois possible en récupérant quelques métaux ferreux et non ferreux (câbles, déchets électroniques).

Il faut cependant noter que cette étape a généralement lieu avant l'envoi du navire dans un site de destruction, ce qui contribue à donner une valeur négative à l'opération au regard de ces sites.

Pour les navires à voile de grande taille, il peut être conseillé d'enlever la quille avant le transport, lorsqu'un convoi exceptionnel est requis, car cela permet de réduire de 40% le coût de déplacement.

1.2 Dépollution

Une phase de dépollution préalable peut également se révéler nécessaire, bien que les navires de plaisance, qui constituent le gros du flux de CVR, comportent généralement peu de matières dangereuses. Il faut s'assurer de l'absence d'amiante et gérer les batteries, les déchets toxiques en quantités dispersées (DTQD), les huiles noires et les hydrocarbures.

1.3 Aplatissage des coques et des ponts - Broyage

Le procédé consiste à aplatir de manière industrielle les coques et ponts avant de procéder à un broyage de maille 50*50. Le résidu obtenu se compose majoritairement de CVR.

L'envoi dans certaines cimenteries peut nécessiter une étape supplémentaire de micro-nisage à 5*5 mm.

1.4 Filières aval

Le Pouvoir Calorifique Inférieur (PCI) du CVR étant élevé, la valorisation énergétique est à privilégier à celle de la décharge. En comparaison, outre l'intérêt économique, la Cimenterie offre l'avantage de cumuler valorisation énergétique (PCI) et valorisation matière (apport de charge carbonée). Le choix entre ces différentes filières dépendra de la proximité ou non d'une cimenterie et de ses exigences sur la qualité et les volumes d'apport.

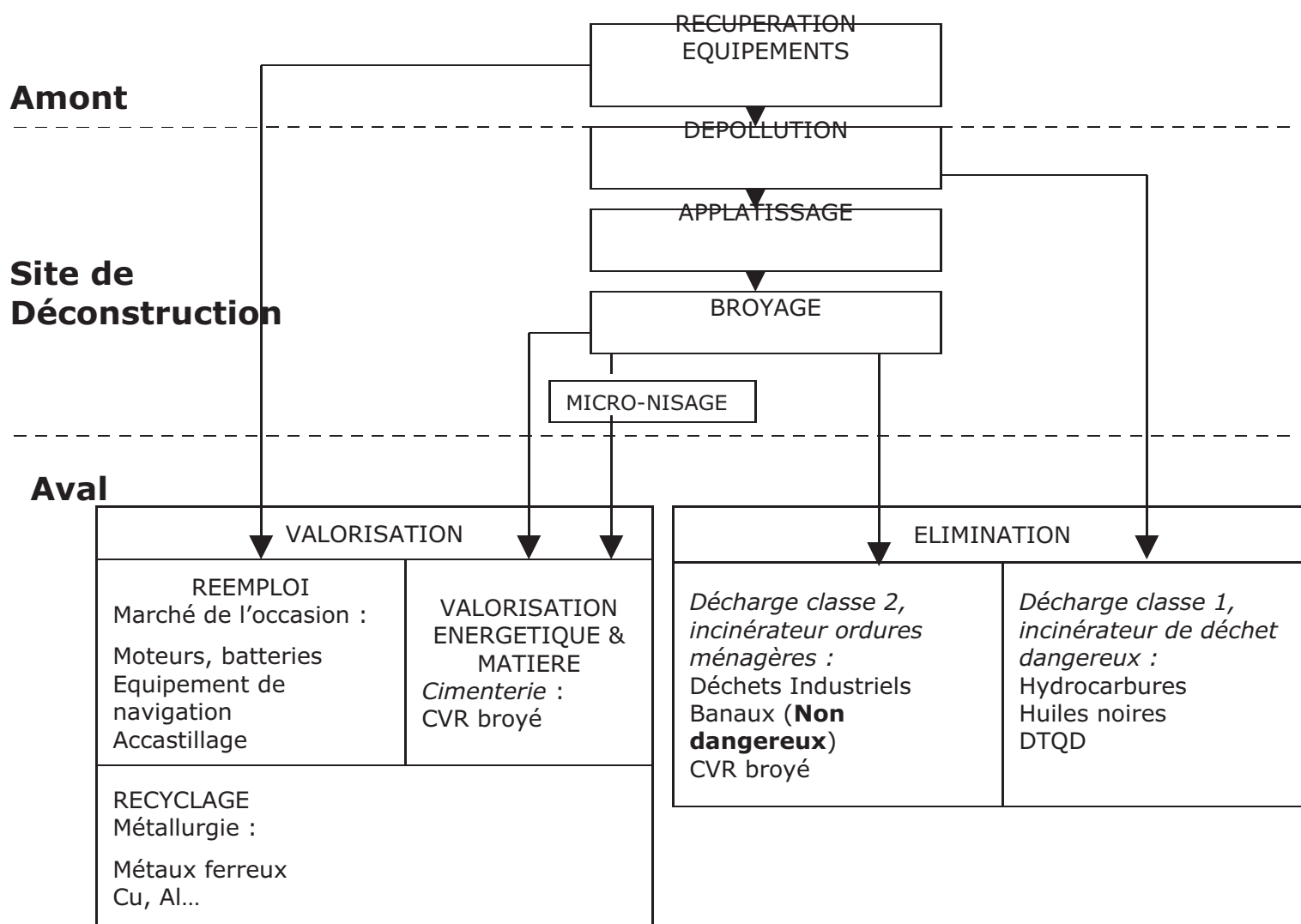
1.5 Bilan

Figure 15: Filière de valorisation

2 Soutien à la filière de démantèlement :

Les premiers essais de démantèlement menés à Caen par l'APER (Association pour la Plaisance Eco-Responsable) ont fait ressortir les coûts très élevés du démantèlement des navires en CVR. Bien que le faible nombre d'opérations effectuées ne permette pas un retour statistique fiable, quelques constats ont néanmoins pu être dégagés.

Ainsi, le coût de démantèlement d'un navire de 7 m pourrait avoisiner les 700 euros et augmenterait de manière exponentielle en fonction de la taille du navire. Par ailleurs, le transport est un paramètre difficile à maîtriser, bien qu'il soit probable qu'il représente une part importante du coût global, en particulier pour les gros navires nécessitant un recours aux convois spéciaux.

Contrairement aux filières de démantèlement des navires métalliques, le coût de déconstruction n'est pas compensé, voire dépassé, par les bénéfices associés à la revente des matériaux. Au contraire l'élimination de ces matériaux en décharge ou incinération, voire même leur valorisation en cimenterie, sont des opérations coûteuses. La déconstruction de ce type de navires s'avère donc être une

opération déficitaire.

Outre l'attache sentimentale au navire, souvent mise en avant par les acteurs de la plaisance, ces montants prohibitifs permettent d'expliquer l'accumulation de navires non utilisés sur l'espace public (navires ventouses) ou privé (jardins, garages).

En conclusion, un soutien financier à la filière apparaît nécessaire pour résorber de manière écologiquement acceptable ce gisement qui continue à grossir et qui pourrait à terme se réguler de manière sauvage en dehors des circuits autorisés.

Un soutien direct de la filière par l'Etat, non adossé à une taxe ou un prélèvement spécifique, pose cependant le problème de l'acceptabilité sociale d'un tel système. En effet, s'agissant d'une filière dont l'objectif est de limiter les impacts environnementaux, il convient d'appliquer dans la mesure du possible le principe pollueur payeur. En matière de gestion des déchets, le pollueur est généralement assimilé au producteur de déchet (consommateur final), bien que les producteurs de produits (fabricants, metteurs en marché) soient de plus en plus sollicités à travers les filières REP (Responsabilité Elargie du Producteur) pour contribuer à la bonne gestion de la fin de vie de leurs produits.

2.1 Modalités de prélèvement

2.1.1 Eco-taxe à l'achat

Une éco-taxe à l'achat présente plusieurs intérêts. Tout d'abord celui de pouvoir être modulée facilement en fonction de la taille du bateau, ce qui, d'après les premières observations sur la filière, serait le principal paramètre de variation des coûts de démantèlement. Une telle taxe, visible pour le consommateur, peut également être un bon support pour sensibiliser le plaisancier à la fin de vie de son navire.

En revanche, l'éco-otaxe, a l'inconvénient d'impacter directement, et en une fois le consommateur, et donc potentiellement sa capacité d'achat, bien que, ramené au prix d'un navire, ce montant puisse sembler supportable.

L'autre difficulté vient du fait, qu'une éco-taxe est plus adaptée à la gestion d'un flux qu'à celle d'un stock. En effet, les mises sur le marché ne pourront pas couvrir le démantèlement de l'ensemble du gisement, à moins d'appliquer une éco-taxe supérieure au prix de déconstruction du navire acheté, ce qui serait un poids non acceptable pour le marché et nous éloignerait du principe du pollueur-payeur.

Par ailleurs, afin de ne pas déstabiliser l'équilibre entre la filière du neuf et la filière de l'occasion, il conviendrait d'appliquer également cette taxe aux navires d'occasion. Cette option implique de prévoir un système de traçabilité associé à l'immatriculation du navire afin d'éviter qu'un même navire soit taxé plusieurs fois à chaque revente.

A cette analyse mitigée s'ajoute le coût administratif de la mise en place d'un nouvel outil fiscal.

2.1.2 Taxe annuelle

Une taxe annuelle, permettrait de répartir la charge du démantèlement sur plusieurs années, et donc d'amortir la charge sur le marché de la vente de navires. A contrario, on peut s'interroger sur sa pertinence environnementale, car elle reviendrait à faire payer plus les navires qui auront eu une durée de vie plus longue, ce qui dans l'esprit ne favorise pas la durabilité des navires. Pour répondre à ce problème, une dégressivité de la taxe au bout d'un certain nombre d'années pourrait s'appliquer. Une taxe symbolique serait néanmoins maintenue pour en préserver l'effet incitatif.

Il reste à déterminer le système adéquat de prélèvement d'une taxe annuelle.

2.1.3 Taxe à l'anneau

L'avantage principal de la taxe à l'anneau est, contrairement à l'éco-taxe, de se baser sur un outil fiscal existant, en ne modifiant que son assiette et l'attribution des fonds collectés.

Malheureusement les données réunies sont éloquents : les navires possédant un anneau ne représentent qu'une infime partie du gisement global : 170 000 pour 924 000 immatriculations. Il faut également noter que ces navires sont généralement les plus gros (+7m) et sont donc déjà les plus taxés (DAFN).

2.1.4 Le Droit Annuel de Francisation des Navires (DAFN)

Celui-ci ne permet d'atteindre que les navires de plus de 7 m et avec un moteur de plus de 22 chevaux fiscaux.

Le DAFN présente à peu près les mêmes avantages et inconvénients que la taxe à l'anneau : un outil fiscal existant mais ne couvrant qu'une partie du gisement. En effet, le DAFN ne touche que les navires de plus de 7m, or seuls 42% des navires font plus de 5m.

Le DAFN a en revanche l'important mérite d'être un dispositif national, contrairement à la taxe portuaire, prélevée localement. C'est par conséquent un outil beaucoup plus ajusté au soutien d'une filière de démantèlement nationale.

Son utilisation pour le soutien de la filière de démantèlement nécessiterait une réorientation d'une partie des 35 millions d'euros prélevés, qui alimentent aujourd'hui le budget du Conservatoire National du Littoral. Il faudra en plus réussir à concilier cette demande avec les nouvelles responsabilités du Conservatoire National du Littoral en matière de gestion et d'entretien des phares et balises.

Enfin, comme expliqué précédemment, le DAFN ne couvre que les navires de plus de 7m, ce qui signifie que la grande majorité du gisement ne sera pas touchée. Les navires de plus de 7 m sont au nombre de 127 620.

Une diminution du seuil d'application de le DAFN aux navires de moins de 7 m, s'avère tout aussi problématique. D'une part car le DAFN a déjà subi 3 modifications depuis 2005 et a besoin d'être stabilisé, d'autre part car les coûts de perception de la taxe risquent fort de dépasser les gains.

2.1.5 Cotisation démantèlement

La nécessité de couvrir l'ensemble des plaisanciers, y compris les navires de moins de 7m, sans créer des coûts de prélèvements rédhitoires oblige à envisager d'autres types d'outils fiscaux. Un système de cotisation pourrait permettre d'atteindre ces objectifs.

Cette cotisation concernerait tous les navires immatriculés et repose sur les principes suivants :

- Le dernier propriétaire déclaré sur le fichier des immatriculations des navires de plaisance, est redevable de l'acquittement de ce droit ;
- Elle doit être acquittée annuellement ;
- Son montant est variable en fonction de la longueur du navire et de sa composition (les navires en métal ne nécessitent pas de recours au fonds) ;
- Pour les navires de plus de 15 ans, le montant de la cotisation est dégressif. Il devient très faible à 35 ans ;
- Les commerçants en charge de la perception de cette cotisation, transmettent mensuellement les immatriculations des navires ayant acquitté leurs droits ;
- Le contrôle se fait par recoupement du fichier des immatriculations et du fichier des cotisations acquittées.

Une dématérialisation de la cotisation pourrait également être envisagée à condition que cela

n'augmente pas les coûts de recouvrement.

L'appui de la cotisation sur le système d'immatriculation est très important à la fois en terme de contrôle fiscal, mais également pour le suivi des stocks et flux. En effet, la procédure de désimmatriculation est aujourd'hui peu appliquée par les propriétaires, ce qui aboutit à une grande incertitude sur les données.

Si l'on considère que l'opération de démantèlement a un coût moyen total de 900 euros (transport inclus) et que le nombre maximal de navires à traiter serait de 20 000/ an (en tenant compte du stock et du flux), le fonds devrait être abondé à hauteur de 1.8M€.

En considérant un taux de recouvrement faible de 200 000 navires, le montant de la cotisation annuelle moyenne serait de 9€. Ce montant constitue une hypothèse haute.

2.2 Modalités de versement

L'objectif est d'inciter les propriétaires de navires en fin de vie à faire détruire leurs navires dans un site respectant les réglementations environnementales. Deux solutions sont donc envisageables :

- soutenir des sites agréés en fonction du nombre de navires traités ;
- verser la somme directement au propriétaire après remise d'un certificat de destruction ou de prise en charge dans un site agréé.

Un versement au site aurait le double avantage de limiter le nombre de bénéficiaires des versements et donc des interlocuteurs, ce qui faciliterait la gestion du fonds. Par ailleurs, cela allégerait les démarches administratives des particuliers, ce qui est un gage de succès pour le système. A l'inverse un versement de la somme au propriétaire pourrait avoir des vertus en terme de sensibilisation.

Afin de cumuler l'intérêt des deux systèmes, l'APER pourrait intervenir afin de servir d'intermédiaire entre le particulier et l'organisme de gestion du fonds. L'APER apporterait ainsi, en plus de son intervention actuelle dans la mise en concurrence des sites, un soutien administratif au particulier en s'assurant de la remise au gestionnaire du fonds des certificats nécessaires pour le versement de l'aide. Celle-ci serait versée directement au propriétaire. Dans les deux cas, les sites devraient être autorisés au titre de la réglementation ICPE. Ici encore le réseau de l'APER pourrait faciliter le système à travers son système d'agrément assimilable à un label.

Il faudra également estimer en fonction des premiers retours de démantèlement des navires, si le fonds financera tout ou partie du coût de démantèlement.

La détermination des coûts de reprise risque de rencontrer des difficultés du fait de l'importance du coût de transport et des contextes locaux. Ainsi le coût de l'enfouissement ou de la cimenterie risquerait de varier fortement d'une région à l'autre. D'autres négociations seront peut-être nécessaires avec les acteurs en aval de la filière.

2.3 Modalités de gestion du fonds

Les filières REP (Responsabilité Elargie des Producteurs) deviennent souvent la réponse au problème de gestion de flux de déchets spécifiques. Cette approche permet entre autre de sensibiliser les producteurs en amont aux externalités négatives qu'engendrent leurs productions, afin qu'ils intègrent cette problématique à travers l'eco-conception.

Les contributions des producteurs sont à cet effet, modulées sur la base d'indicateurs d'eco-conception définis dans le cahier des charges d'agrément de la filière.

L'éco-organisme, en charge de la filière, permet de meilleures négociations avec les différents acteurs impliqués. Ainsi, dans le cas des navires de plaisance, on pourrait envisager qu'un éco-organisme participe à la négociation du coût de reprise avec les sites de démolition et les cimentiers.

Cependant la création d'une filière REP ne semble pas pertinente dans ce cas précis pour plusieurs raisons. Tout d'abord parce que les filières REP sont adaptées pour gérer des flux de déchets dont la

durée de vie est relativement courte (0 à 5 ans). Les contributions des producteurs sont par conséquent évaluées en fonction de leurs mises sur le marché respectives. A l'inverse, dans le cas des navires de plaisance, l'enjeu est de gérer un gisement plutôt qu'un flux et des produits à durée de vie très longue (plus de 30 ans). L'alimentation d'un éco-organisme sous un format classique va donc se révéler difficile voire impossible.

Par ailleurs, les solutions de prélèvement les plus pertinentes ayant été identifiées comme étant des taxes, il convient que le fonds soit géré par un établissement public. Il serait préférable de s'appuyer sur une structure déjà existante à l'instar du Bonus-Malus qui s'était appuyé sur les compétences du CNASEA.

2.4 Conclusion : système proposé

En conclusion le système proposé serait le suivant :

- prélèvement à travers une cotisation appliquée à tous les navires immatriculés ;
- versement couvrant tout ou partie de la prise en charge du démantèlement conditionné à la dés-immatriculation et à la destruction dans un site autorisé ;
- L'APER pourrait intervenir comme facilitateur entre le particulier ayant recours à des sites labellisés de son réseau et le gestionnaire du fonds ;
- un fonds géré par un établissement public ;

2.4.1 Financement du démantèlement des « navires ventouses »

Le financement de la déconstruction des navires ventouses devrait également être couvert par le fonds. La réelle difficulté sera plus de définir la notion de navire ventouse et de préciser les modalités selon lesquelles les autorités administratives (ports, affaires maritimes, domaines) pourront se saisir de ces navires (voir partie V).

2.4.2 Soutien à la R&D et l'éco-conception

La faible valorisation des CVR est un frein à la filière de recyclage. Des programmes de recherche existent, mais l'éco-conception doit être promue. Le fonds pourrait également servir à financer partiellement cette recherche et à favoriser l'industrialisation des procédés, mais il convient de mobiliser les industriels du secteur sur ce sujet qui les concerne directement. Si le format d'une filière REP financée par les producteurs n'est pas envisageable pour la plaisance, pour les raisons évoquées plus haut, la question d'une participation de l'industrie nautique se pose.

L'hypothèse d'une éco-taxe, ou plutôt d'une éco-redevance à la vente serait envisageable.

Plutôt que de créer un nouvel éco-organisme, les sommes collectées alimenteraient le même fonds. Pour être vraiment incitative en matière d'éco-conception, cette éco-redevance serait modulée en fonction de critères objectifs sur la « recyclabilité » du navire (ex : pourcentage de CVR ou pourcentage de matériaux valorisables).

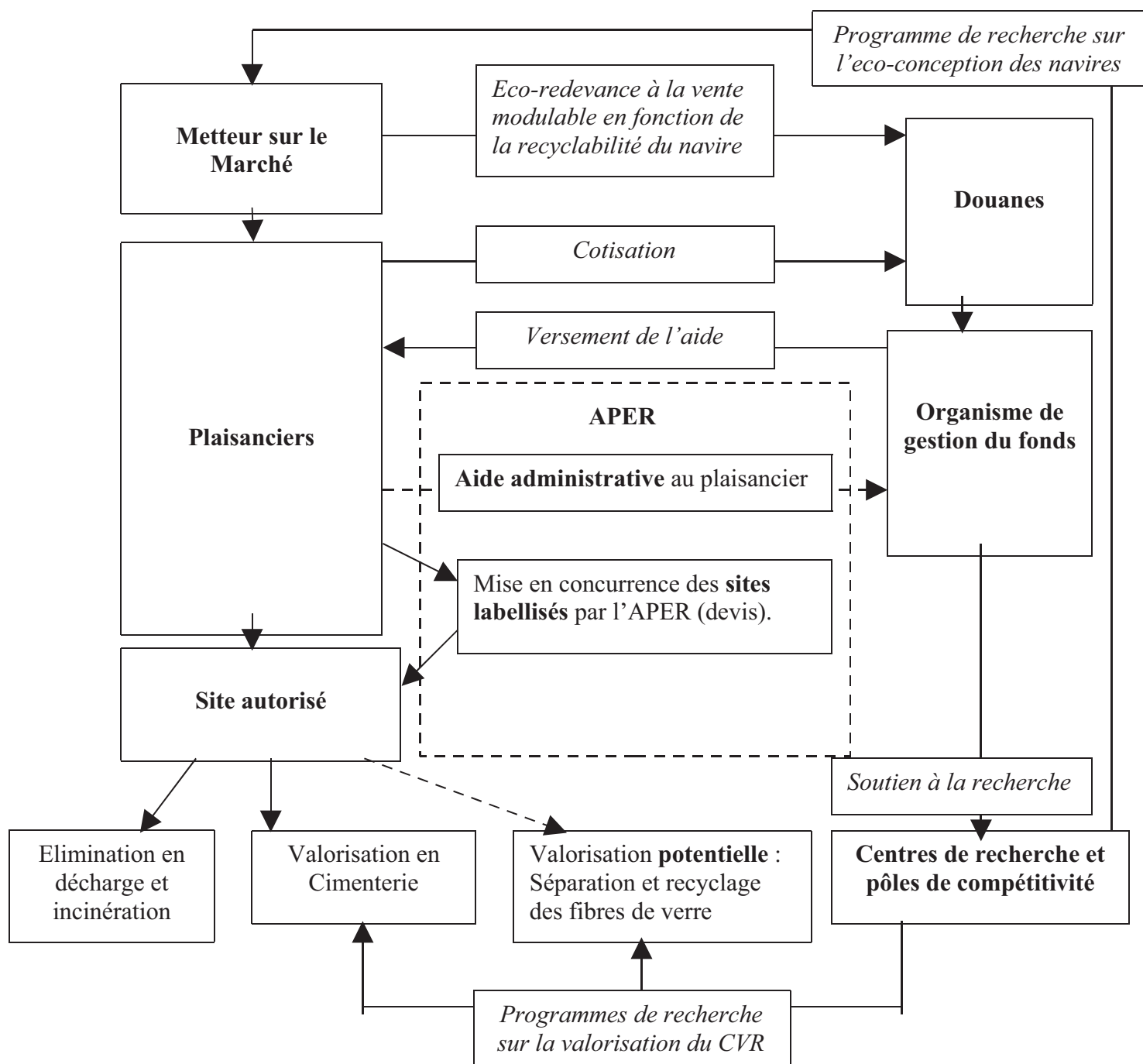


Figure 16: Schéma bilan du système proposé

3 Développer la valorisation des matériaux composites en cimenterie

L'utilisation massive des matériaux composites dans le secteur de la plaisance et en particulier le composite verre / résine, pose aujourd'hui le problème de la valorisation de ces produits dans le cadre du démantèlement. A ce jour ces matériaux broyés finissent en général en incinération et dans des centres d'enfouissement.

Des technologies de séparation des matrices et des fibres sont à l'étude, mais n'ont pas encore atteint le stade industriel. Par ailleurs, la séparation n'implique pas forcément la valorisation et le coût de séparation, rapporté au coût de la fibre vierge, ne permettra probablement pas d'envisager une telle valorisation avant de longues années. (Voir annexe X). Si ces pistes doivent être encouragées, notamment financièrement, voir paragraphe précédent, la baisse des coûts de traitement et l'amélioration de la valorisation impliquent de trouver d'autres exutoires.

Aujourd'hui la co-combustion en cimenterie est le seul exemple opérationnel à échelle industrielle de valorisation pour les matériaux issus de la déconstruction des navires de plaisance et c'est probablement là que réside la principale marge d'amélioration.

3.1 La valorisation en cimenterie

L'introduction de composite verre/résine (CVR) en cimenterie présente plusieurs avantages :

- Apport calorifique par combustion de la résine,
- Apport de silice et de carbonate de calcium par la présence de fibres de verre.

Cependant ce débouché ne va pas sans poser de problèmes techniques.

Tout d'abord l'utilisation de cette matière nécessite de disposer d'un moyen adapté pour l'injection du CVR dans le four. Il serait pour cela nécessaire que le composite soit préalablement broyé excessivement finement, ce qui pose des problèmes techniques. Une autre option, plus accessible sur les plans technologique et économique, serait l'injection au niveau du pré-calcaire, en amont du brûleur. Ce système permettrait d'injecter des plaquettes de dimension plus importante. Néanmoins, même cette option requiert des broyeurs plus fins que les broyeurs cisailles ou granulateurs couramment utilisés par les sites de traitement des déchets. De plus, il n'existe que 9 cimenteries avec pré-calcaire en France.

Par ailleurs, il faudra vérifier que ces matériaux ne soient pas à l'origine de poussières chlorées qui puissent altérer ou favoriser l'encrassement de certaines sondes thermiques.

Enfin, pour des raisons logistiques, les cimenteries n'acceptent de travailler qu'avec des apports de combustibles d'au moins 5000 à 10000t par an, ce qui représente beaucoup de navires...

3.2 Massifier les flux de CVR de toutes origines pour mutualiser les moyens

La fabrication de navires de plaisance ne représente qu'environ 10% de la consommation de CVR en France. D'autres flux de déchets, tels les caravanes, mobile home, rames de métro, toitures sont confrontés aux mêmes problèmes de valorisation. Les moyens développés par ces différentes filières devraient donc être mutualisés.

En particulier, le GPIC (Groupement de la Plasturgie Industrielle et des Composites) effectue des études en partenariat avec des cimentiers pour :

- Déterminer les émissions produites par les broyats de CVR ;
- Définir le broyage et les modalités d'injection idéales ;

En effet, les adhérents du GPIC produisent près de 30 000 t de rebus de fabrication, ce qui représente

un apport important pour les cimenteries.

La prochaine étape des travaux portera sur l'étude de la répartition de ces tonnages par rapport aux cimenteries disposant d'un pré-calcinateur afin de déterminer une ou deux zones sur lesquelles pourraient être installés des sites de massification et de broyage spécialisés.

On peut en conclusion envisager que les sites de traitement des navires de plaisance envoient leurs broyats sur ces centres pour une étape d'affinage avant envoi en cimenterie.

Il faudra préalablement mener des études équivalentes à celle du GPIC pour s'assurer que les broyats de BPHU ne présentent pas de dangers particuliers en matière d'émission.

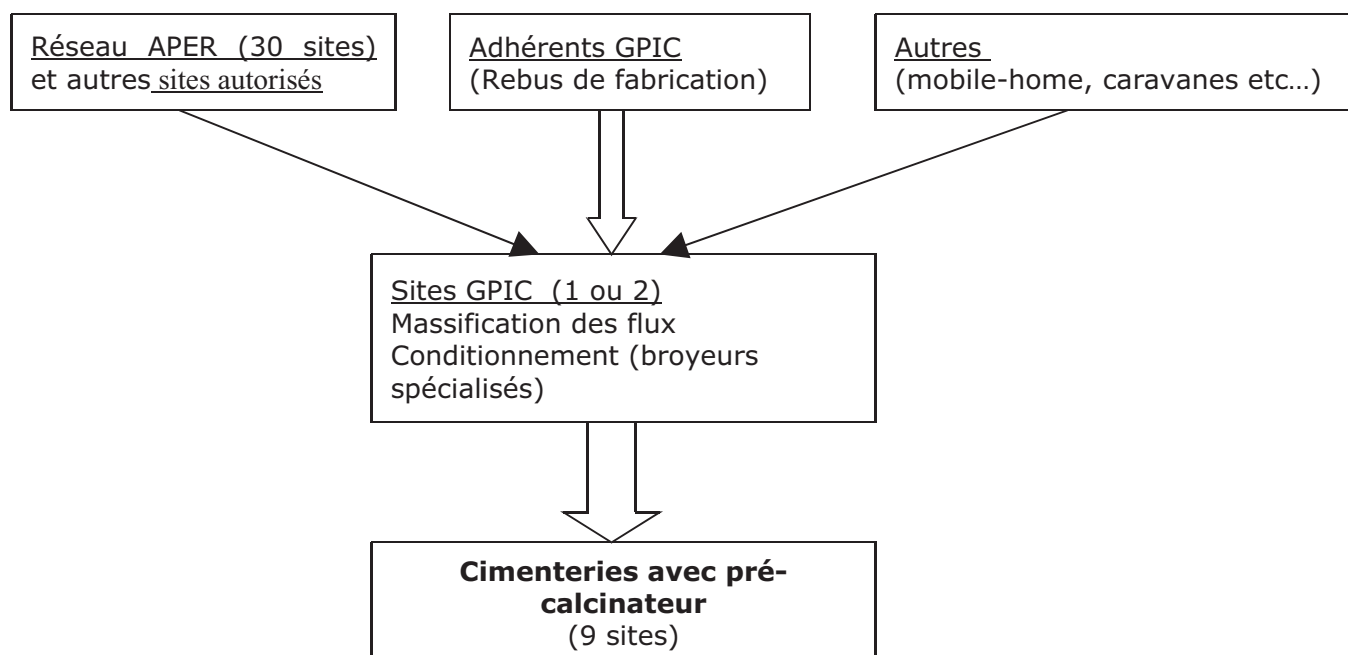


Figure 17: Structuration d'un flux CVR vers les cimenteries

Partie 4 – Formation :

Un programme de formation se construit par un va et vient permanent entre les structures de formation et les retours de terrain, qui précisent les besoins en savoirs et savoirs-faire. Le manque de retours actuels sur le démantèlement des navires va par conséquent être une des premières difficultés en ce qui concerne la mise en place de formations spécifiques à cette activité. Ainsi, la pérennisation de la filière est la première étape nécessaire à la création de formations qualifiantes.

En parallèle, il faut s'interroger sur la spécificité du démantèlement. Car, compte tenu du faible nombre d'emplois que représentera cette filière, le développement de formations exclusivement dédiées au démantèlement des navires n'est pas réaliste. En particulier, la spécialisation à outrance induit un risque pour l'employé dont les compétences, restreintes à une activité très particulière, limiteraient sa capacité de reconversion. Ici encore, il convient de s'appuyer au maximum sur l'existant tant du point de vue des formations, que des structures. Des formations complémentaires sur le démantèlement des navires pourraient ainsi venir enrichir les formations des métiers susceptibles d'intervenir sur un chantier de démantèlement.

On peut donc se demander :

- En quoi la dépollution et la destruction d'un navire font-elles appel à des compétences différentes de la dépollution et de la destruction d'un véhicule ou d'un bâtiment ?
- S'appuie-t-on sur les mêmes savoirs faire pour construire un navire que pour le déconstruire ?

1 La France dispose-t-elle des compétences requises pour procéder au démantèlement de navires ?

Une première étape consiste à identifier les compétences nécessaires et de voir si elles sont aujourd'hui assurées. Le démantèlement des navires étant à mi-chemin entre le monde maritime et le monde du recyclage, il s'agit de déterminer lequel de ces deux domaines présente le plus de synergies avec le démantèlement.

1.1 Les métiers de la mer et le démantèlement des navires

Dans les pratiques constatées, le principal opérateur du démantèlement est toujours une entreprise du recyclage ou de la dépollution. Cependant certaines opérations demandent un accompagnement ou une prise en main par des entreprises extérieures :

- les opérations de remorquage et la mise en cale sèche sont externalisées.
- le retrait d'équipements destinés au marché de l'occasion, par exemple un moteur de navire de pêche, se fait souvent sous l'accompagnement de sociétés spécialisées dans la revente de ces appareils.
- pour les grandes unités, la question du maintien de l'équilibre du navire pendant toute la durée de l'opération rend nécessaire l'expertise d'ingénieurs en construction ou réparation navale. Par exemple, dans le cas du démantèlement du Q790 (ex Clemenceau), certaines sociétés candidates avaient choisi de faire un partenariat avec l'entreprise DCNS pour assurer cette expertise.

Bien qu'inhabituelles pour des entreprises du recyclage, ces opérations sont en revanche bien connues du monde maritime qui dispose déjà des formations requises.

1.2 Les métiers du recyclage et le démantèlement des navires

De leur côté, les métiers du recyclage sont également bien pourvus en matière de formations pertinentes pour l'activité de démantèlement des navires. La récente création d'un CAP « Opérateur des Industries du Recyclage » (CAP OIR) mis en place en étroite collaboration avec les industriels de la branche, devrait répondre aux attentes des industriels du secteur. Cette formation vise à apporter une solide base de connaissances transversales sur l'ensemble des métiers du tri : reconnaissance des matériaux, CACES pour les petits véhicules, bonnes pratiques environnementales...

Par ailleurs, la formation interne à l'entreprise est particulièrement importante dans les métiers du recyclage. En effet, les entreprises du secteur utilisent souvent des procédés et des outils conçus sur mesure pour un site particulier. Ainsi, le nouvel arrivant devra recevoir, quelque soient les compétences acquises au cours de sa formation initiale, une formation interne dispensée par l'entreprise elle-même ou par ses fournisseurs : gestion du broyeur, conduite de pinces-cisailles mobiles, etc...

Néanmoins, des retours d'expérience récents montrent la nécessité de sensibiliser et de former les ouvriers qui interviennent sur les navires notamment pour maîtriser certains risques.

Il s'agit notamment du risque d'incendie dû à la mise en contact de la flamme de chalumistes et de matières inflammables (isolants, peintures,...). Ceci renvoie en partie à la problématique de la dépollution. Celle-ci doit en effet être menée en amont et de la manière la plus complète possible pour limiter ces risques.

Mais il s'agit également des risques liés aux contraintes internes d'une poutre navire et de ses principes d'équilibre, qui mettent en danger la protection des travailleurs.

Cependant, malgré ces précautions, les chalumistes et les différents opérateurs intervenant en contact direct avec le navire, devraient recevoir un minimum de formation sur la composition et la structure des navires afin d'être en mesure d'identifier des zones à risques.

1.3 Former les chalumistes à gérer le procédé industriel de recyclage et les risques spécifiques aux navires

Le métier de chalumiste n'est pas reconnu en tant que tel. Il s'agit d'une opération basique maîtrisée par de nombreux corps de métiers dans plusieurs secteurs : métiers du recyclage, construction navale, métallurgie, BTP, etc... Par conséquent, le besoin en formation lié au démantèlement des navires ne réside pas tant dans la maîtrise de l'outil et de la découpe, que dans les connaissances annexes associées à l'environnement dans lequel la découpe a lieu.

Ainsi, afin de former des chalumistes maîtrisant à la fois la composition et la structure des navires et la connaissance des métaux et de leur recyclage, deux options sont possibles :

- transmettre la connaissance des métaux et du recyclage, à des ouvriers de la réparation navale, habitués opérer sur des navires en activité ou les principes de coactivités sont maîtrisés ;
- transmettre la connaissance de la composition et de la structure des navires à des ouvriers du recyclage.

De la même manière, sur les plus grosses unités, la découpe de la coque en modules nécessite des précautions (risque de chute, fragilisation de la structure). Cependant la maîtrise de ces risques passera avant tout par le travail d'encadrement (intervention de spécialistes de la construction navale).

1.4 Former les opérateurs intervenant sur des navires de dimensions importantes à gérer le procédé industriel de recyclage et les risques spécifiques aux navires

De la même manière que pour les chalumistes, sur les plus grosses unités, la découpe de la coque, la manutention des blocs, la circulation à bord du navires, nécessitent des précautions particulières (risque de chute, fragilisation de la structure, stabilité du navire, absence de ventilation des espaces,

risques de formations de poches de gaz,....).

Si la maîtrise de ces risques passe avant tout par le travail d'encadrement (intervention de spécialistes de la construction navale), une connaissance des risques spécifiques par chaque personne intervenant sur ce type de chantier est absolument indispensable.

1.5 Cas particulier de la dépollution

La dépollution, que ce soit pour l'amiante ou d'autres matières dangereuses, répond à des normes très strictes en matière de confinement, de procédure et de protection des travailleurs. Les entreprises et leurs employés sont soumis à habilitation par les services de l'Etat. Ainsi l'arrêté du 22 décembre 2009 relatif à la formation des travailleurs à la prévention des risques liés à l'amiante définit le contenu des formations suivant des objectifs communs aux deux types d'activités et des objectifs spécifiques à chaque type d'activité.

Les dispositions spécifiques aux travaux de confinement et de retrait de l'amiante, y compris en cas de démolition, prévoient que ces travaux sont effectués par des travailleurs dont la formation à la prévention des risques liés à l'amiante est dispensée par des organismes de formation certifiés par des organismes certificateurs eux-mêmes accrédités. (Voir Annexe XIV).

Les spécificités du démantèlement en matière de compétence ne sont pas tant liées aux méthodes de dépollution en elles-mêmes, mais à la localisation des matières dangereuses. La complexité de la structure des navires et la répartition très variable des matières obligent à mener une cartographie poussée du navire. A terme, du fait du développement des inventaires des matières dangereuses exigé par la Convention de Hong Kong, cette étape devrait être facilitée grâce au suivi de l'ajout ou du retrait de matières dangereuses depuis la construction jusqu'à la destruction du navire.

Bien que ces mesures ne soient pas encore entrées en vigueur, elles poussent dès aujourd'hui les chantiers de construction, les sociétés de classification et la Marine Nationale à développer les compétences requises.

De nouveau, l'entreprise chargée du démantèlement sera amenée à externaliser ces opérations.

2 Quel type de certification développer : titre, diplôme ou CQP ?

La reconnaissance des compétences peut être sanctionnée par 3 types de certifications :

- les diplômes, gérés par le Ministère de l'Education Nationale ;
- les titres, mis en place par le Ministère de l'Emploi ;
- les Certifications de Qualifications Professionnelles (CQP), qui relèvent de la négociation collective et sont reconnues par une ou plusieurs branches (CQP interbranche) via leurs conventions collectives (intégration dans la grille de salaire, affectation d'un coefficient, etc...).

S'agissant d'une formation complémentaire par rapport à des compétences existantes dans plusieurs branches distinctes (chalumistes), la Mission parlementaire propose la mise en place d'une CQP¹¹, à minima entre les secteurs du recyclage et celui de la réparation et de la construction navale. Mais d'autres secteurs tels que la métallurgie ou le bâtiment pourraient y être associés.

Pour des questions de différence de qualification entre les ouvriers de la réparation navale et les ouvriers du secteur du recyclage, on peut s'attendre à ce que ce complément de formation intervienne dans le cadre d'un plan de reconversion à travers un contrat de professionnalisation pour les ouvriers des chantiers navals, tandis que pour les ouvriers du recyclage cette formation ait lieu dans le cadre d'une période de professionnalisation ou du plan de formation de l'entreprise.

¹¹ Certificat de Qualification Professionnel interbranche

3 Conclusion

L'expérience montre que les principaux intervenants sur les opérations de démantèlement de navires sont des entreprises de recyclage et de la dépollution. Les opérations nécessitant des compétences très spécifiques (remorquage, mise en cale sèche, cartographie du navire,...) sont à ce jour assurées par des entreprises spécialisées dans le cadre de partenariats industriels.

Le besoin de formation identifié concerne de fait les acteurs du recyclage qui devront maîtriser les connaissances du recyclage et des navires, pour assurer à la fois la sécurité du chantier et l'efficacité de leur travail. Ce besoin concerne en particulier les « chalumistes » dont la qualification n'est pas reconnue et les différents opérateurs intervenant sur des navires de dimensions importantes.

La mise en place d'une Certification de Qualification Professionnelle interbranche pourrait permettre de développer cette double culture.

Partie 5 – Gestion des navires saisis et abandonnés

1 L'immobilisation d'un navire

L'immobilisation d'un navire résulte généralement d'une succession d'évènements et de facteurs qui peuvent être de natures très différentes. Au regard de la situation des navires immobilisés dans les ports français, ces immobilisations résultent des événements suivants :

- Déroutement dans le cadre de la lutte contre les trafics illicites de stupéfiants. Le navire est alors immobilisé à quai par décision de justice dans le cadre d'une procédure pénale ;
- Déroutement dans le cadre d'un accident de navigation. Le navire est alors immobilisé à quai par décision de justice dans le cadre d'une procédure pénale ;
- Déroutement dans le cadre d'une procédure de pollution volontaire. Le navire est immobilisé à quai et son départ est soumis au versement d'une caution fixée par le procureur de la République ;
- Navire saisi par des créanciers au titre de la loi 67-5 (ports, sociétés de remorquage, équipage,...) ;
- Exécution d'une mise en demeure d'un navire présentant un danger pour la circulation maritime ou l'environnement. Sur décision du Préfet Maritime compétent, le navire est remorqué vers un port ;
- Navire détenu dans le cadre du contrôle par l'Etat du port (PSC). Tout navire en escale dans un port français est susceptible de faire l'objet d'une inspection inopinée de la part des inspecteurs des Affaires Maritimes. Si le navire présente des déficiences importantes la détention peut être prononcée suivant les critères fixés par le Memorandum de Paris (PARISMOU).

Il résulte de ces différents types d'immobilisation, un coût que l'armateur dans certains cas n'est plus en capacité d'assumer. Ces situations peuvent conduire à l'abandon du navire.

2 Des navires abandonnés dont les coûts pèsent sur la collectivité

2.1 Des navires placés au sein des bases navales militaires

Dans le cas de procédures judiciaires complexes, le procureur de la République fait parfois le choix de confier certains navires à la garde d'une base navale comme Brest.

Le navire « Winner », « cargo » datant de 1970, sous Pavillon Cambodgien, a été arraisonné le 13 juin 2002 par la Marine Nationale au large du Cap Vert, pour trafic de drogue.

Depuis 2002 le navire est à quai dans le port militaire de Brest. La procédure judiciaire s'est achevée en juillet 2007. Aujourd'hui le navire est à l'état d'épave et il n'est plus envisageable de le transférer en dehors de la rade de Brest. Les travaux de dépollution et de déconstruction devraient se dérouler dans le bassin 4 de la base navale fin 2010. Soit 8 années durant lesquelles l'état du navire n'a fait que se dégrader.

La décomposition du coût théorique d'immobilisation au sein de la base navale de Brest est la suivante :

Durée de gardiennage	2 769 jours
- amarrage à quai ; - service de voirie ; - facilités logistiques du port ; - moyens de levage du port, le remorquage, le pilotage ; - moyens de lutte contre les sinistres.	956 246,46 €
Ronde de surveillance 2 personnes (dont coût moyen du personnel militaire)	17 053,56 €
Assèchement	1 515,09 €
Echelle de pilote	1 121,34 €
Total HT	975 936,45 €
TVA à 19,60%	191 283,54 €
TOTAL TTC	1 167 219,99 €

Figure 18: Tarification au 1er février 2010 en application de la circulaire n° 0-29338-2009DEF/EMM/FIN/-- du 12 juin 2009

A ce coût d'immobilisation il est nécessaire d'ajouter le coût du marché de démantèlement porté par l'Administration des Domaines, que l'on peut chiffrer à environ 100 k€. Le coût total d'immobilisation et de démantèlement peut être estimé à environ 1,27 M€.

Sur les mêmes bases de calcul les navires « Ocean Jasper » et « Junior » ont déjà coûté respectivement 396 k€ pour 895 jours et 300k€ pour 700 jours.

L'Ocean Jasper est un navire de 1978, soupçonné d'avoir abordé le navire de pêche « Sokalique » entraînant le décès de son patron. Dérouté en août 2007, ce navire était en bon état à cette date. Depuis deux ans le navire reste à quai sans équipage, avec l'ensemble de sa cargaison à bord. Si la procédure devait s'avérer aussi longue que celle du « Winner », il est probable que l'état du navire ne permettra plus de déplacer le navire vers un site de démantèlement. De plus à cette date la valeur du navire ne permettra plus de le placer sur le marché de l'occasion et le coût de son démantèlement devra être porté par l'Etat.

2.2 Des navires « encombrants » pour les ports de commerce :

L'immobilisation de navires dans les zones portuaires limite les capacités commerciales de ces sites et coûte cher aux structures qui les gèrent, notamment aux Collectivité Locales.

Le cas du navire « ASPET » immobilisé dans un bassin du port de Saint Nazaire reflète parfaitement les problèmes générés par ces navires abandonnés.

Ce navire de type « General cargo » date de 1982. Exploité sous pavillon Georgien par un armateur turc, le navire a été successivement sous les pavillons russe, bélize , cambodgien, nord coréen. Le navire avait été détenu 6 fois en 12 ans. Le navire a principalement navigué en Mer Noire durant ces dernières années.

Le navire a été victime d'une avarie, voie d'eau, au large des côtes françaises. Mis en demeure par le Préfet Maritime de l'Atlantique le navire est arrivé à Saint-Nazaire le 24/07/2009.

Le navire voyageait sans cargaison au moment de son avarie. Il avait quitté le port de Beverley (UK) pour rejoindre Istanbul, port de réparation désigné par l'armateur (avec accord du contrôle par l'Etat du port anglais). En effet 57 déficiences avaient été relevées en mars 2009. Il était resté dans ce port 4

mois pour repartir vers la Turquie avec 7 déficiences et sans doute beaucoup de conditions de classe.

Le navire n'est pas en mesure d'être remorqué et a été placé dans le bassin n°3. Depuis le 26 juillet le navire y est toujours immobilisé.

Le navire fait l'objet de plusieurs saisies conservatoires pour les créances suivantes :

- Grand Port Maritime de Nantes Saint Nazaire (prestations d'accueil en formes): 178 449 €
- Pilotage: 4 178 €
- Salaires marins: 68 175\$

L'immobilisation du bassin n°3 du port a des conséquences multiples sur l'activité du port. Les clients habituels de la forme de radoub n°3 sont de petites unités de la « flottille fluviale » : pousseurs et barges de la compagnie ligérienne de transport (CLT), bacs, moyens nautiques de EMCC (entreprise de travaux fluviaux et maritimes), remorqueurs du groupe BOLUDA.

Accessoirement la forme est susceptible d'être utilisée par Eiffel Industrie Marine à la marge, pour le carénage de navires de taille moyenne : voilier Belém en 2008, bac Verdon en 2009, Maillé Brézé initialement programmé en 2010...

Les recettes de mise à disposition de la forme de radoub n°3 par le grand port maritime s'élevant à 100 k€ par an environ, le manque à gagner annuel pour les sous-traitants travaillant sur les navires peut être évalué à 700 k€, la mise à disposition de la forme représentant statistiquement 15% du coût d'un carénage.

Face à ces situations chroniques certains ports ne souhaitent plus accueillir ces navires en avarie. Dans les cas les plus critiques la valeur du navire ne pourra couvrir les frais avancés par les ports (remorquage, lamanage, droits portuaires,...). L'autorité portuaire se voit donc contrainte d'accueillir des navires dont elle a conscience qu'ils occuperont un poste à quai durant plusieurs années et viendront impacter les comptes d'exploitation de l'infrastructure portuaire.

Ces différentes situations qui relèvent toutes du cas particulier mettent d'une part en évidence l'absence d'entité en charge de la gestion de ces problématiques complexes, et d'autre part la nécessité de repenser le déroulement des procédures de saisie et de déchéance de propriété, ainsi que les mécanismes d'indemnisation.

3 Des procédures qui tardent à être mise en oeuvre

Au-delà des procédures de mise en demeure et de contrôle des navires, il n'existe pas d'autorité désignée pour gérer la situation de ces navires abandonnés. Un certain nombre d'acteurs interviennent dans ces situations sans qu'existe de dispositif de coordination (Marine Nationale, Affaires Maritimes, Préfectures, autorités portuaires, mairies, ITF, associations,...). Cependant face aux complexités des procédures de déchéance de propriété, du cumul des procédures de saisie, les services de l'Etat, les ports hésitent et tardent à lancer ces procédures.

Cette situation conduit à une dégradation rapide du navire, qui limite à terme la valeur marchande du navire tant au niveau du marché de l'occasion que de l'opération de démantèlement.

3.1 Le statut « juridique » du navire

Les grands principes du statut juridique des navires sont définis par la Loi n°67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, et le décret d'application n°67-967 modifié.

Le statut juridique du navire est un cas bien particulier en droit français. Le navire est considéré comme un bien « meuble » mais n'est pas soumis au statut mobilier ordinaire, tel qu'élaboré par le droit civil. C'est en effet l'inscription sur un registre qui vaut titre de propriété et non pas la simple possession comme pour tout autre bien « meuble ».

De plus ce bien peut faire l'objet d'une hypothèque. Le régime juridique qui lui est applicable est par ce

point proche des immeubles.

Ce bien meuble fait l'objet d'une immatriculation, d'un rattachement à une autorité de pavillon et par sa vocation mobile sera soumis à la réglementation applicable dans les zones de transit ou d'escales (Etat côtier – Etat du port).

Le navire est de fait un bien très volatile pouvant changer en quelques heures de propriétaire, de pavillon. Ce point est particulièrement vrai pour les navires de commerce, et bien moindre dans le cas des navires de pêche et de plaisance.

3.2 Simplifier et accélérer la procédure de saisie exécution :

Le navire, outil à vocation commerciale se retrouve de fait au cœur des différends commerciaux auxquels sont confrontées les entreprises. Dans ce contexte les procédures de saisie de navires sont des procédures que l'on peut considérer comme très banales. Dans leur très grande majorité, ces procédures de saisie se limitent au règlement du contentieux vis-à-vis de créanciers.

Il existe deux types de saisie:

- La saisie conservatoire sert généralement à garantir une créance, et est surtout utilisée comme un moyen de pression, visant à contraindre un débiteur de payer une dette, pour éviter l'immobilisation du navire. La saisie conservatoire est autorisée par ordonnance rendue sur requête par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge d'instance. L'autorisation peut être accordée dès lors qu'il est justifié d'une créance paraissant fondée dans son principe. La saisie conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire.
- La saisie-exécution, en revanche, est une procédure de règlement d'une condamnation. Elle est le prélude à la mise en vente du navire, et consacre donc son expropriation.

Les créanciers qui font procéder à des saisies sont essentiellement :

- L'équipage en raison d'absence de paiement des salaires,
- Les sociétés de remorquage,
- Les ports.

Il convient cependant de constater que ces procédures sont très longues et qu'une fois la saisie exécutoire prononcée la valeur résiduelle du navire est très faible. Dans ce cas la vente du navire ne permet de couvrir les créances, et il est dans certains cas nécessaire de financer la déconstruction.

L'Europe a adopté la directive 2009/20/CE portant obligation pour les navires battant un pavillon communautaire et de plus de 300 UMS de disposer d'une assurance couvrant les créances de l'armateur. Cette directive du paquet « Erika 3 » ne permettra cependant pas de régler le cas des navires en très mauvais état qui battent généralement pavillon extra-communautaire.

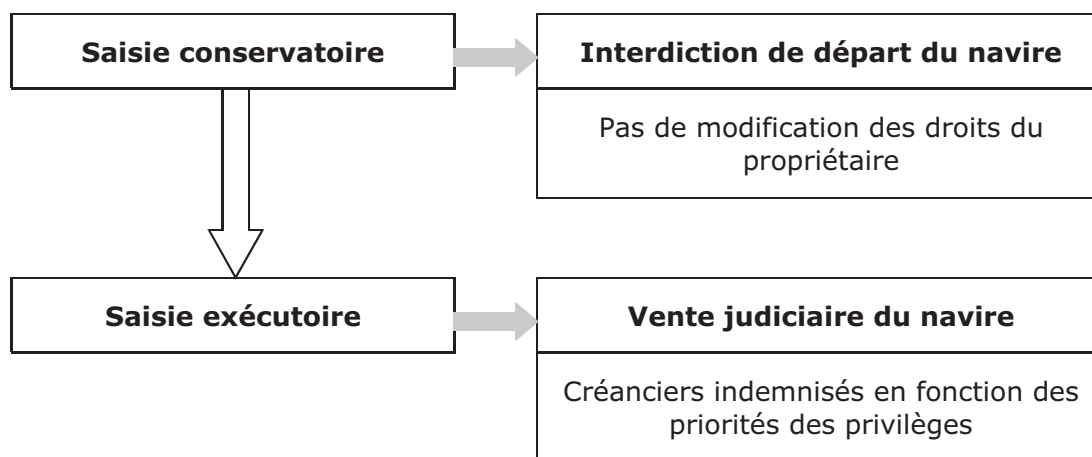


Figure 19: Schéma des principes de saisie

Si le mécanisme en paraît simple l'application en est des plus longues. Dans le cas le plus simple une saisie exécutoire prend au minimum 6 mois à un an. L'expérience montre que la moyenne se situe plus souvent dans un délai de 2 ans.

L'Association Française de Droit Maritime a initié des réflexions sur la question de cette réduction des délais. Une modification pourrait être imaginée pour la phase de saisie exécutoire par

**Délai Minimum
de 2 mois**

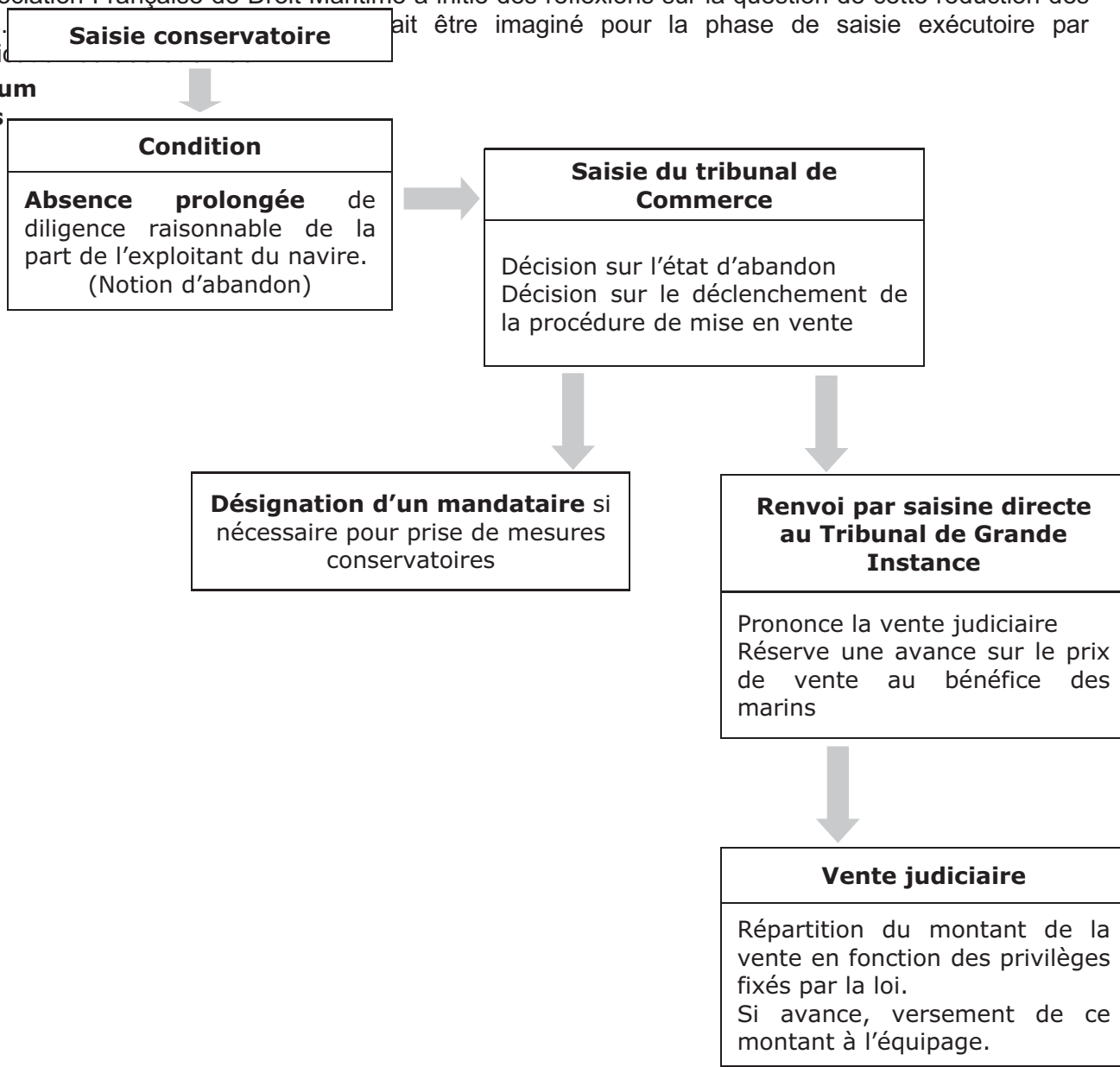


Figure 20: Principe de modification du décret 67-967

Ce mécanisme présente l'avantage, de définir une notion de délai précise pour le déclenchement de la procédure (2 mois) et de réduire significativement les délais, tout en laissant au juge l'appréciation de la situation d'abandon. Cette situation d'abandon diffère pour chaque cas de navire et il paraît très délicat de la définir avec précision dans la loi ou le décret. Il revient de fait au juge si l'absence prolongée de diligence raisonnable de la part de l'exploitant du navire, est avérée. La décision du juge peut ainsi, dans un délai très court, de désigner un mandataire qui aura la charge de gérer le navire et son équipage, et donc de décharger l'autorité portuaire de cette fonction.

Une fois la décision de mise en vente prise, une procédure de saisine directe du Tribunal de Grande Instance permet également de gagner un temps précieux sur le délai de procédure.

Cependant si cette évolution peut être conduite dans le cadre du décret 67-967, il paraît cependant très difficile de ne pas apporter un certain nombre d'adaptations au niveau de la loi 67-5, ainsi que dans la loi 85-662 relative aux navires abandonnés. Ceci afin de garantir une cohérence législative et réglementaire du mécanisme de saisie vente au bénéfice de créanciers et de déchéance de propriété par décision de l'Etat.

3.3 Simplifier et raccourcir la procédure de déchéance de propriété:

La loi n°85-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés et son décret d'application n°87-830 du 6 octobre 1987, prévoient le processus à mettre en œuvre pour les navires abandonnés.

Ce texte pose plusieurs problèmes en terme d'application, qui n'incitent pas les autorités locales en charge d'initier la procédure

- Le texte ne s'applique que dans les cas de navires présentant un danger. Or un navire abandonné sur le domaine public ne présente pas de manière évidente un danger. Au stade où le navire commence à présenter un aspect dangereux celui-ci se rapproche du stade de l'épave et sort de fait du champ de la loi. Un navire abandonné devrait pouvoir rentrer dans le champ d'application de cette loi sans la notion subjective de danger ;
- La notion d'abandon est interprétable et ouvre la voie à des possibilités de recours ;
- Les différentes phases de la procédure ne sont pas définies en matière de délai. La seconde phase conduisant à la déchéance de propriété est soumise au constat d'un abandon prolongé, terme très subjectif. Ce phasage ouvre également de très nombreuses possibilités de recours ;
- Le texte limite aux navires de plus de 25 tonnes.

Sur la base de ces constats il est proposé de faire évoluer la loi n°85-662 et le décret n°87-830 suivant les principes du schéma suivant :

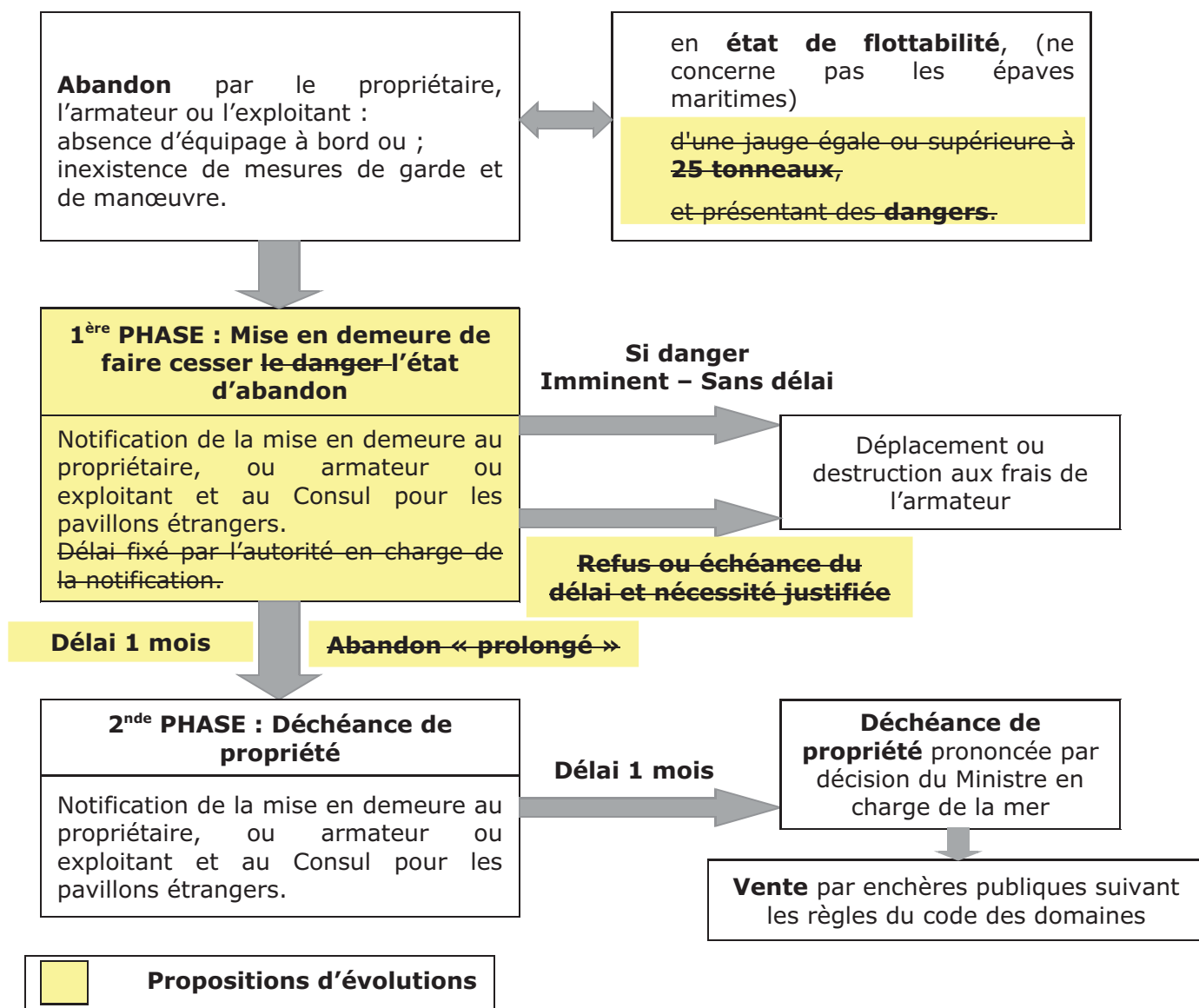


Figure 21: Proposition d'évolution des principes de la loi 85-662 et du décret 87-830

3.4 Création de l'Agence de gestion et de recouvrement des avoirs saisis et confisqués :

Le 4 juin 2009 l'Assemblée Nationale a adopté en première lecture le projet de loi visant à faciliter la saisie et la confiscation en matière pénale.

L'un des objectifs de ce texte est l'amélioration de la gestion des biens saisis, afin d'éviter leur dévalorisation au cours de la procédure ou, au contraire, une conservation devenue inutile et coûteuse pour l'État, grevant ainsi les frais de justice.

Ainsi, une Agence de gestion et de recouvrement des avoirs saisis et confisqués va être créée. Ce type d'agence ou d'établissement existe dès à présent dans un certain nombre d'Etats comme la Belgique ou le Canada. Placée sous la tutelle conjointe du ministère de la justice et du ministère chargé du budget, cet établissement public aura notamment pour missions de :

- avant la saisie : d'évaluer les biens dont la saisie est envisagée, les coûts prévisibles de gestion pour connaître la viabilité financière pour l'État de la saisie et conseiller le magistrat sur la procédure de saisie à mettre en œuvre ;
- de gérer tous les biens saisis par les juridictions pénales et cela quelle

qu'en soit la nature ;

- de protéger le patrimoine des prévenus, en évitant sa dévaluation. Dans certains cas, les biens saisis peuvent être vendus avant confiscation, le montant est alors consigné et restitué au propriétaire en cas d'absence de condamnation ;
- d'aliéner ou de détruire les biens saisis ou confisqués ;
- de verser prioritairement aux victimes, les dommages et intérêts, sur les sommes perçues par l'aliénation des biens saisis, lorsque la confiscation est définitive.

Cette agence va donc apporter une réponse pour les navires saisis dans le cas de procédures pénales. Reste cependant à gérer le cas des autres types de saisies.

3.5 Création d'une entité chargée du suivi des navires abandonnés :

Pour répondre à cette question, la mission parlementaire propose la création d'une entité chargée d'apporter un soutien technique (expertise sur la valeur du navire) et juridique (mise en œuvre des procédures de déchéances de propriété) et financier, aux autorités portuaires confrontées aux navires abandonnés.

A compter du moment où un navire est immobilisé et que son propriétaire devient défaillant, il revient généralement à une autorité locale de gérer le problème.

La mission propose de mettre en place une autorité centrale en charge d'assister les autorités locales pour la gestion de ces situations, qui relèvent bien souvent de situations de crises. Cette autorité aurait le mandat suivant :

- Assurer le financement des opérations de maintenance et de maintien à quai du navire durant les phases de procédure judiciaire (hors pénal) ;
- Assurer le financement et la conduite des opérations de dépollution et de déconstruction pour les navires abandonnés ;
- Assurer l'indemnisation des autorités portuaires dans le cadre des procédures de déchéance de propriété (loi 85-662) ;
- Assister les autorités locales pour les opérations de mise en sécurité, prévention des pollutions, prise en charge des équipages ;
- Coordination et arbitrages entre les différents services de l'Etat.

Cette nouvelle structure pourrait également faire le lien avec le Ministère des Affaires Etrangères afin d'appuyer les recours légaux par des actions diplomatiques auprès notamment des pays de pavillons. En effet, les cas antérieurs n'ont encore jamais abouti à des protestations diplomatiques malgré les conséquences économiques sur notre pays.

4 Conclusion :

L'amélioration de la gestion des cas de navires abandonnés nécessite que le contexte législatif et réglementaire permette un traitement plus rapide de ces problématiques complexes, afin que les navires conservent une valeur marchande et ne représentent plus un coût pour les collectivités locales. La mise en œuvre de ces nouvelles dispositions peut être rapide.

Cependant la complexité de ces procédures nécessite que les collectivités locales n'aient pas à gérer seules ces dossiers. Pour cela il est nécessaire que la gestion et la coordination de ces procédures soient centralisées au sein d'une entité spécialisée.

Partie 6 – Le contexte international

1 Historique

Le traitement des navires en fin de vie est un sujet qui aborde à la fois des problématiques environnementales, sociales, et économiques. Un des points sensibles est la pratique, par certains pays du Sud de l'Asie, de la technique de l'échouage sur une plage (en anglais « *beaching* »), qui peut avoir des conséquences graves en termes de pollution des sols et de l'eau, comme en termes de risques sanitaires. Depuis les dix dernières années, plus de 90 % du démantèlement des navires est réalisé par 5 Etats (Inde, Bangladesh, Chine, Pakistan et Turquie) souvent dans des conditions peu satisfaisantes.

Les navires de commerce qui sont la propriété de sociétés européennes représentent 40% de la flotte mondiale. Aujourd'hui, au sein de l'Union européenne, les navires en fin de vie relèvent du règlement européen relatif au transfert de déchets, qui intègre les dispositions de la Convention de Bâle. Cette réglementation a pour effet d'interdire l'exportation de déchets dangereux dans les pays non membres de l'OCDE.

Cette réglementation se révèle cependant peu adaptée au secteur maritime. Elle est facilement détournée, pour les navires de commerce, par la pratique du dépavillonnement et par l'incapacité à appliquer la juridiction des Etats membres de l'Union européenne aux navires qui ne sont pas dans les eaux de l'UE. C'est pour cette raison que les Etats ont décidé de mettre au point un instrument juridiquement contraignant au sein de l'Organisation Maritime Internationale. Le texte de la Convention pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, a été adopté en mai 2009 à Hong Kong. Cette convention, dite Convention de Hong Kong, ouvre des perspectives pour une évolution de la réglementation internationale. Le texte introduit plusieurs obligations à l'égard de l'ensemble des acteurs maritimes (armateurs, Etats du pavillon, Etats recycleurs, chantiers de recyclages, etc.). Comme toutes les conventions de l'OMI, ce texte limite son champ d'application aux navires d'un certain tonnage (500 UMS) et exclut les navires d'Etat. Ces derniers doivent cependant respecter la clause d'effort et doivent agir « d'une manière compatible avec la Convention pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique » (article 3).

2 Le contexte européen

La mise en œuvre effective de la Convention ne pourra sans doute pas avoir lieu avant plusieurs années. En effet, les conditions requises pour son entrée en vigueur sont difficiles à remplir, et nécessitent, via l'introduction d'un critère de capacité, la ratification par au moins l'un des grands Etats recycleurs.

C'est pourquoi la Commission a l'intention d'agir au niveau de l'Union européenne pour anticiper l'entrée en vigueur de la Convention. La Commission a ainsi publié :

- en mai 2007, un Livre Vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement, par lequel elle a lancé une consultation auprès des États membres ;
- le 19 novembre 2008, une Communication portant sur une stratégie de l'UE pour améliorer la pratique du démantèlement des navires, qu'elle a présentée au Conseil environnement en décembre 2008.

Le Conseil environnement du 21 octobre 2009 a adopté des conclusions sur cette communication. Dans ces conclusions, le Conseil invite les États membres à ratifier en priorité la Convention de Hong Kong et insiste sur l'importance d'élaborer, au sein de l'OMI, les lignes directrices qui découlent de la Convention. Il reconnaît également l'intérêt de doter l'UE d'une stratégie européenne sur le sujet du démantèlement, l'objectif étant de faire en sorte que tous les navires soient recyclés dans des installations sûres et écologiquement rationnelles, où qu'elles se situent dans le monde.

Le Conseil souligne qu'il est important que l'UE adopte des dispositions appropriées pour mettre en œuvre la Convention de Hong Kong, et invite la Commission à envisager différentes options, y compris

certaines des mesures supplémentaires énumérées dans la communication. Dans tous les cas, cependant, elle devra faire, préalablement à toute proposition législative, une évaluation coûts-avantages tenant compte de la compétitivité de la flotte de l'UE.

Le Conseil souligne également qu'il faut veiller à la cohérence entre les différents textes européens et internationaux concernant le démantèlement. A cette fin, il a invité la Commission à lui présenter en 2010 une étude évaluant les liens qui existent entre la Convention de Hong Kong, la Convention de Bâle et le règlement UE sur les transferts de déchets. Le cas échéant, la Commission était invitée à présenter des propositions législatives conformes aux décisions adoptées en la matière dans le cadre de la Convention de Bâle et à la Convention de Hong Kong. Cette étude publiée le 12 mars 2010 a fait l'objet d'une présentation par la Commission lors du Conseil environnement du 15 mars 2010 mais n'a pas répondu aux attentes des Etats membres.

2.1 Position de la commission européenne

Dans sa communication du 19 novembre 2008, la Commission présente l'objectif de faire en sorte que tous les navires liés à l'UE soient démantelés exclusivement dans des installations sûres et écologiquement rationnelles, où qu'elles se situent dans le monde.

Pour cela, la Commission prévoit la possibilité, avant l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong, de proposer un règlement européen intégrant les mesures de la future Convention concernant notamment les installations de recyclage et les navires (visites techniques, certification et inventaire des matériaux dangereux présents à bord des navires). Elle a aussi évoqué son souhait d'aller plus loin que la Convention de Hong Kong, notamment en élargissant le champ d'application du futur règlement européen à des navires qui ne sont actuellement pas dans le champ de la Convention de Hong Kong, comme les navires d'Etat ou les petits navires.

La Commission souhaite par ailleurs encourager des actions volontaires de la part du secteur grâce à des mesures telles la publication de lignes directrices et une liste des installations de démantèlement. La stratégie prévoit en parallèle d'apporter une assistance technique et un soutien aux pays en développement.

Enfin, la Commission a commencé à réaliser une série d'études d'impact afin de déterminer les étapes à venir. Une première étude, présentée en juin 2009 aux experts des États membres, compare les dispositions de la Convention de Hong Kong avec l'acquis communautaire, et étudie la faisabilité de la mise en place d'un fonds destiné au financement du recyclage.

Deux autres études ont été présentées le 23 octobre 2009 à un groupe d'experts et de parties prenantes. L'une porte sur la faisabilité de l'établissement d'une liste des navires prêts à être démantelés et d'une liste d'installations de recyclage « vertes », et l'autre sur l'impact qu'aurait une éventuelle nouvelle réglementation européenne sur le démantèlement des navires.

2.2 Position du Parlement européen

Le Parlement européen s'est exprimé sur le sujet dans une résolution du 21 mai 2008. Dans cette résolution, les parlementaires estiment inacceptable de laisser perdurer les pratiques de démantèlement non respectueuses de l'environnement et des droits des travailleurs, dans le cadre de la pratique de l'échouage sur les plages. Ils invitent également la Commission à améliorer l'application actuelle de la réglementation relative aux déchets.

Ils souhaitent en outre que soient établies et mises à jour des listes, d'une part des navires susceptibles d'être démantelés dans les années à venir ; d'autre part, des installations de recyclage conformes aux normes reconnues au niveau international. Ils estiment également souhaitable d'aider les pays du recyclage à faire évoluer leurs installations. Enfin, ils proposent que soit créé un fonds obligatoire pour le recyclage des navires.

Partie 7 –Création d'une « Mission démantèlement des navires » ou d'un « Comité de Pilotage »

Les précédentes missions ayant travaillé sur la question du démantèlement des navires suite à « l'affaire du Q790 », ont permis à la France, sous la conduite du Secrétariat Général de la Mer, de jouer un rôle important dans l'élaboration et l'adoption de la Convention Internationale sur le recyclage des navires, dite Convention de Hong Kong.

Cependant, compte tenu de la diversité des problématiques associées au démantèlement des navires il apparaît légitime de créer, sous l'égide du Secrétariat Général de la Mer, une structure dédiée à l'exploitation du rapport de la mission parlementaire et à la mise en œuvre des propositions nécessitant une coordination interministérielle qui seront retenues par le gouvernement.

Sur la base de ce constat il paraît légitime d'envisager que la coordination de la mise en œuvre des propositions soit réalisée au sein du Secrétariat Général de la Mer.

Il est proposé de créer au sein du SGMer une mission pour le démantèlement ou un comité de pilotage pour le démantèlement des navires.

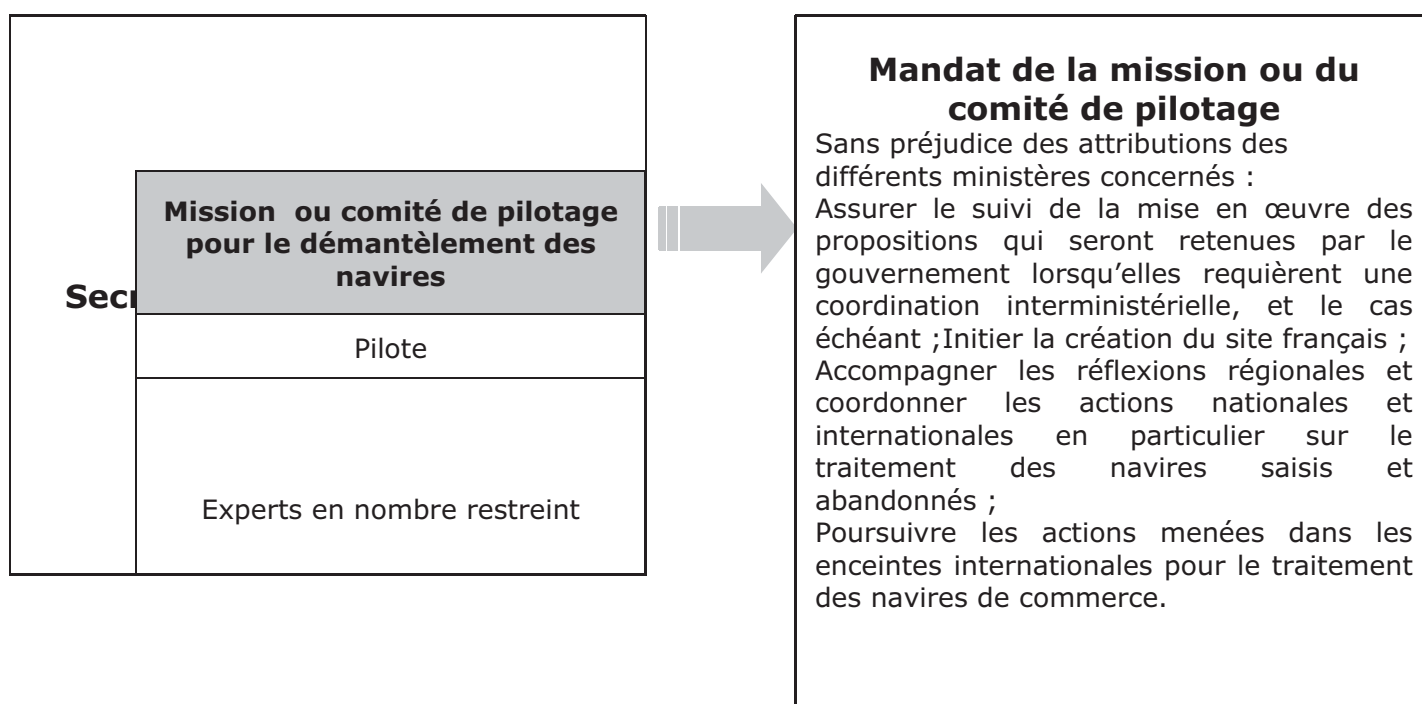


Figure 22: Entité en charge du suivi des propositions



Annexes

Annexes I - Liste des membres des réunions partenariales Erreur : source de la référence non trouvée

Annexes II - Liste des auditions et déplacements réalisés Erreur : source de la référence non trouvée

Annexes III - Calendrier Erreur : source de la référence non trouvée

Annexes IV – Élément de contexte - navires de plaisance Erreur : source de la référence non trouvée

1 Immatriculation du navire : Erreur : source de la référence non trouvée

2 La francisation : Erreur : source de la référence non trouvée

3 Droits portuaires : Erreur : source de la référence non trouvée

Annexes V – Éléments de contexte - navires de commerce Erreur : source de la référence non trouvée

4 L'Etat du Pavillon : Erreur : source de la référence non trouvée

5 L'Etat Côtier : Erreur : source de la référence non trouvée

6 L'Etat du port : Erreur : source de la référence non trouvée

7 L'immatriculation et la traçabilité des navires : Erreur : source de la référence non trouvée

8 L'armateur et les différents acteurs privés : Erreur : source de la référence non trouvée

9 Le dispositif de droits portuaires : Erreur : source de la référence non trouvée

10 Les moyens d'action de l'Etat du port : Erreur : source de la référence non trouvée

Annexes VI – Navires de abandonnés Erreur : source de la référence non trouvée

Annexes VII – Éléments de contexte - navires de pêche Erreur : source de la référence non trouvée

1 Plan de sortie de flotte : Erreur : source de la référence non trouvée

2 Financement / modalités de la prime : Erreur : source de la référence non trouvée

3 Problèmes posés dans le cadre des PSF : Erreur : source de la référence non trouvée

4 Arrêt temporaire d'activité : Erreur : source de la référence non trouvée

5 Permis de Mise en Exploitation (PME) : Erreur : source de la référence non trouvée

6 Le Permis de Pêche Spécial (PPS) : Erreur : source de la référence non trouvée

Annexes VIII – Statut juridique du navire Erreur : source de la référence non trouvée

1 Les problématiques juridiques associées au navire Erreur : source de la référence non trouvée

Annexes IX – Statut juridique des déchets Erreur : source de la référence non trouvée

1 Statut de déchet et responsabilité du détenteur : Erreur : source de la référence non trouvée

2 Transferts transfrontaliers : Erreur : source de la référence non trouvée

3 Transport : Erreur : source de la référence non trouvée

4 Encadrement des sites : _____ Erreur : source de la référence non trouvée

5 Traitement des déchets : _____ Erreur : source de la référence non trouvée

6 Articulation entre la réglementation Amiante et la réglementation déchet : Erreur : source de la référence non trouvée

Annexes X – Recherche et Développement _____ *Erreur : source de la référence non trouvée*

1 Introduction : _____ Erreur : source de la référence non trouvée

2 Les Composites : _____ Erreur : source de la référence non trouvée

Annexes XIV – Réglementations applicables en matière de prévention des risques liés à l’amiante
_____ *Erreur : source de la référence non trouvée*

1 Réglementation travail _____ Erreur : source de la référence non trouvée

2 Réglementation santé publique _____ Erreur : source de la référence non trouvée

3 Réglementation environnement et interdiction de l’amiante Erreur : source de la référence non trouvée

Annexe I - Liste des membres des réunions partenariales**Collège Collectivités Locales**

Jean-Pierre Turon	Maire de Bassens
Marie-Luce Bousseton	Grand Port Maritime de Bordeaux
Julien Bas	Grand Port Maritime de Bordeaux
Raoul Laurent	CCI de Brest
Fabrice Huret	Vice Président Brest Métropole Océane

Collège Etat

Hubert Jouot	MINDEF / Marine Nationale
Philippe Bourreau	MEIE / Domaines
Claude Marchand	MEIE / DGCIS
Xavier Lebacqz	Expert
Didier Lépine	MINDEF / Marine Nationale
Claude Wohrer	SGMER
Elie Jarmache	SGMER
Nicolas Udrea	MAAP/DPMA

Collège Industrie

Mathilde Soulayrol	FNADE
Benoît Lefebvre	FNADE
Clotilde Vergnon	FNADE
Adèle Frouard	FEDEREC
Philippe Le Gall	FEDEREC
Philippe Perennez	Cluster Maritime Français
Maud Tarnot	Armateurs de France
Patrick Rondeau	Armateurs de France
Fabrice Theobald	GICAN/CSCN
Boris Fedorovsky	GICAN/CSCN
Philippe Fourrier	Fédération des Industries Nautiques
Guillaume Arnaud des Lions	Fédération des Industries Nautiques
Pierre Barbleu	APER
Eric Leclere	APER

Collège ONG

Elin Wrzoncki

Jacky Bonnemains

Shipbreaking Platform

Robin des Bois

Collège Syndicat

Jean-louis Naudet

CGT

Annexe II - Liste des auditions et déplacements réalisés

Filière industrielle :

- Galloo Group
- Société Dépollution Déconstruction Nautique Recyclage
- DCNS
- SUEZ - SITA
- VEOLIA Propreté
- Association Technique de l'industrie des liants hydrauliques

Navires de Commerce :

- Armateurs de France
- Cluster Maritime Français
- Louis Dreyfus Armateurs
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Cherbourg

Navires de pêche :

- Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
- SA.TH0.AN (Thoniers Senneurs du port de Sète)

Navires de plaisance :

- Association pour la Plaisance Eco-Responsable
- Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance
- Fédération des Industries Nautiques
- MEEDDM / Mission de la Navigation de Plaisance et des Loisirs Nautique

Navires Militaires :

- MINDEF / Direction Générale de l'Armement / Direction de la Stratégie
- MINDEF / Direction Générale de l'Armement / Direction Technique
- MINDEF / Etat Major des Armées
- MINDEF / Etat Major de la Marine
- MINDEF / Etat Major de la Marine / Direction Centrale du Service de Soutien de la Flotte
- MINDEF / Conseil Général de l'Armement

Navires Fluviaux :

- MEEDDM / Sous Direction du Transport fluvial
- Voies Navigables de France

- Compagnie Fluviale de Transport
- Chambre nationale de la batellerie artisanale

Recherche et Développement – Eco-conception :

- Compositec
- ENSAM de Chambéry
- ICAM de Nantes
- Pôle EMC2
- Société Camille

Formation professionnelle :

- CGT
- FNADE
- FEDEREC

Risques environnementaux :

- Greenpeace
- Robin des Bois
- NGO platform on ship breaking
- Fédération Internationale des Droits de l'Homme (FIDH)
- Direction Générale du Travail
- MEDDM/DREAL Bretagne

Problématiques juridiques :

- Procureur de la république adjoint de Marseille (MINJL)
- Direction des affaires criminelles et des grâces (MINJL)
- Avocat spécialiste en Droit Maritime
- Secrétariat Général de la Mer
- Direction Nationale d'Intervention Domaniales (MEIE)

International :

- Ministère des Affaires Etrangères
- MEEDDM - Affaires Maritimes
- MEEDDM - Affaires Internationales
- MEEDDM - Bureau de la Planification et de la Gestion des Déchets
- Secrétariat Général aux Affaires Européennes
- Secrétariat Général de la Mer

- Institut Maritime de Prévention

Déplacements réalisés :Brest (1^{er} déplacement) :

- Assises de la mer
- Visite du navire « Winner »

Brest (2nd déplacement) :

- Préfet Maritime
- Chambre de Commerce et d'Industrie
- Préfet de Département
- Sous Préfet de Brest
- Organisations syndicales (CGT – CFDT)
- Associations environnementales (Mor Glaz – AE2D)
- Union des Industries de la Métallurgie
- Président du Conseil Général
- Groupe Guyot Environnement
- Visite de la zone d'attente de « Landévenec »
- Maire de « Landévenec » et député de la circonscription
- Maire de Brest

Nantes / Saint-Nazaire / La Turballe

- Préfet de Région
- Sous Préfet de Saint-Nazaire
- Services de l'Etat (DREAL – DIRM – DDTM – DIREECTE – SGAR – DCMAP)
- Grand Port Maritime
- Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande
- STX France
- Eiffel Marine
- Maire de Saint Nazaire
- Bartin Recycling (Veolia)
- Maire de la Turballe

Bordeaux :

- Visite du site de Bassens
- Maire de Bassens

- VEOLIA
- Grand Port Maritime de Bordeaux
- Chambre de Commerce et d'industrie
- MEDDM/DREAL Aquitaine
- Préfet de Région

Annexe III - Calendrier

10 novembre 2009

Réunion Collège Etat

30 novembre 2009

Réunion Collège Etat

2 décembre 2009

Déplacement à Brest :

- Assises de la mer
- Visite du navire « Winner »

11 décembre 2009

Auditions :

- Association pour la Plaisance Eco-Responsable
- Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance
- Fédération des Industries Nautiques
- MEEDDM / Mission de la Navigation de Plaisance et des Loisirs Nautique
- VEOLIA Propreté
- Société Camille
- Société Dépollution Déconstruction Nautique Recyclage

15 décembre 2009

Réunion Collège Etat

Audition :

- Société Camille

7 janvier 2010

Audition :

- Armateurs de France

8 janvier 2010

Audition :

- Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins

14 janvier 2010

Auditions :

- Galloo Group
- SA.TH.O.AN (Thoniers Senneurs du port de Sète)

21 janvier 2010

Auditions :

- ICAM de Nantes
- ENSAM de Chambéry
- Compositec
- Pôle EMC2
- SUEZ - SITA
- DCNS

22 janvier 2010

Réunion Partenariale

26 janvier 2010

Déplacement à Bordeaux :

Visite du site de Bassens

Maire de Bassens

Auditions :

- VEOLIA
- Grand Port Maritime de Bordeaux
- Chambre de Commerce et d'industrie
- MEDDM/DREAL Aquitaine
- Préfet de Région

28 janvier 2010

Auditions :

- Direction Générale du Travail
- MEDDM/DREAL Bretagne
- Greenpeace
- NGO platform on ship breaking

4 février 2010

Auditions :

- MINDEF / Direction Générale de l'Armement / Direction de la Stratégie
- MINDEF / Direction Générale de l'Armement / Direction Technique
- MINDEF / Etat Major des Armées
- MINDEF / Etat Major de la Marine
- MINDEF / Etat Major de la Marine / Direction Centrale du Service de Soutien de la Flotte
- MINDEF / Conseil Général de l'Armement

5 février 2010

Auditions :

- Procureur de la république adjoint de Marseille (MINJL)
- Direction des affaires criminelles et des grâces (MINJL)
- Avocat spécialiste en Droit Maritime
- Secretariat Général de la Mer
- Direction Nationale d'Intervention Domaniales (MEIE)

12 mars 2010

Auditions :

- Voies Navigables de France
- Compagnie Fluviale de Transport
- Association Technique de l'industrie des liants hydrauliques

26 mars 2010

Auditions :

- MEEDDM / Sous Direction du Transport fluvial
- Cluster Maritime Français
- CGT
- Robin des Bois

30,31 mars et 1^{er} avril 2010

Déplacement Brest :

- Préfet Maritime
- Chambre de Commerce et d'Industrie
- Préfet de Département
- Sous Préfet de Brest

- Organisations syndicales (CGT – CFDT)
- Associations environnementales (Mor Glaz – AE2D)
- Union des Industries de la Métallurgie
- Président du Conseil Général
- Groupe Guyot Environnement
- Visite de la zone d'attente de « Landévenec »
- Maire de « Landévenec » et député de la circonscription
- Maire de Brest

6 et 7 avril 2010

Déplacement Nantes / Saint-Nazaire / La Turballe :

- Préfet de Région
- Sous Préfet de Saint-Nazaire
- Services de l'Etat (DREAL – DIRM – DDTM – DIREECTE – SGAR – DCMAP)
- Grand Port Maritime
- Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande
- STX France
- Eiffel Marine
- Maire de Saint Nazaire
- Bartin Recycling (Veolia)
- Maire de la Turballe

29 avril 2010

Auditions :

- Ministère des Affaires Etrangères
- MEEDDM - Affaires Maritimes
- MEEDDM - Affaires Internationales
- MEEDDM - Bureau de la Planification et de la Gestion des Déchets
- Secrétariat Général aux Affaires Européennes
- Secrétariat Général de la Mer
- Institut Maritime de Prévention

30 avril 2010

Audition :

- FNADE
- FEDEREC

10 mai 2010

Réunion Partenariale

8 juin 2010

Audition :

- Louis Dreyfus Armateurs
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Cherbourg
- Chambre nationale de la batellerie artisanale

Annexe IV – Elément de contexte - navires de plaisance

1 Immatriculation du navire :

Tous les navires de plus de 2,5 m doivent être immatriculés. Le port des marques est obligatoire pour les navires immatriculés pour la première fois à compter du 1^{er} juin 2009 et pour tous les navires quelle que soit la date de leur immatriculation à compter du 1^{er} janvier 2012. Les navires à voile de moins de 7 mètres ne sont cependant pas soumis à cette obligation.¹²

La procédure d'immatriculation est suivie par les Affaires Maritimes, tandis que le prélèvement du droit de francisation est assuré par les Douanes. Cette séparation administrative est parfois accentuée par une séparation géographique (ex : navire immatriculé à Toulon et francisé à Brest).

Un propriétaire qui souhaite se défaire de son navire cherchera en priorité à ne plus être imposé en se défrancisant, alors que la radiation des listes d'immatriculation n'a aucun intérêt pour le particulier. Ceci explique en partie le grand nombre de navires immatriculés non actifs. Un croisement entre les bases de données des Douanes et des Affaires Maritimes pourrait donc permettre de mieux évaluer le nombre de navires immatriculés restant à détruire.

2 La francisation :

A l'achat du navire deux documents distincts sont remis par les Affaires Maritimes et les Douanes :

- une carte de circulation délivrée par les Affaires Maritimes, si le navire a une longueur de coque inférieure à 7 mètres et une motorisation inférieure à 22 chevaux (puissance administrative).
- un acte de francisation (document unique valant "acte de francisation") et une "carte de circulation", si le navire a une longueur de coque supérieure ou égale à 7 mètres ou une longueur de coque inférieure à 7 mètres et une motorisation supérieure ou égale à 22 chevaux (puissance administrative).

Les navires concernés par l'acte de francisation, sont soumis au droit annuel de francisation des navires (DAFN), perçu par l'administration des Douanes. Ce droit est fonction de la longueur du navire et de la puissance fiscale de sa motorisation. Celui ci n'est pas perçu si son montant est inférieur à 76 euros, pour une simple question de rentabilité administrative. Ce droit permet de financer le Conservatoire National du Littoral à hauteur de 38 millions d'euros par an.

3 Droits portuaires :

A l'occasion de leur séjour dans un port maritime, les navires de plaisance ou de sport peuvent être soumis à une redevance dite d'équipement des ports de plaisance dont les taux sont variables suivant les ports. Cette redevance est à la charge du propriétaire du navire. (articles R 214-1 à R 214-6 Code Ports Maritimes)

Ces redevances sont perçues soit par le gestionnaire du port, soit par la commune, lorsqu'elle en est le gestionnaire (par une régie), soit le délégataire, lorsque la gestion a été déléguée (CCI, société privée, association, ...).

Les tarifs sont proposés par le gestionnaire et approuvés par l'autorité portuaire (maire, président du Conseil général, président d'une intercommunalité...). Les tarifs varient en fonction de la taille du

¹² Décret n°2009-393 du 8 avril 2009 et Arrêté du 8 avril 2009 relatifs aux marques d'identification des navires de plaisance en mer.

navire, de l'équipement du port et des prestations offertes

Annexe V – Eléments de contexte - navires de commerce

4 L'Etat du Pavillon :

La nationalité, ou le « pavillon » correspond au lien de droit entre un navire et un Etat qui lui accorde son pavillon. La Convention internationale de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer et la Convention internationale de Montego Bay sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 prévoient que chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de son pavillon aux navires. En outre les différentes conventions internationales prévoient que chaque Etat partie à une convention doit délivrer aux navires auxquels il a accordé son pavillon les titres internationaux prévus à cet effet,

Mais certains États laissent libre le droit de battre leur pavillon, sans exercer de contrôle indépendant sur le respect des conventions internationales. Même si il n'existe pas de définition « officielle » ces pavillons sont communément désignés comme pavillons de complaisance.

5 L'Etat Côtier :

La notion d'Etat côtier a pour vocation de définir les zones maritimes relevant de la juridiction d'un état.

Un navire identifié sous un pavillon, et donc avec une nationalité donnée, a vocation à se déplacer dans des zones internationales ne relevant de la souveraineté d'aucun Etat, et dans des zones relevant de la souveraineté d'un Etat étranger. C'est la Convention internationale de Montego Bay sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 qui définit ces différentes zones comme en particulier :

- la mer territoriale ;
- la zone économique exclusive ;
- le plateau continental.

L'Etat côtier exerce donc un certain nombre de droits sur des zones définies.

6 L'Etat du port :

Le Contrôle des navires par l'Etat du port est une disposition prévue par les différentes conventions internationales, qui se traduit par un programme d'inspection des navires, selon lequel les navires étrangers entrant dans les eaux d'un Etat souverain sont examinés et inspectés en vue d'assurer la conformité avec les [principales conventions maritimes internationales](#).

7 L'immatriculation et la traçabilité des navires :

Les conventions internationales prévoient que chaque Etat tienne un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon. Chaque navire dispose donc d'un pavillon, d'une immatriculation, et d'un port d'attache.

Depuis 1987, l'Organisation Maritime Internationale a imposé par sa résolution A.600(15) que chaque navire ,de plus de 100UMS, soit enregistré sur une base de données tenue par le Lloyd's Register et associée à un numéro unique, désigné numéro OMI. Ce numéro est attribué à la construction du navire et lui est attaché durant toute sa vie. Ce dispositif permet ainsi d'assurer la traçabilité des navires.

Un armateur ou un propriétaire de navire est dans la très grande majorité des cas, libre du choix de son pavillon. L'on peut d'ailleurs constater que pour un même armateur sa flotte se compose généralement de plusieurs pavillons. Ces choix sont généralement dictés par des considérations

économiques et fiscales, mais également par des contraintes imposées par certains affréteurs.

Un navire peut changer de pavillon en quelques heures.

8 L'armateur et les différents acteurs privés :

Par définition, l'armateur est celui qui exploite le navire en son nom qu'il en soit ou non le propriétaire. Qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affréteur, c'est-à-dire loueur d'un navire, son rôle est d'assurer la fonction de transport ou de service maritime dans sa globalité. Pour ce faire il s'appuie sur différents intervenants :

- les transitaires ou commissionnaires qui sont des intermédiaires, ou mandataires, entre les chargeurs et les transporteurs des marchandises;
- les manutentionnaires qui effectuent les opérations portuaires ;
- les sociétés de remorquage, de pilotage ;
- les assureurs maritimes qui assurent le navire ainsi que la cargaison (*P&I protection and indemnity club*) ;
- les shipchangers en charge de l'avitaillement des navires ;
- les courtiers maritimes qui sont des professionnels qui font office d'intermédiaires entre deux entreprises, soit pour acheter/vendre un navire neuf (par exemple. entre un armateur et un chantier) ou un navire d'occasion (entre deux armateurs), soit pour la location (l'affrètement) d'un navire entre celui qui a une marchandise à transporter et celui qui possède le navire susceptible de répondre à cette demande.
- dans les ports où il n'est pas installé l'armateur va confier toutes ces tâches à un agent maritime consignataire.

Suivant des dispositions identiques à celles des navires, les armateurs sont identifiés par un numéro OMI. Depuis 2004, l'Organisation Maritime Internationale a imposé par sa résolution MSC160(78) que la compagnie, exploitant des navires de plus de 100UMS, soit enregistrée sur une base de données tenue par le Lloyd's Register et associée à un numéro unique, désigné numéro OMI. Ce dispositif permet ainsi d'assurer la traçabilité des compagnies.

Les affréteurs, dans des domaines particuliers comme le transport d'hydrocarbures, de gaz ou de produits chimiques exercent sur les navires affrétés une activité dite de « vetting ». Du verbe anglais "to vet" qui signifie "examiner", le « vetting » correspond à un contrôle détaillé dans un domaine précis. Appliqué au transport maritime, le « vetting » devient un examen scrupuleux des navires pétroliers, gaziers et chimiques proposés à l'affrètement, afin de faire correspondre ceux-ci aux meilleurs standards en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Cette activité de « vetting » s'est généralisée depuis les années 1990 et donne une responsabilité particulière aux affréteurs, comme en témoignent les débats du procès de l'Erika.

9 Le dispositif de droits portuaires :

Le droit de port applicable aux navires de commerce est perçu à l'entrée, lors de chaque escale des navires de commerce de toute nationalité, dans les ports de France métropolitaine, à l'exception de la redevance sur les déchets d'exploitation des navires, qui est perçue à la sortie.

L'administration des douanes est chargée du recouvrement des droits de port, pour les navires de commerce :

- La taxe sur le navire est calculée sur le volume du navire établi en fonction de ses caractéristiques physiques (articles R 212-2 à R 212-11 Code Ports Maritimes) ;
- La taxe sur les marchandises débarquées, embarquées ou transbordées, est calculée au poids ou à l'unité, (articles R 212-13 à R 212-16 Code Ports Maritimes);

- Taxe sur les passagers débarqués, embarqués ou transbordés (articles L 211-2 et R 212-17 à R 212-22 Code Ports Maritimes);
- Taxe de stationnement pour les navires dont le séjour au port dépasse un délai déterminé (article R 212-12 Code Ports Maritimes).
- Financement des coûts de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires (articles R 212-20 à R 212-21 Code Ports Maritimes)

La taxe sur le navire, la taxe de stationnement et la taxe sur les passagers sont à la charge de l'armateur ou de son représentant. La taxe sur les marchandises est due par l'expéditeur ou le destinataire de la marchandise.

10 Les moyens d'action de l'Etat du port :

10.1 Principe du contrôle des navires par l'Etat du port :

La France est signataire du Mémorandum de Paris, accord inter administratif signé en 1982 entre les autorités maritimes de 14 Etats européens.

Depuis 1982, d'autres autorités maritimes ont été admises à rejoindre le Mémorandum de Paris. A ce jour 25 pays en sont signataires.

Le Mémorandum de Paris vise à l'application coordonnée et homogène des conventions internationales édictées par l'OMI ou l'OIT à bord des navires étrangers faisant escale dans les ports des pays signataires. Il veille également à l'application des règlements ou directives de l'Union Européenne concernant le contrôle des navires étrangers au titre de l'Etat du port. Les inspections des navires étrangers sont réalisées par les fonctionnaires habilités (PSCO) des différents Etats membres.

Afin d'éviter les distorsions économiques pouvant résulter d'actions de contrôle inégales, chaque Etat membre doit inspecter annuellement au moins 25% des navires étrangers fréquentant ses ports et consigner le résultat de ses inspections dans le système d'information de l'organisation.

En outre, la Commission Européenne a adopté en 1995 la directive 95/21/CE relative au contrôle des navires au titre de l'Etat du port, qui donne, pour les Etats membres de l'UE, un caractère contraignant à ces contrôles.

Les inspections peuvent revêtir plusieurs formes, allant du simple contrôle administratif des documents officiels du bord à la visite approfondie du navire. Plus généralement, le contrôle administratif des documents est suivi d'un contrôle thématique durant lequel l'inspecteur peut forger son opinion sur l'état d'entretien du navire. En cas d'anomalies avérées ou en cas de doutes, l'inspecteur peut décider d'approfondir son inspection.

Les inspections des navires étrangers peuvent donner lieu, en cas de manquements caractéristiques aux dispositions des conventions internationales, à la rétention des navires dans les ports et, pour les navires ne se conformant pas aux prescriptions émises, au bannissement (ayant effet dans tous les ports des Etats adhérant au Mémorandum).

En 2008, 1784 navires ont été contrôlés dans les ports français. Ces 1784 inspections ont conduit à la détention de 95 navires pour des durées allant de quelques heures à plusieurs mois.

Parmi ces navires détenus, certains sont dans un état tel qu'ils ne sont pas en mesure de reprendre la mer et pourraient très certainement être désignés comme des navires « poubelles ».

Suite à la catastrophe de l'Erika de nouvelles dispositions entreront en vigueur au 1^{er} janvier 2011. La directive 2009/16/CE, faisant partie d'un ensemble de mesures appelé « Paquet Erika 3 » renforcera ces dispositions en abrogeant la directive 95/21/CE, et en imposant un nouveau régime d'inspection.

Le renforcement de ce type de contrôle ne devrait cependant pas augmenter le nombre de navires détenus et en conséquence le nombre de navires abandonnés dans les ports. Il s'agit en effet de mieux cibler les navires à contrôler sans pour autant augmenter le nombre d'inspections.

10.2 Principe de la mise en demeure au titre de l'action de l'état en mer :

Au titre des droits de l'état côtier, et dans le cadre de la lutte contre les pollutions ou menaces de pollutions accidentelles en mer, l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976 confère au préfet maritime le pouvoir de mettre en demeure l'armateur ou le propriétaire du navire de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin au danger dans un délai qu'il détermine.

Passé ce délai, ou même d'office en cas d'urgence, l'Etat fait exécuter les mesures imposées par la situation aux frais, risques et périls de l'armateur.

Dans les faits il en résulte qu'un navire en situation d'avarie, présentant un danger pour la circulation maritime ou un risque vis-à-vis de l'environnement peut être contraint par le Préfet Maritime ayant compétence sur la zone, de se faire remorquer à destination d'un port.

En 2008, 104 navires se sont retrouvés en situation d'avarie dans le Dispositif de Séparation de Trafic (DST) de Ouessant. Sur cette même période 4 mises en demeure ont été prononcées dans le DST de Gris Nez.

Certains de ces navires finissent par être abandonnés par leur propriétaire. Ces abandons ont généralement comme origine l'impossibilité de faire effectuer les réparations, impossibilité de s'acquitter des frais portuaires, saisie du navire pour cause d'impayés des salaires de l'équipage, saisie de la part de créanciers privés.

10.3 Navires déroutés :

Dans le cas d'infractions constatées, à la réglementation applicable dans les eaux sous juridiction française, les autorités compétentes peuvent imposer le déroutement d'un navire, afin de procéder à l'immobilisation du navire dans un port.

Les motifs de ces déroutements peuvent être par exemple le rejet illicite d'hydrocarbures à la mer, le trafic de stupéfiants...

Annexe VI – Navires abandonnés

D'après la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), plus de 1400 navires sont abandonnés par leur armateur dans le monde, avec à leur bord environ 6500 marins.

Au niveau français il n'existe pas de données chiffrées sur le nombre de cas recensés annuellement. Cependant sur la base des exemples réunis par la Direction des Affaires Maritimes on peut identifier une certaine reproductibilité de ces situations.

Façade Atlantique et Manche : la majorité des navires détenus, ou immobilisés dans des ports suite à avaries, le sont sur la façade Atlantique et Manche. L'importance du nombre de navires transitant dans cette zone, ainsi que des conditions météorologiques particulièrement difficiles durant la saison hivernale permettent d'expliquer cette situation. Les navires en mauvais état sont soit contraints de faire escale dans un port pour s'abriter dans des conditions de mer difficiles, soit pris en remorque suite à une situation d'avarie.

Faible tonnage exploité en cabotage international : Les navires abandonnés sont généralement des navires réalisant du cabotage international et de jauges très limitées. Ces petits navires anciens, ont une valeur marchande très faible, et sont généralement propriétés, de petits armateurs dont la fragilité financière est importante. Les opérations de maintenance ne sont pas la priorité de ces opérateurs peu scrupuleux de la sécurité des navires et de leurs équipages.

Navires construits dans les années 80 et antérieures : Sur les navires de commerce la réglementation s'applique à la date de pose de quille (sauf quelques dispositions rétroactives sur certaines catégories de navires). La réglementation en vigueur des années 60 aux années 80 restait relativement sommaire et visait principalement les dispositifs d'évacuation des navires. Depuis la fin des années 80 la réglementation internationale s'est considérablement renforcée. En dehors des considérations sur l'âge du navire et le faible niveau de maintenance, la réglementation applicable à ces navires est un facteur aggravant.

Multiples détentions préalables : le défaut de maintenance de ces navires se révèle par le nombre de détentions qu'ont pu subir ces navires au préalable. La modification des règles de contrôle par l'Etat du port devrait cependant permettre le bannissement de ces General Cargo ayant fait l'objet de détentions multiples. Le bannissement ne s'applique aujourd'hui qu'à certaines catégories de navires à risque comme les pétroliers et vraquiers. A compter du 1er janvier 2011 le nombre de navires de type « general cargo » en très mauvais état devrait donc diminuer dans les eaux européennes.

L'ensemble de ces paramètres est à considérer pour envisager le démantèlement des navires abandonnés qui deviennent une charge pour l'état et les collectivités locales.

1. Exemples de navires détenus

Voici quelques exemples récents illustrant la situation de ces navires en fin de vie, mais toujours exploités par des armateurs peu respectueux des convention internationales sur la sécurité maritime, la prévention de la pollution ou le droit du travail :

EBBA VICTOR (IMO 6421921 / jauge 475) : « General cargo » datant de 1964. Pavillon Cambodgien. Le navire a été successivement sous les pavillons Suédois puis Cambodgien. Utilisé depuis 1976 comme navire école, propriété de la commune qui est son port d'attache Harnosand, en Suède, sur la Baltique. Depuis le mois d'avril 2007 il était à vendre sur Internet pour la modique somme de 180.000 €. Le capitaine actuel était le nouveau propriétaire, en route pour le livrer à un autre acquéreur en Tunisie.

Le navire est détenu par le Centre de Sécurité des navires Brest depuis le 17/08/2007, le navire ne

disposant d'aucun titre de sécurité, ni même de pavillon. L'armateur et le propriétaire ont disparu. Navire toujours immobilisé dans le port de Brest.

AMELIA CACACE (IMO 9472713 / jauge 6001) : « General cargo » datant de 2008. Pavillon maltais, armateur Italien.

Le navire a été inspecté le 22 juin 2009 par les inspecteurs de la sécurité des navires du port de Rouen. En raison de défaillances sur le système propulsif le navire a fait l'objet d'une détention.

L'armateur a abandonné le navire et son équipage. Les travaux de réparation n'ont pas été engagés. Le navire est sous le coup d'au moins 5 saisies conservatoires pour impayés dont une saisie conservatoire au tribunal de New York. Navire toujours immobilisé dans le port de Rouen.

GEORNIK (IMO 8214205 / jauge 2960) : « General cargo » datant de 1982. Pavillon St Vincent et Grenadines, armateur Estonien. Le navire a été successivement sous les pavillons Danois, Iles Marshall, Cambodgien. Le navire avait été détenu 6 fois et fait l'objet de 3 accidents. Le navire a principalement navigué en mer noire durant ces dernières années.

Du fait de très nombreuses déficiences, le navire a été détenu par le Centre de Sécurité des navires de Marseille le 27 mars 2006 durant 123 jours.

Le navire a fini par repartir le 18 août 2006. Le navire s'est échoué définitivement sur une rive du Bosphore en 2008, suite à une avarie de propulsion.

LITTLE STAR (IMO 8897813 / jauge 1697): « General cargo » datant de 1985. Pavillon Georgien, armateur Russe. Le navire Précédemment sous pavillon Russe. Le navire avait été détenu 5 fois en 4 ans.

Du fait de très nombreuses déficiences, le navire a été détenu par le Centre de Sécurité des navires de Rouen le 17 juin 2009 durant 38 jours.

Le navire a fini par repartir le 24 juillet 2009. Le navire est arrivé en Lituanie le 29 septembre 2009 et n'apparaît plus dans les systèmes d'information depuis cette date.

ALDONA (IMO 8857083 / jauge 497) : Cargo roulier en service dans l'archipel de Saint Pierre et Miquelon, sous pavillon français depuis janvier 2003. Navire Russe de 1988, allongé en 1995 à Lisbonne.

Au printemps 2007, du fait de prescriptions récurrentes que l'armateur du navire ne voulait pas lever, les titres de sécurité n'ont pas été renouvelés et l'armateur contraint de laisser le navire à quai. Cette immobilisation a fait l'objet de nombreux recours infructueux.

Courant hiver 2009, l'armateur a engagé les travaux lui permettant de lever les prescriptions ayant conduit à l'immobilisation du navire.

Au début de l'été 2009, à l'issue d'un arrêt technique à Marystown (Terre Neuve), le navire a repris son activité initiale de desserte locale.

Depuis le 05 octobre 2009, le navire est de nouveau contraint de rester à quai. Il s'agit cette fois d'une décision de justice faisant suite à une dette auprès du crédit maritime, objet d'une procédure en cours.

2. Exemples de navires mis en demeure

ASPET (IMO 8881682 / jauge 2960) : « General cargo » datant de 1982. Pavillon Georgien, armateur Turc. Le navire a été successivement sous les pavillons Russe, Belize, Cambodgien, Nord Coréen. Le navire avait été détenu 6 fois en 12 ans. Le navire a principalement navigué en mer noire durant ces dernières années.

Le navire a été victime d'une avarie, voie d'eau, au large des côtes françaises. Mis en demeure par le Préfet Maritime de l'Atlantique le navire est arrivé à Saint Nazaire le 24/07/2009.

Le navire voyageait sans cargaison au moment de son avarie. Il avait quitté le port de Beverley (UK) pour rejoindre Istanbul, port de réparation désigné par l'armateur (avec accord du contrôle par l'Etat du port anglais). En effet 57 déficiences avaient été relevées en mars 2009. Il était resté dans ce port 4 mois pour repartir vers la Turquie avec 7 déficiences en pendant et sans doute beaucoup de conditions de classe.

Le navire n'est pas en mesure d'être remorqué et a été placé dans le bassin n°3. Depuis le 26 juillet le navire y est toujours immobilisé. Le navire fait l'objet d'une saisie conservatoire.

CAPTAIN TSAREV (IMO 8128860 / jauge 9948) : « Porte conteneurs » datant de 1982. Pavillon Panama, armateur Grec. Le navire a été successivement sous les pavillons Allemand, Libérien et Chypriote. Le navire a principalement navigué en mer noire durant ces dernières années.

Le navire a été victime d'une avarie sur sa propulsion principale au large des côtes françaises. Mis en demeure par le Préfet Maritime de l'Atlantique le navire est arrivé à Brest le 28/11/2008.

Depuis cette date l'armateur a abandonné le navire et son équipage. Le navire fait l'objet d'une saisie conservatoire.

3. Exemples de navires déroutés

WINNER (IMO 7031577 / jauge 3395) : « General cargo » datant de 1970. Pavillon Cambodgien. Le navire est arraisonné le 13 juin 2002 par la Marine Nationale au large du Cap Vert, pour trafic de drogue.

Depuis 2002 le navire est à quai dans le port militaire de Brest. La procédure judiciaire s'est achevée en juillet 2007. A compter de cette date le navire à l'état d'épave a été remis au domaine pour démantèlement. L'opération devrait se dérouler dans le courant de l'année 2010 dans l'enceinte de la base navale de Brest.

MATTERHORN (IMO 8504478 / jauge 5102) : « Cargo frigorifique » datant de 1985. Pavillon Libérien, armateur Grec. Le navire a été successivement sous les pavillons Panama et Chypres.

Le navire a été dérouté sur Brest le 25 mai 2009 au motif de pollution.

L'armateur n'a pas payé la caution judiciaire de 300 000€ et a abandonné le navire et l'équipage. La société a déposé le bilan. Le navire fait l'objet d'une saisie conservatoire.

Navire toujours immobilisé dans le port de Brest.

JUNIOR (IMO 7720051 / jauge 486) : Navire datant de 1978. Pavillon Panama. Le navire est arraisonné le 7 février 2008 par la Marine Nationale dans le golfe de Guinée, pour trafic de drogue.

Depuis 2008 le navire est à quai dans le port militaire de Brest. La procédure judiciaire est en cours.

OCEAN JASPER (IMO 7808346 / jauge 1384) : « General cargo » datant de 1978. Pavillon Kiribati, armateur turc et équipage ukrainien. Le navire a été dérouté vers Brest le 19 août 2007. Le navire est soupçonné d'être à l'origine du naufrage du chalutier SOKALIQUE. Une procédure judiciaire est en cours.

Le navire toujours immobilisé, avec sa cargaison de 2000t d'acier dans le port militaire de Brest.

Annexe VII – Eléments de contexte - navires de pêche

1 Plan de sortie de flotte :

S'il existe une réglementation très précise en matière de définition de l'indemnisation, de la définition des navires éligibles, il existe peu de textes relatifs à la destruction même du navire.

Déroulement de la procédure de destruction :

- Le PSF repose sur le principe de la candidature volontaire. Un PSF est ouvert pendant une période limitée pour une pêche donnée avec un certain nombre de critères (caractéristiques du navire, détention d'un droit d'accès et dépendance économique à la pêche considérée), et ce sont les armateurs qui se portent candidats.
- A compter du moment où le plan de sortie de flotte a été validé par l'Administration des pêches, le déroulement théorique de la procédure de déconstruction devrait être le suivant :
- Direction Interrégionale de la Mer (DIRM) communique aux Centres de Sécurité des Navires (CSN) la liste des navires retenus au PSF.
- Les propriétaires des navires retenus au PSF contactent les CSN pour faire constater la déconstruction ou l'innavigabilité de leur navire.
- Visite de navire par le CSN, constatation de l'innavigabilité résultant d'une opération majeure sur le navire (déformation de la ligne d'arbre, découpe de l'étrave, destruction du moteur ...) => remise de l'attestation d'innavigabilité.
- Remise à la DRIM de l'attestation d'innavigabilité et du contrat de destruction avec un chantier ICPE avec un délai de destruction d'un an.
- Remise d'une attestation de destruction du navire par la DAM, remise aux Douanes.
- Emission d'un certificat de radiation par les Douanes.
- Liquidation de la prime d'aide.
- Mise à jour par les services instructeurs des systèmes d'informations et suppression des licences communautaires de pêche et autres permis.

La destruction des navires doit intervenir dans les trois mois suivant la décision attributive de l'aide. Devant l'engorgement des chantiers de démolition, aggravé par l'exigence croissante d'une destruction respectant au maximum les normes environnementales, une note interministérielle (MAP / MEDDM) a été publiée le 16 octobre 2008 permettant de procéder dans un premier temps à la mise en innavigabilité du navire mais réaffirmant également la nécessité que la destruction se fasse dans des chantiers autorisés au titre de la réglementation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Cependant, à ce jour, moins d'une centaine de navires ont été démantelés sur les sites de Bassens et du Havre, seuls sites classés ICPE. D'autres navires ont rejoint le chantier Belge de Gand. Le devenir des autres navires est incertain, bien qu'ils aient probablement été démantelés pour la plupart sur des installations portuaires couvertes par la loi sur l'eau.

2 Financement / modalités de la prime :

Les Plans de Sortie de Flotte sont financés par le Fond Européen pour la Pêche et complétés par l'Etat Français afin d'optimiser l'attractivité du dispositif en fonction des pêcheries ciblées.

Le dispositif étant basé sur le volontariat les compensations financières se doivent d'être attractives afin d'atteindre l'objectif fixé.

Dans le cas des thoniers senneurs de Méditerranée l'Etat a du réévaluer à plusieurs reprises le montant de la prime, en l'absence de candidature. La France a du ajouter 10M€ au dispositif européen pour prendre en compte le jeune âge et la grande taille de ces navires.

Le montant de l'indemnisation est une fonction de la jauge Londres (UMS ; GT), dont le barème est fixé au niveau communautaire. La France peut ensuite y ajouter une bonification par pêcheurie.

L'un des principes mis en place par la France sur certains PSF (Thoniers Senneurs) est le principe de la dégressivité en fonction de l'âge du navire. En effet, en partant du principe que le PSF a vocation à supprimer des capacités de pêche et qu'à dimensions équivalentes un navire récent est plus performant, la dégressivité incite les navires récents à la sortie de flotte.

L'indemnisation est versée au propriétaire du navire et ne concerne pas l'équipage. Toutefois des mesures sociales compensatrices, co-financées par le FEP, (Allocation Complémentaire de Ressource et Cessation Anticipée d'Activité) visant les équipages peuvent être associées au PSF.

3 Problèmes posés dans le cadre des PSF :

La mise en œuvre des PSF est à l'origine d'un certain nombre d'effets collatéraux.

Tout d'abord la mise en œuvre de ces dispositions ont pu générer des effets d'opportunité. Certains armateurs proche de la retraite ont pu utiliser ce dispositif pour interrompre leur activité professionnelle dans des conditions financières favorables, ayant déjà amorti leur navire. A contrario, sur des pêcheries où les quotas rendent la rentabilité des navires impossibles, la mise en œuvre du PSF se solde par un bilan négatif pour le propriétaire du navire.

Le principe de la dégressivité en fonction de l'âge du navire incite les navires récents à sortir de la flotte. Une telle disposition ne permet pas de rajeunir une flotte déjà très âgée. Cette flotte âgée pose le problème de la sécurité maritime, mais également la question des conditions d'hygiène, d'habitabilité et plus généralement des conditions de travail. Du point de vue du Développement Durable on ne peut que déplorer le fait de déconstruire des navires récents alors que la flotte a un âge avancé.

Ce mode de calcul ne permettra pas le rajeunissement de la flotte et bien au contraire ne peut que maintenir la flotte à un âge moyen très élevé.

Les instances communautaires ont également conditionné le versement des indemnités de PSF à la destruction effective du navire. Cette décision fait suite à des contournements du principe imaginé par certains propriétaires. Ceux-ci bénéficiaient de l'indemnisation du PSF, changeaient de pavillon afin de se placer sur un régime non communautaire et poursuivaient leur activité sur la même pêcheurie à la limite des eaux sous juridiction européenne.

4 Arrêt temporaire d'activité :

Le Fonds Européen pour la Pêche prévoit le dispositif d'arrêt temporaire d'une activité de pêche sur une pêcheurie donnée.

Ce dispositif permet d'indemniser, contrairement aux autres dispositifs, l'ensemble des marins par le versement de primes. La contrepartie étant un nombre de jours à quai. Cette mesure s'apparente à des modalités de chômage partiel.

Cependant ces arrêts sont limités à quelques semaines par an.

A titre d'exemple l'arrêté du 27 juillet 2009 relatif à la mise en œuvre de l'arrêt temporaire d'activité lié à la fermeture de la pêche de l'anchois, autorisait un arrêt compris entre 10 jours minimum et 42 jours maximum.

5 Permis de Mise en Exploitation (PME) :

5.1 Principes :

Un navire de pêche, pour être exploité, doit disposer d'un PME. Ce PME est associé à une puissance en kW et à la jauge.

L'ensemble de ces PME est contingenté au niveau français. A titre d'exemple en 2008, le contingent fixé par arrêté était de 17 367,83 kW et 2 536 GT.

Ce contingent est délivré sous réserve de respecter les variations en puissance et en jauge entre les navires entrés et les navires sortis de flotte selon la répartition par région précisée dans le tableau ci-dessous.

RÉGIONS	PUISSANCE kW	JAUGE GT	VARIATION kW	VARIATION GT
Plus de 25 m.	2 132,56	1 012	— 1 085,44	— 118,88
Moins de 25 m.	5 227	936,5	— 175,5	— 176,14
Nord - Pas-de-Calais, Picardie.	0	0	0	0
Haute-Normandie.	0	0	0	0
Basse-Normandie.	0	0	0	0
Bretagne.	3 456	862,54	— 60	— 118,91
Pays de la Loire.	220	17	— 83	— 37,97
Poitou-Charentes.	0	0	0	0
Aquitaine.	314	8,25	0	— 3,19
Languedoc-Roussillon.	477	13,54	— 4	— 2,18
PACA.	136	3,27	0	— 2,91
Corse.	624	32,44	— 28,5	— 10,98

5.2 Problèmes posés dans le cadre des PME :

La mise en œuvre des PME, associée aux contraintes du PSF, limite la construction de nouveaux navires et contraint les jeunes à acquérir des navires anciens disposant d'un PME. La valeur de ces navires anciens repose sur leur PME, celui-ci leur étant attaché.

Le système ne permet donc pas le renouvellement de la flotte, et conduit de jeunes patrons à acquérir de vieux navires au détriment du niveau de sécurité.

Du point de vue de la protection de l'environnement ces navires anciens sont plus polluants au niveau de leurs émissions, et présentent un rendement énergétique de qualité moindre.

6 Le Permis de Pêche Spécial (PPS) :

6.1 Principes :

En application du règlement 1198/2006 du 27 juillet 2006, relatif au Fonds Européen pour la Pêche, la France a défini dans son Plan Stratégique National, un plan d'ajustement de l'effort de pêche.

La gestion de la capacité de pêche de la flotte est un moyen d'ajuster l'effort de pêche et à ce titre, les règles de gestion des capacités des navires appartenant à des pêcheries où les stocks sont en difficultés méritent d'être renforcées.

Certaines pêcheries font l'objet de plans de reconstitution de la ressource. Tout navire souhaitant pêcher avec un engin réglementé dans une des zones soumises à reconstitution pour une espèce doit détenir un PPS pour l'espèce concernée. L'obtention de ce PPS est conditionnée par un historique de pêche, appelé antériorité.

Par exemple le règlement (CE) n°388/2006 du 23 février 2006, article 5, indique que les navires éligibles à l'obtention d'un PPS pour la pêche à la sole, doivent pour certaines zones démontrer des antériorités de captures, à savoir plus de 2000 kg de sole capturées en 2002, 2003 ou 2004.

6.2 Problèmes posés dans le cadre des PPS :

De même l'application des PPS ne permet pas de reconvertir un navire affecté à une pêcherie, vers une autre pêcherie celui-ci ne disposant pas des antériorités de capture nécessaires.

Dans ces conditions un navire affecté à une pêcherie non rentable, quelque soit son âge et son état aura vocation à être déconstruit dans le cadre d'un PSF.

Annexe VIII – Statut juridique du navire

1 Les problématiques juridiques associées au navire

1.1 Principes généraux :

Les grands principes du statut juridique des navires sont définis par la Loi n°67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer et le décret d'application n°67-967 modifié.

Le statut juridique du navire est un cas bien particulier en droit français. Le navire est considéré comme un bien « meuble » mais n'est pas soumis au statut mobilier ordinaire, tel qu'élaboré par le droit civil. C'est en effet l'inscription sur un registre qui vaut titre de propriété et non pas la simple possession comme pour tout autre bien « meuble ».

De plus ce bien peut faire l'objet d'hypothèques. Le régime juridique qui lui est applicable est par ce point proche des immeubles.

Ce bien meuble fait l'objet d'une immatriculation, d'un rattachement à une autorité de pavillon et par sa vocation mobile sera soumis à la réglementation applicable dans les zones de transit ou d'escales (Etat côtier – Etat du port).

Le navire est de fait un bien très volatile pouvant changer en quelques heures de propriétaire, de pavillon. Ce point est particulièrement vrai pour les navires de commerce, et bien moindre dans le cas des navires de pêche et de plaisance.

1.2 L'immobilisation d'un navire :

L'immobilisation d'un navire relève généralement d'une succession d'évènements et facteurs qui peuvent être de natures très différentes. Au regard de la situation des navires immobilisés dans les ports français, ces immobilisations résultent des éléments suivants :

- Arraisonnement dans le cadre de la lutte contre les trafics illicites de stupéfiants. Le navire est alors immobilisé à quai par décision de justice dans le cadre d'une procédure pénale ;
- Arraisonnement dans le cadre d'une collision. Le navire est alors immobilisé à quai par décision de justice dans le cadre d'une procédure pénale ;
- Déroutement dans le cadre d'une procédure de pollution volontaire. Le navire est immobilisé à quai et son départ soumis à caution fixée par le procureur de la République ;
- Navire saisi à la demande de créanciers (ports, sociétés de remorquage, équipage,...) ;
- Mise en demeure d'un navire présentant un danger pour la circulation maritime ou l'environnement. Sur décision du Préfet Maritime compétent, le navire est remorqué vers un port. ;
- Navire détenu dans le cadre du contrôle par l'Etat du port (PSC). Tout navire en escale dans un port français est susceptible de faire l'objet d'une inspection inopinée de la part des inspecteurs des Affaires Maritimes. Si le navire présente des déficiences importantes la détention peut être prononcée suivant les critères fixés par le Memorandum de Paris (PARISMOU) ;
- Navire abandonné par son propriétaire.

De ces situations on peut extraire plusieurs catégories.

1.2.1 Les procédures pénales :

Dans le cadre du code de procédure pénale la première étape est constituée par la phase de saisie. Il existe dès lors, deux grandes familles de saisie :

- Celle des objets placés sous la main de la justice utiles à la manifestation de la vérité. Il s'agit dans ce cas de l'appréhension d'un bien nécessaire à la conduite de l'enquête judiciaire. Une fois ce bien analysé par les enquêteurs, photographié, voire expertisé, ce bien peut être restitué dès lors que sa possession n'est plus utile à la manifestation de la vérité ; et ce d'autant que sa conservation, son dépôt voire son entretien sous la responsabilité de la justice entraîneraient des frais de justice inutiles.
- Celle des objets placés sous la main de la justice qui sont susceptibles de faire l'objet d'une confiscation et pour lesquels le procureur et le juge d'instruction considèrent qu'il est opportun de les conserver jusqu'à l'organisation du procès pénal, en vue d'en requérir la confiscation définitive.

Avant l'organisation du procès devant les juges du tribunal correctionnel, le procureur (au cours de l'enquête préliminaire ou de flagrance, parfois sur autorisation du juge de la liberté et de la détention) et le juge d'instruction (au cours ou à l'issue de son information) peuvent décider (articles 41-2 et 99-2 du CPP) de :

- restituer les biens meubles avec maître, placés sous main de justice, dont la conservation n'est plus nécessaire à la manifestation de la vérité, pour lesquels ils n'envisagent pas une peine de confiscation et qui peuvent être restitués à une personne physique ou morale titrée sur le bien ou de bonne foi dans sa possession.
- de faire détruire les biens sans maître, placés sous main de justice, dont la conservation n'est plus nécessaire à la manifestation de la vérité, dont la restitution s'avère impossible, soit parce le propriétaire ne peut être identifié, soit parce que le propriétaire ne réclame pas l'objet dans un délai de 2 mois à compter d'une mise en demeure adressée à son domicile. Cette décision du procureur ou du juge étant toujours prise sous la réserve du droit des tiers de bonne foi dans la propriété ou la possession du bien.
- de faire détruire les biens avec ou sans maître, placés sous main de justice, dont la conservation n'est plus nécessaire à la manifestation de la vérité, dont la restitution s'avère impossible parce ces biens sont qualifiés par loi ou le règlement de dangereux ou de nuisibles, ou dont la détention est illicite.
- de remettre au service des domaines aux fins d'aliénation les biens sans maître, placés sous main de justice, dont la conservation n'est plus nécessaire à la manifestation de la vérité, dont la restitution s'avère impossible, soit parce le propriétaire ne peut être identifié, soit parce que le propriétaire ne réclame pas l'objet dans un délai de 2 mois à compter d'une mise en demeure adressée à son domicile. Cette décision du procureur ou du juge étant toujours prise sous la réserve du droit des tiers de bonne foi dans la propriété ou la possession du bien.
- de remettre au service des domaines en vue de leur aliénation, les biens avec maître appartenant aux personnes poursuivies, placés sous main de justice, dont la conservation n'est plus nécessaire à la manifestation de la vérité, qui sont susceptibles de confiscation future, lorsque le maintien de la saisie serait de nature à diminuer la valeur du bien. Cette décision du procureur ou du juge étant toujours prise sous la réserve du droit des tiers de bonne foi dans la propriété ou la possession du bien.

S'il est procédé à la vente du bien, le produit de celle-ci est consigné pendant une durée de dix ans. En cas de non-lieu, de relaxe ou d'acquiescement, ou lorsque la peine de confiscation n'est pas prononcée, ce produit est restitué au propriétaire des objets s'il en fait la demande.

Lorsque le navire est placé « sous main de justice » pour les motifs explicités précédemment, les frais de transport, d'entretien, de location de plot d'amarage, de gardiennage, y compris la masse salariale pour le personnel de sécurité sur un yacht ,... sont imputables aux frais de justice et donc à la charge

du budget du Ministère de la Justice. Dans le cas de la saisie de navires, ces frais peuvent être très conséquents.

La seconde phase est constituée par la confiscation. Celle-ci est une décision du juge du fond et est à considérer comme une peine complémentaire

Au sens de la loi pénale qui prévoit une peine de confiscation, un bien est susceptible de faire l'objet d'une confiscation dans les cas suivants :

- Biens qui sont en relation avec l'infraction (qui ont servi à la commettre –exemple un navire vecteur de transport- ; étaient destinées à la commettre ; sont l'objet de l'infraction elle-même ; qui en sont le produit direct ou indirect) dont la confiscation est prévue par la loi.
- Biens qui sont en relation avec l'infraction (qui ont servi à la commettre –exemple un navire vecteur de transport- ; étaient destinées à la commettre ; sont l'objet de l'infraction elle-même ; qui en sont le produit direct ou indirect) lorsque l'infraction est un crime ou un délit punis d'une peine supérieure à un an d'emprisonnement (confiscation encourue de plein droit);
- Biens présumés en relation avec le produit de l'infraction, dont l'origine n'est pas justifiée par le condamné :
 - o pour tous les crimes et délits punis d'au moins 5 ans d'emprisonnement et ayant procuré un profit direct ou indirect au condamné.
 - o pour les délits de non justification de ressources correspondant à un train de vie et de l'origine de biens, lorsque ces délits sont en lien avec des crimes, des délits punis de 5 ans d'emprisonnement, des infractions en matières de stupéfiants, de traite des êtres humains, des extorsions, des associations de malfaiteurs.
- Tous les éléments mobiliers compris dans le patrimoine du condamné, même quand ces biens n'ont aucun lien avec l'infraction, mais seulement pour certaines infractions graves (proxénétisme, trafic de produits stupéfiants, terrorisme, blanchiment, association de malfaiteurs, non justification de ressource et de l'origine de biens).

De même que dans le cas de la saisie, lorsque la confiscation du bien est prononcée il revient au Ministère de la Justice d'assumer les charges financières de la conservation, le gardiennage, l'entretien de ce bien, jusqu'à sa remise au service des Domaines qui décidera soit de son aliénation parce qu'il a une valeur vénale résiduelle, soit de sa destruction s'il est sans aucune valeur.

1.2.2 Les procédures pour pollution volontaire :

Lorsqu'une infraction à l'annexe I de la Convention Marpol, relative à la pollution par hydrocarbure est constatée le navire fait l'objet d'un déroutement. Le navire est généralement immobilisé à quai et son départ est conditionné par le paiement d'une caution dont le montant est fixé par le Procureur de la République. Ce montant est fonction de la peine encourue et de la valeur du navire.

Les articles L218-12 et L218-13 prévoient de la peine relative de dix ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire-citerne.

L'article L218-11 prévoit une peine de 50 000 euros d'amende le fait, pour tout capitaine ou responsable à bord d'un navire, de se rendre coupable d'un rejet de substance polluante en infraction aux dispositions de la convention Marpol. En cas de récidive, les peines encourues sont portées à un an d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende.

Ces peines sont également applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'un rejet effectué en infraction ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour

l'éviter.

Un rejet de substance polluante par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements est également sanctionné dans une moindre mesure.

1.2.3 La procédure de saisie :

Le navire, outil à vocation commerciale se retrouve de fait au cœur des différends commerciaux auxquels sont confrontées les entreprises. Dans ce contexte les procédures de saisie de navires sont des procédures que l'on peut considérer comme très banales. Dans leur très grande majorité, ces procédures de saisie se limitent au règlement du contentieux vis-à-vis de créanciers.

Il existe deux types de saisie:

- La saisie conservatoire sert généralement à garantir une créance, et est surtout utilisée comme un moyen de pression, visant à contraindre un débiteur de payer une dette, pour éviter l'immobilisation du navire. La saisie conservatoire est autorisée par ordonnance rendue sur requête par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge d'instance. L'autorisation peut être accordée dès lors qu'il est justifié d'une créance paraissant fondée dans son principe. La saisie conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire.
- La saisie-exécution, en revanche, est une procédure de règlement d'une condamnation. Elle est le prélude à la mise en vente du navire, et consacre donc son expropriation.

Dans ces deux cas et sauf cas particuliers, aussitôt qu'il est avisé de la saisie par la notification que lui en fait le débiteur, le service du port est obligé de refuser l'autorisation du départ du navire.

La loi 67-5 définit également un ordre de privilège sur la valeur du navire :

1. Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ;
2. Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;
3. Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord ;
4. Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;
5. Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;
6. Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

1.2.4 La détention au titre du contrôle par l'état du port :

Suivant les principes du contrôle par l'Etat du port un navire battant pavillon étranger peut, en cas de manquements caractérisés aux dispositions des conventions internationales, faire l'objet d'une détention.

A titre d'exemple l'Annexe 1 de la Convention Marpol relative à la prévention des pollutions par les hydrocarbures précise dans sa règle 11 relative au contrôle des normes d'exploitation par l'Etat du port qu'un état partie à la Convention ayant constaté l'infraction « doit prendre les dispositions nécessaires

pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait remédié à la situation... » Dans le cas où cette détention est prononcée l'article 5 de la Convention Marpol prévoit que « la Partie avise immédiatement le Consul ou le représentant diplomatique de la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon, ou, en cas d'indisponibilité, l'Autorité dont relève le navire... »

L'article 7 de la Convention prévoit également qu'il « convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, que les mesures prises [...] ne retiennent ou ne retardent indûment le navire. »

Des dispositions identiques existent dans la majorité des Conventions adoptées par l'Organisation Maritime Internationale.

Le principe du « Port State Control » repose donc avant tout sur les dispositions du droit international. Les détentions prononcées dans ce cadre reposent sur trois grands principes :

- La détention est levée dès lors que le navire a corrigé les déficiences ayant conduits à la détention ;
- Une détention fait systématiquement l'objet d'une notification à l'autorité du pavillon concernée ;
- Une inspection dans le cadre du PSC ne doit pas retarder indûment le navire.

1.3 La notion d'abandon :

Durant toutes ces différentes procédures conduisant à l'immobilisation temporaire d'un navire, à l'exception de la confiscation, il peut s'avérer que le propriétaire abandonne son navire. Cet abandon peut résulter de difficultés financières du propriétaire, mais également d'une opportunité face à la sanction encourue pour des propriétaires étrangers.

Il est à noter que dans le cas des navires de commerce, les montages financiers réalisés par les armateurs font que chaque navire est détenu par une société propre.

La loi n°85-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés et son décret d'application n°87-830 du 6 octobre 1987, prévoient le processus à mettre en œuvre pour les navires abandonnés.

La loi du 3 juillet 1985 définit le navire abandonné comme suit : « L'abandon par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant résulte de l'absence d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde et de manoeuvre. »

L'objet de ces textes est avant tout de mettre fin aux dangers que présentent les navires et engins flottants abandonnés, en responsabilisant en premier lieu le propriétaire. Ces textes prévoient plusieurs étapes :

Mise en demeure du propriétaire de mettre fin aux dangers ;

Déchéance des droits de propriété en cas d'abandon persistant, après une mise en demeure de faire cesser l'abandon.

Dans la mesure où il s'agit bien d'un navire abandonné au sens de l'article 1er de la loi, c'est-à-dire un navire :

- en état de flottabilité, (donc non soumis aux dispositions de la loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes)
- d'une jauge égale ou supérieure à 25 tonneaux,
- abandonné,
- ou d'un engin flottant abandonné
- et présentant des dangers,

Le propriétaire ou l'armateur ou l'exploitant ou leur représentant peut être mis en demeure de mettre

fin aux dangers en prenant les mesures prescrites dans cette mise en demeure par l'autorité compétente (article 3 du décret).

La notification de cette mise en demeure doit être en outre adressée au Consul de l'Etat dont le propriétaire, ou l'exploitant, ou l'armateur, ou son représentant, est ressortissant et au Consul de l'Etat d'immatriculation du navire s'il est différent de celui de la nationalité du propriétaire (article 4 du décret).

Si ce dernier refuse ou néglige de prendre les mesures nécessaires, l'autorité compétente visée à l'article 3 du décret peut intervenir aux frais et risques du propriétaire ou de son représentant en prenant notamment des mesures de déplacement du navire, et le cas échéant, de destruction du navire abandonné (article 2 du décret).

En cas d'urgence, l'intervention peut être exécutée d'office sans délai, l'urgence devant résulter de l'imminence du danger que constitue l'état d'abandon du navire pour la sécurité des personnes et des biens, pour celle de la navigation, pour la sauvegarde du milieu naturel environnant (article 6 du décret).

Le pouvoir de réquisition prévu à l'article 2 de la loi peut être exercé par le Préfet maritime et le Préfet à la demande du président du directoire du grand port maritime, du président du conseil général ou du maire concerné, dans les limites territoriales de leurs compétences (article 7 du décret).

Si l'abandon persiste, c'est-à-dire en cas d'abandon « prolongé » par son propriétaire d'un navire présentant des dangers, la procédure instituée par l'article 3 de la loi ouvre la possibilité de prononcer une déchéance de propriété, après une mise en demeure de faire cesser l'abandon du navire dans un délai minimum d'un mois. L'autorité compétente visée à l'article 3 du décret élabore la décision de mise en demeure. Une fois signée par l'autorité compétente, celle-ci la notifie au propriétaire et aux autorités consulaires.

Selon les cas, la mise en demeure préalable à la décision de déchéance des droits de propriété pourra être prise sans avoir été précédée de la notification au propriétaire d'une décision de mise en demeure de mettre fin aux dangers.

Si le propriétaire s'abstient ou refuse de prendre les mesures destinées à faire cesser l'abandon du navire dans le délai d'un mois, la décision de déchéance de propriété est alors prononcée et notifiée par le ministre de chargé de la mer. Le navire est vendu aux enchères publiques selon les règles prévues par le code du domaine de l'Etat et le produit net est versé au Trésor (article 10 du décret).

1.4 Le rôle de l'administration des domaines :

La Direction Nationale d'Interventions Domaniales (DNID) est un intermédiaire institutionnel pour la vente des biens sur lesquels est justifiée soit une propriété ou détention publique, soit une saisie par la justice. Sa compétence est toutefois restreinte pour la vente du matériel militaire et doit être précisée pour la vente de biens non expressément valorisables parmi lesquels les navires à démanteler.

1.4.1 Le domaine est mandataire des services de l'Etat pour la vente de leurs biens réformés :

Les services de l'Etat, les établissements publics nationaux (EPA ; EPST) sont astreints à remettre aux domaines leur patrimoine mobilier réformé ;

Les établissements publics nationaux industriels et commerciaux (EPIC), les sociétés nationales ainsi que les collectivités et établissements publics départementaux ne sont astreints à remise que s'ils souhaitent faire appel public à la concurrence.

Les biens susceptibles d'être remis sont les objets et matériels dépendant du domaine privé de l'état, de toute nature dont la vente est décidée pour quelque motif que ce soit. Cette attribution générale de compétence concerne ainsi les objets neufs, usagés ou les éléments qualifiés de déchets.

La remise effectuée par les services de l'Etat est fondée sur la notion de « mandat légal ». Elle investit le domaine d'un pouvoir de représentation ad hoc circonscrit aux formalités de vente. Ainsi qualifié, l'acte juridique de remise est sans effet translatif de propriété et limite la responsabilité du domaine. Sanctionnée d'une obligation de moyens, la vente domaniale exclut les garanties ordinaires de droit et suit une procédure laissée à la libre détermination de l'administration dans le respect de la codification.

1.4.2 Le domaine est mandataire des services de la justice pour la vente des scellés :

Dans le cadre de procédure d'information pénale préalable, de gel de biens, de gestion et d'attribution des scellés, les magistrats peuvent faire appel aux domaines.

Pour ces procédures les biens susceptibles d'être remis sont les suivants :

- les biens meubles ou immeubles mis sous main de justice dans le cadre d'une information pénale préalable ;
- les actifs mobiliers situés en France, saisis dans le cadre d'une demande d'assistance internationale portant gel de biens ;
- Les scellés dont le devenir n'ont pas été fixés par la juridiction ayant statué au fond.

Dans tous les cas, le magistrat dispose d'une alternative visant à faire détruire le bien ou à le remettre aux domaines aux fins d'aliénation.

Dans cette dernière hypothèse, le domaine se trouve la plupart du temps attributaire de navires dont la vente par les procédures classiques est exclue en raison de leur état ou de leur composition agrégée de matériaux dangereux.

La compétence domaniale est fondée sur la notion de « mandat légal » lorsque la remise est ordonnée dans le cadre d'une procédure d'instruction ou de gel de biens. Dans ce cas, l'acte juridique de remise en lui-même est dénué d'effet translatif de propriété. L'Etat aura néanmoins vocation à devenir propriétaire ultérieurement si la peine de confiscation est prononcée au terme de la procédure.

La compétence domaniale est fondée sur la notion de « biens sans maître » lorsque la remise est prononcée au titre de la gestion des scellés. Il s'agit du seul cas dans lequel l'acte de remise investit l'Etat d'un droit de propriété immédiat.

1.4.3 Le mandat accordé aux domaines est restreint pour la vente de matériel militaire :

Les textes applicables ainsi que les différents protocoles signés entre les deux administrations excluent l'intervention des domaines pour la vente du matériel de guerre à l'exportation, ne lui accordant compétence que pour les ventes d'armes de 5^e à 8^e catégorie sur le marché intérieur.

Un projet de texte en cours d'examen réduit la compétence résiduelle des domaines à l'exportation ou sur le marché intérieur et exclut également son intervention pour la vente des matériaux issus des opérations de démantèlement de matériels de guerre.

Le cas des navires militaires en fin de vie reste en suspens en l'absence de texte particulier ou protocole ad hoc. Actuellement la compétence dépend de la qualification accordée au navire par le ministère de la Défense. La défense s'appuie sur le décret 2006-1004 du 26 août 2006 concernant l'attribution du produit des ventes pour anticiper une compétence de principe à son bénéfice. Lorsque le texte susvisé sera en vigueur, l'attribution de compétence sera liée à la qualification accordée aux navires par son arrêté d'application.

1.4.4 La compétence des domaines pour les remises de biens non expressément valorisables doit être précisée :

Selon la codification actuelle, le domaine peut se voir remettre tout type de biens incluant les déchets mais son mandat légal d'intermédiation est circonscrit aux opérations de vente. Dès lors, la remise de

déchets non susceptibles d'être vendus ou de biens comportant des substances interdites à la vente fait difficulté.

Cette situation est fréquente lors de remise de navires par la justice. Ces biens saisis peuvent être accidentés ou avoir été construits avec des matériaux aujourd'hui prohibés, sans que la DNID n'en soit nécessairement informée lors de la remise.

Cet état de fait contraint le domaine à faire expertiser les biens à ses frais pour constater ensuite, le cas échéant, l'impossibilité ou l'illicéité de toute procédure de vente.

Si un recours est envisageable contre les décisions « avant dire droit » prises au cours de la procédure d'instruction, il est enfermé dans des délais stricts qui ne permettent pas toujours au domaine de l'exercer utilement. Par ailleurs, tout recours paraît exclu dans l'hypothèse d'attribution de plein droit des scellés à l'Etat.

Pour l'ensemble de ces raisons, la DNID n'a eu, jusqu'à présent, de réelle alternative à l'acceptation des remises de navire ordonnées par la justice, nonobstant leur état ou l'incomplétude des renseignements concernant la composition de leur structure.

Annexe IX – Statut juridique des déchets

1 Statut de déchet et responsabilité du détenteur :

1.1 Définition de déchet

La nouvelle Directive Cadre Déchet (Directive 2008/98/CE), adoptée le 12 décembre 2009, définit un déchet comme : « toute substance ou tout objet dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire ». La notion de déchet reste ainsi basée sur sa signification étymologique et originelle : « se défaire ».

La Cour de Justice considère ainsi à travers ses jugements que la notion de déchet est indépendante des opérations d'élimination et de valorisation et que la détermination de la nature des résidus de production est essentielle dans le débat.

Par ailleurs, la valeur marchande est indépendante du statut de la substance ou de l'objet considéré.

Enfin un consensus se dégage pour considérer que l'appréciation de la qualification doit être regardée au cas par cas.

1.2 Responsabilité :

La responsabilité de la gestion du déchet incombe au détenteur du déchet. Cette notion couvre à la fois celle de producteur et de possesseur.

En matière de déchet, différents types de responsabilités peuvent être engagées : responsabilités pour faute, responsabilité pour négligence, responsabilité du fait de la chose dont on a la garde, responsabilité pour fait d'autrui.

Cette approche large de la notion de responsabilité, alimentée par une jurisprudence conséquente, offre une flexibilité au juge dans l'appréciation au cas par cas du partage des responsabilités. Ainsi la jurisprudence estime que le producteur conserve une obligation de surveillance. Il peut également être jugé responsable des faits illicites commis par son préposé dans l'exercice de ses fonctions (Responsabilité du fait d'autrui). De plus, les dispositions d'un contrat conclu avec un tiers pour l'élimination des déchets ne sont pas opposables à l'administration.

1.3 Dangerosité :

Conformément à l'article 3.3 de la Directive Cadre Déchet, la qualification de déchet dangereux est appréciée au regard des propriétés de dangers listées à l'annexe III de cette directive (Explosif, Comburant, Inflammable, Irritant, Nocif, Cancérogène etc...).

2 Transferts transfrontaliers :

2.1 Cadre général relatif aux transferts de déchets :

2.1.1 Cadre international :

La Convention de Bâle régit les transferts transfrontaliers de déchets dangereux. Elle fixe des critères permettant de qualifier un déchet de dangereux, et définit une procédure dite de notification préalable. Cette dernière oblige le pays d'exportation à informer les pays de transit et de destination sur la nature, l'origine et les lieux de traitement des déchets.

Le « Ban Amendement » est une modification du texte de la Convention, qui n'est jamais entrée en vigueur faute de ratifications suffisantes. Cet amendement interdit l'exportation de pays OCDE vers les pays non-OCDE.

2.1.2 Cadre européen :

Le règlement européen 1013/2006 reprend les exigences de la Convention de Bâle, ainsi que le principe du Ban Amendment et va même au-delà en instaurant des procédures de transferts et des interdictions pour les déchets non-dangereux.

Contraintes géographiques à l'exportation imposées par le règlement 1013/2006 :

	Déchet non dangereux	Déchet dangereux
Valorisation	Tous pays (sous certaines réserves).	Pays UE/AELE Pays OCDE
Elimination	Pays UE/AELE Pays OCDE	Pays UE/AELE

2.1.3 Cadre français :

Contrairement à une Directive, un règlement s'applique de plein droit à tous les Etats Membres. La France dispose donc d'une marge de manœuvre très restreinte, qui ne peut aller que vers l'ajout de contraintes supplémentaires ou des précisions d'interprétation.

2.2 Cadre applicable aux navires :

2.2.1 Application de la réglementation déchet aux navires :

Les prescriptions de la Convention de Bâle peuvent s'avérer difficile à appliquer aux navires en fin de vie. D'une part la compatibilité des notions d'Etat d'importation et d'exportation avec la réalité du monde maritime est discutable. En effet, comment savoir qui doit être considéré comme Etat d'exportation : l'Etat du dernier port, l'Etat du propriétaire du navire, l'Etat du pavillon ?

A cette question complexe s'ajoute celle de la détermination du statut du navire. En effet, la plupart des cas observés montre que, bien que le navire soit dans un très mauvais état, les autorités maritimes et environnementales ne sont pas en mesure d'établir si le propriétaire du navire à l'intention d'abandonner son navire. Bien souvent, cette incertitude ne permet pas de qualifier le navire de déchet et par conséquent d'appliquer le règlement européen. Comment classer ces navires en déchets alors que ces mêmes navires disposent de titres internationaux en règles et font le nécessaire pour s'acquitter des prescriptions émises dans le cadre d'un contrôle par l'état du port ?

En conséquence, lorsque des navires disparaissent définitivement du trafic mondial à la suite d'une détention, se pose la question de la responsabilité de l'état ayant autorisé le navire à repartir.

2.2.2 Cas particuliers des navires d'Etat :

Contrairement aux navires de commerce, les navires d'Etat, notamment la flotte militaire, ont la particularité d'offrir un interlocuteur unique et bien défini. L'application des réglementations déchets, sans pour autant être simple, s'en trouve simplifiée.

A l'heure actuelle, conformément à la proposition 1 du rapport de la MIDN¹³, les navires militaires font l'objet d'un appel d'offre à l'échelle UE et AELE uniquement.

¹³ Proposition 1 : « La qualification française de l'opération de démantèlement et la nécessaire exemplarité des normes appliquées à la protection des travailleurs et de l'environnement conduisent la MIDN à suggérer que le démantèlement des navires français soit réalisé au sein de l'UE et de l'AELE. Cette position n'est pas celle de nos partenaires britanniques et allemands, ni de la direction générale de l'environnement de la Commission Européenne, qui considèrent que le démantèlement dans l'OCDE, sous réserve d'amélioration de ces chantiers pour respecter les normes européennes, ne soulèverait pas de question juridique. »

2.2.3 La Convention de Hong Kong :

La Convention de Hong Kong, adoptée en mai 2009, devrait entrer en vigueur d'ici cinq à dix ans. Les Etats Parties à la Convention de Bâle détermineront, en 2011 lors de la 10^{ème} Conférence des Parties, si les deux Conventions présentent un niveau de contrôle équivalent. Dans l'attente de cette entrée en vigueur, l'Union Européenne réfléchit à l'adoption d'un règlement européen spécifique, qui permettrait d'anticiper l'application de certaines mesures de la Convention de Hong Kong, et si possible, d'encourager sa ratification par les autres Etats.

En terme de contenu, la Convention de Hong Kong apporte des réponses au problème de la définition de l'Etat d'exportation, en établissant une procédure entre l'Etat du pavillon et l'Etat du recyclage.

Elle introduit également, la notion d'Inventaire des Matières Potentiellement Dangereuses (IHM), dans lequel doit être répertorié l'ensemble des matières dangereuses présentes dans le navire ainsi que leur localisation. L'IHM suit le navire dès sa conception et doit être mis à jour jusqu'à son envoi au site de démantèlement.

Les Etats s'assurent préalablement à l'envoi du navire, que les caractéristiques de ce dernier, évaluées sur la base de l'IHM, sont compatibles avec l'autorisation du site de démantèlement.

La Conventions de Hong Kong, comme la Convention de Bâle, ne prévoient pas de limitation géographique des transferts.

3 **Transport :**

Les entreprises de transport des déchets doivent faire une déclaration en préfecture. Une procédure de suivi est par contre imposée aux déchets dangereux, sous la forme d'un Bordereau de Suivi des Déchets Dangereux. Ce dernier, sur le même principe que les documents de notification des transferts transfrontaliers, indique la nature, la quantité, l'origine et la destination des déchets transportés.

4 **Encadrement des sites :**

4.1 Encadrement des sites de gestion des déchets :

Les sites de traitement des déchets sont soumis à la loi du 19 juillet 1976 sur les installations classées pour la protection de l'environnement. Les installations soumises à cette réglementation figurent dans la nomenclature des installations classées et peuvent faire l'objet de différents régimes en fonction de critères (taille, dangerosité, volumes traités) définis pour chaque rubrique de la nomenclature.

Autorisation : Les sites qui présentent les risques les plus importants doivent recevoir une autorisation préfectorale accordée sur la base d'une étude d'impact et après enquête publique préalable. L'obtention d'une autorisation prend en moyenne 18 mois. Un site perd son autorisation lorsque l'activité pour laquelle il a reçu une autorisation est interrompue en continu pendant 2 ans.

Déclaration : Soit d'une déclaration en préfecture à laquelle le préfet doit accuser réception et transmettre les prescriptions générales applicables pour les sites présentant un impact réduit.

Enregistrement : Par Ordonnance du 2009-663 du 11 juin 2009, le Code de l'Environnement a été modifié pour introduire un troisième régime : l'enregistrement. Ce régime est un régime d'autorisation simplifié qui vise des installations générant des nuisances et des dangers important mais dont la prévention peut être assurée par le respect de prescriptions génériques. La procédure administrative prévoit une mise à disposition du public de l'ensemble des dossiers prétendant à ce nouveau régime.

Les rubriques déchets, à l'exception de certaines installations de compostage (rubrique 2170), sont exclusivement soumises à autorisation. Les installations recevant des déchets sont classés aux rubriques 2770 (incinérateurs de déchets dangereux) ou 2771 (incinérateur de déchets non dangereux) ou 2760 (stockage). Les sites de ferrailages sont classés à la rubrique 2713 lorsqu'ils ne démantèlent pas de véhicules hors d'usage (y compris navires), et dans le cas contraire par la 2712.

Autorisation Temporaire : La réglementation ICPE prévoit le recours à des autorisations temporaires valables 6 mois et renouvelables une fois pour des activités ponctuelles n'ayant pas vocation à se pérenniser.

Cette procédure s'applique particulièrement bien à des situations d'urgence nécessitant une intervention rapide. Le contenu du dossier soumis aux services déconcentrés de l'Etat est le même que pour une demande d'autorisation classique, mais la procédure est allégée de l'enquête publique, ce qui réduit considérablement la procédure.

La principale contrainte associée est que le site faisant l'objet d'une telle autorisation, ne pourra plus bénéficier d'une autorisation permanente pour la même activité...

Les prescriptions spécifiques applicables à chaque rubriques peuvent être précisées par arrêté ou circulaire.

4.2 Cas particulier des sites de démantèlement des navires :

Jusqu'à très récemment aucune rubrique de la nomenclature ICPE ne couvrait explicitement l'activité de démantèlement des navires. Les deux cas de sites autorisés sont basés sur l'ancienne rubrique 286 relative aux « Stockages et activités de récupération de déchets de métaux », dont le seuil d'autorisation est une surface de stockage de métaux supérieure à 50m².

D'autres sites font l'objet d'autorisations temporaires, par exemple dans le cadre des plans de sortie de flotte des navires de pêche ou pour gérer des cas de navires échoués.

La nouvelle rubrique ICPE 2712 relative à la déconstruction des moyens de transport permet de lever l'incertitude qui existait sur la rubrique applicable au démantèlement de navire. Cette incertitude était d'autant plus forte pour les navires en composite qui ne correspondent pas vraiment au titre de récupération de déchets de métaux. Cette nouvelle nomenclature devrait être applicable au premier semestre 2010.

Les autorisations ICPE déjà autorisées au titre des anciennes rubriques ont un an à compter de la date de publication de cette nouvelle nomenclature pour bénéficier du régime de l'antériorité et obtenir le droit de poursuivre leur activité sans engager de nouvelles procédures d'autorisation ou de déclaration.

4.3 Encadrement des activités portuaires :

La plupart des activités portuaires (réparation navale, cales sèches...) sont couvertes au titre de la loi sur l'eau, qui possède une nomenclature en propre. Les prescriptions qui s'appliquent sont principalement focalisées sur les émissions dans l'eau et sont très similaires à celles prévues par la réglementation ICPE. Cette dernière étend ses prescriptions aux émissions dans l'air, aux bruits, et aux odeurs. L'ICPE semble donc plus adaptée au démantèlement, activité de traitement des déchets à part entière, que la nomenclature de la loi sur l'eau.

5 **Traitement des déchets :**

5.1 Tri :

Les prescriptions applicables aux entres de tri de déchets non dangereux sont définies dans les rubriques ICPE 167 et 322.

5.2 Incinération :

Outre les prescriptions définies par les rubriques ICPE, les usines d'incinération et co-incinération des déchets non dangereux sont réglementées par l'arrêté ministériel du 20 septembre 2002, qui transpose la directive européenne du 4 décembre 2000. Il prévoit notamment des mesures strictes pour traiter les fumées des usines d'incinération. Les gaz issus de la combustion de déchets doivent

être portés à 850°C pendant deux secondes pour détruire les polluants organiques et font également l'objet d'une filtration et d'un traitement. Des valeurs limites d'émissions des gaz dans l'atmosphère sont fixées pour les principaux polluants : dioxines (teneur limitée à 0,1 ng/m³), métaux (plomb, mercure, thallium, cadmium etc.), chlorure d'hydrogène, oxydes de soufre et d'azote, poussières. Une valeur limite est fixée pour le monoxyde de carbone afin de s'assurer de la qualité de la combustion. Les conditions dans lesquelles ces valeurs limites sont contrôlées sont fixées par l'arrêté ministériel.

5.3 Enfouissement :

Les décharges sont couvertes par la Directive européenne 1999/31/CE du 26 avril 1999.

Il existe trois types de décharges :

- Les décharges de déchets inertes, dites de classe 3, régies par les arrêtés du 31/12/04 et 15/03/06
- Les décharges de déchets ménagers et assimilés, dites de classe 2, réglementées par l'arrêté ministériel du 9 septembre 1997 modifié en dernier lieu par l'arrêté ministériel du 18 juillet 2007.
- Les décharges de déchets dangereux (classe 1), sont réglementées par l'arrêté du 30/12/02.

Les décharges de classe 1 et 2 sont tenues de respecter une distance minimale d'éloignement et l'exploitant doit disposer de la maîtrise foncière des terrains situés dans cette « bande d'isolement ». Elles sont également soumises à l'obligation de confinement des déchets stockés notamment par la mise en place de barrières de sécurité multiples pour empêcher la pollution des sols et des eaux souterraines. Enfin, l'existence de garanties financières constitue un préalable à l'engagement des travaux de réalisation des installations, ces garanties financières ayant notamment pour objectifs de couvrir les coûts de la remise en état du site en cas d'accident portant atteinte à l'environnement et, plus généralement, la remise en état du site en cas de défaillance de l'exploitant.

5.4 Cimenterie :

Lorsque les cimenteries éliminent des déchets, celles-ci sont classées sous la rubrique 2770 ou 2771 de la nomenclature des installations classées, ce qui conduit à leur imposer les mêmes exigences que les incinérateurs, notamment en matière d'émission. Ces installations font soit de la valorisation matière (apport de charge), soit de la valorisation énergétique en utilisant les déchets alternativement à du combustible d'origine fossile. Torche à plasma :

De la même façon, l'unique usine européenne de valorisation par torche à plasma, implantée dans les landes, est classée sous la rubrique 2770 (traitement thermique de déchets dangereux).

5.5 Valorisation en technique routière :

Un guide sur l'acceptation des déchets industriels en technique routière est en cours d'élaboration. Il réunira des exigences géotechniques (inspirées des normes produit) et environnementales (développées à l'occasion du guide). La logique française est que seul les déchets présentant des caractéristiques structurelles et environnementales équivalentes aux matériaux classiques peuvent être utilisés. Ainsi l'utilisation de matériaux alternatifs élaborés à partir de déchets dangereux est interdite.

6 Articulation entre la réglementation Amiante et la réglementation déchet :

Ce paragraphe présente uniquement les grandes lignes de la réglementation applicable aux déchets d'amiante. Une présentation plus complète est fournie à l'annexe X.

Le décret n° 96-1133 du 24 décembre 1996 relatif à l'interdiction de l'amiante précise que ses dispositions s'appliquent sans préjudice des obligations en matières d'élimination¹⁴ des déchets. L'interprétation qui a prévalu jusqu'à aujourd'hui est que la réglementation déchet, qui vise à la protection de l'environnement, doit s'appliquer en complément du décret n° 96-1133, dont l'objectif est la protection des travailleurs. Il en découle que le producteur reste propriétaire de ses déchets même après enfouissement. En effet, le transfert de propriété reviendrait à une cession de matériel amianté.

Cependant, comme indiqué dans le chapitre sur la notion de déchet, la réglementation déchet ne s'appuie pas sur la notion de propriétaire mais sur celle de détenteur. Ainsi un transfert de propriété n'impliquerait pas une levée de la responsabilité du producteur de déchet.

En conclusion, les déchets contenant de l'amiante sont des déchets dangereux auxquels s'applique toute la réglementation déchet correspondante en matière de transport (BSDD), transferts transfrontaliers (notification, limites géographiques), élimination.

6.1 Cas particulier de la valorisation en technique routière :

Les déchets contenant de l'amiante sont généralement éliminés dans des décharges de classe 1. Par ailleurs, le décret de n° 96-1133 s'applique aux déchets, par conséquent seuls les déchets ne contenant pas de fibres peuvent être valorisés en travaux publics. En revanche après destruction des fibres d'amiante par torche à plasma, la valorisation en technique routière des déchets obtenus est possible.

¹⁴ Le terme d'élimination est à prendre ici au sens large de « traitement ». En effet, la définition d'élimination a depuis été réduite à travers le règlement transfrontalier de déchet 1013/2006, et s'oppose aujourd'hui à la notion de valorisation. Le terme de traitement regroupe à la fois élimination et valorisation

Annexe X – Recherche et Développement

1 Introduction :

L'analyse de la nature des matériaux récupérés dans le cadre du démantèlement des navires, conduit naturellement vers les problématiques spécifiques des matériaux composites et de l'amiante.

L'utilisation massive des matériaux composites dans le secteur de la plaisance et en particulier le composite verre / résine, pose aujourd'hui le problème de la valorisation de ces produits dans le cadre du démantèlement. A ce jour ces matériaux broyés finissent parfois dans la filière de la cimenterie ou en incinération, plus couramment dans des centres d'enfouissement et très certainement dans un certain nombre de cas ces produits restent stockés chez des industriels sans réflexion sur le devenir de ces déchets.

Quelques études sont en cours dans le domaine de la recherche et du développement pour envisager des voies de valorisation et de séparation des matrices et des fibres.

Dans le cas de l'amiante, le problème ne concerne pas la question de la valorisation, mais les techniques d'identification, la transformation et le suivi et la valorisation des matériaux issus de cette transformation.

2 Les Composites :

2.1 Domaines d'utilisation

Sous le terme des matériaux composites il faut bien distinguer deux catégories :

- Les thermoplastiques ; dont les structures moléculaires permettent par réchauffement de la matière de procéder à une nouvelle mise en forme du produit. Il est donc possible de faire « fondre » de nouveau ces produits sans en modifier de manière significative les caractéristiques mécaniques.
- Les thermodurcissables quant à eux sont le résultat d'un processus chimique irréversible. Lorsque le durcissement est intervenu, il n'existe pas de processus permettant de revenir à l'état initial.

Le composite verre résine et plus spécifiquement l'assemblage verre / polyester est très majoritairement utilisé dans la construction des navires de plaisance. Les résines polyester font partie de la famille des thermodurcissables. Ce matériaux alliant un faible coût, un très bon rapport masse / caractéristique mécanique, une durée de vie très longue, un coût d'entretien très faible, une mise en œuvre simple en ont fait le principal matériau utilisé dans le secteur de la plaisance depuis les années 1970. Un voilier en composite est généralement constitué, en masse, d'environ 45% de CVR.

Dans une moindre mesure ce produit a fait son apparition dans le secteur de la pêche, principalement sur de petites unités, mais également dans quelques cas d'application militaires comme des chasseurs de mines (Chasseurs de mines réalisés conjointement entre la France, les Pays Bas et la Belgique) ou des superstructures.

Le secteur du maritime n'est pas le seul à utiliser ce matériau présentant de nombreux avantages dans les différentes filières industrielles.

La France représente 10%, en masse, de la consommation européenne de matériaux composites. Le secteur naval représente 4% de la consommation française. L'automobile en représente quant à elle 36%.

On estime que les déchets de production de l'industrie du composite représente une masse annuelle

comprise entre 1 000t et 2 000t , alors que les produits en fin de vie de cette filière sont estimés entre 5 000t et 20 000t par an.

Dans le secteur de l'automobile et de l'industrie électronique des directives européennes imposent le recyclage des matériaux utilisés dans ces filières (2000/53/CE et 2002/96/CE).

Dans le secteur de l'industrie aéronautique les matériaux composites sont également couramment utilisés. Mais il s'agit dans cette filière de composites carbone / époxy. Il existe dans ce cas une possibilité de valorisation du produit en fin de vie, du fait de la valeur importante des fibres de carbone. Cependant à ce jour les procédés industriels permettant la séparation des fibres de carbone de la matrice époxy ne sont pas opérationnels industriellement.

Dans le cas de la construction navale, le composite est majoritairement constitué de deux éléments, verre et polyester, présentant un faible intérêt économique.

2.2 La valorisation en fin de vie

Aujourd'hui la co-combustion en cimenterie est le seul exemple opérationnel à échelle industrielle de valorisation pour les matériaux issus de la déconstruction des navires de plaisance. Ces matières posent des problèmes d'homogénéité aux cimentiers, qui ne rémunèrent donc généralement pas cet apport. Par ailleurs, l'injection de composite dans le four, oblige le cimentier à arrêter sa production pour changer de brûleur. Or les faibles volumes de matière apportés ne justifient généralement pas ces contraintes logistiques.

Ces composites broyés finissent actuellement, pour une grande partie, en centre d'enfouissement.

2.3 La valorisation en cimenterie

L'introduction de composite verre/résine (CVR) dans la filière de la cimenterie présente plusieurs avantages :

- Apport calorifique par combustion de la résine,
- Apport de silice et de carbonate de calcium par la présence de fibres de verre.

A ces avantages se posent un certain nombre de freins à la valorisation du CVR dans cette filière.

Tout d'abord l'utilisation de cette matière nécessite de disposer d'un moyen adapté pour l'injection du CVR dans le four. Il est pour cela nécessaire que le composite soit broyé pour respecter un critère dimensionnel (5x5 cm). Une fois ce dispositif adapté sur le four il faut pouvoir disposer d'un flux continu de matière. Il semblerait par ailleurs que les poussières de ces matériaux broyés puissent altérer ou favoriser l'encrassement de certaines sondes thermiques des fours. Du fait de ces contraintes industrielles les cimentiers imposent un coût conséquent pour cette valorisation.

Concernant la problématique du brûleur et de son adaptation pour l'injection de CVR l'une des solutions consisterait à utiliser un dispositif de pré-calcination en amont du brûleur. Dès lors il serait possible d'éviter le changement de brûleur et injecter des plaquettes de dimensions plus importantes. Le coût du broyage en serait réduit d'autant.

Cette filière de valorisation apparaît actuellement comme étant l'une des plus simple et des plus rapidement opérationnelle pour valoriser des déchets en matériaux composites verre / résine.

2.3.1 L'utilisation en tant que charge

L'utilisation du CVR en tant que charge de matériaux composites est une solution nécessitant quelques développements. Réduit en fines particules le CVR est adapté pour la fonction de charges dans des matériaux thermoplastiques. Le développement de bétons utilisant la présence des fibres de verre comme principe d'anti-fissuration est également à envisager.

Cette voie de valorisation nécessite cependant le développement de nouvelles technologies du

broyage afin d'obtenir des calibres d'éléments compatibles avec ce type d'emploi.

2.3.2 La séparation fibres / matrices

Des procédés innovants permettant la séparation des matériaux sont en cours de développement, mais n'ont pas encore atteint le stade de l'industrialisation.

Au delà de la faisabilité technique de cette opération, se pose la question de la mise sur le marché du matériel récupéré. En effet, pour être économiquement viable, le coût de collecte et de traitement des matériaux composites devra être compétitif avec la fibre de verre déjà utilisée. Il faudra également voir si la fibre de verre ainsi obtenue ne peut pas être directement réintroduite dans le four du fabricant de fibre de verre, en amont des chantiers navals.

A ce jour l'intérêt économique de cette séparation pour les composites verre / résine n'est pas acquis.

2.3.2.1 Séparation par solvolysse

Deux thèses sur le recyclage des composites (verre/polyester et carbone/époxy) par solvolysse, sont en travaux à l'Institut Catholique d'Arts et Métiers (ICAM)¹⁵ de Nantes. Des partenaires industriels des filières « automobile » et « aéronautique » sont associés aux projets.

Le principe de la solvolysse consiste à séparer les fibres de la matrice en présence d'un solvant. Différents types de solvants peuvent être utilisés, mais celui identifié par l'ICAM qui présente une cinétique de réaction rapide est l'eau dans son état proche du supercritique. Pour atteindre ces conditions, le réacteur doit être porté à haute pression et haute température¹⁶.

Dans ces conditions de températures et de pression élevées, le processus permet une séparation complète de la structure du composite.

A l'issue de la réaction, deux phases sont récupérées :

- Une phase solide constituée des fibres : le programme n'est pas suffisamment avancé pour conclure sur les caractéristiques mécaniques de celles-ci. Une analyse microscopique des fibres de carbone ainsi séparées permet cependant de constater leur bon état de surface. Les travaux se poursuivent actuellement pour procéder à la caractérisation mécanique de ces fibres. Les résultats sur les fibres de verre interviendront ultérieurement.
- Une phase liquide constituée d'un mélange de solvant et de résine : le produit est plus difficilement exploitable. Il s'agit de différents composés chimiques, de charges minérales en suspension dans une solution aqueuse. Des consultations sont en cours avec l'industrie chimique pour analyser l'opportunité d'extraire certains composés.

Le programme de recherche prévoit aussi d'étudier l'industrialisation économique du procédé notamment :

- la conception d'un système autoclave permettant des montées en pression et en température dans les plages considérées, sous des cadences industrielles,
- l'optimisation de la dimension du réacteur afin de pouvoir y traiter des pièces avec le moins de broyage possible, pour que la longueur des fibres présente un intérêt économique. La question du traitement de pièces de très grandes dimensions comme des pales d'éoliennes est posée.

Les premiers éléments d'analyse économique du procédé, pour des fibres de carbone, pour une capacité de 300 tonnes par an concluent à une forte probabilité d'équilibre économique voire de rentabilité du procédé¹⁷.

¹⁵ dans le cadre du projet européen EURECOMP (7^{ème} PCRD) et du projet AERDECO co-financé par la DGCIS, la Région Rhône Alpes, le FEDER Pays de la Loire et l'ADEME

¹⁶ Plusieurs centaines de degrés Celsius et plusieurs centaines de bars

¹⁷ À comparer à un prix de fibre neuve sur le marché d'environ 30€/t

L'état d'avancement des travaux ne permet pas pour l'instant de se prononcer sur la qualité des matériaux extraits. Il est donc encore prématuré pour envisager l'avenir d'un tel procédé.

2.3.2.2 La technologie « XCrusher™ »

La société « Camille » exploite un procédé utilisant la technologie des puissances pulsées dénommé « XCrusher™ ».

Cette technologie a été initialement développée dans le cadre des programmes de recherche militaire pour une application de « canon électrique ». Cette technologie a été développée par le groupe Thalès.

Ce procédé trouve aujourd'hui des applications dans le domaine de la fragmentation, de la pulvérisation et de la séparation. C'est sur cette dernière capacité que des tests ont été réalisés sur des matériaux composites.

Les éléments sont immergés dans une solution (eau douce, eau de mer,...). Un ensemble de condensateurs est chargé puis déchargé par commutation rapide de l'ordre de la nanoseconde. L'onde sonore et subsonique, associée au rayonnement électromagnétique va provoquer la séparation des différents éléments. Après traitement il en résulte d'une part des fibres libérées de la matrice et d'autre part de la résine sous forme de poudre en suspension dans le bain. Les premiers résultats en laboratoire semblent indiquer que la fibre de verre peut en effet être récupérée dans un bon état, et à un faible coût énergétique. L'extrapolation linéaire de résultats obtenus sur 300g, permet d'évaluer à 120 euros le coût énergétique pour traiter 100 tonnes de matériaux composites.

Ce procédé est aujourd'hui industrialisé pour la création de nano-diamants et vise à se développer dans le cadre d'applications minières.

Annexe XI – Réglementations applicables en matière de prévention des risques liés à l’amiante

1 Réglementation travail

En termes de prévention des risques liés à l’amiante au travail, la réglementation applicable en France découle notamment de la transposition de la directive cadre 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l’amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail, et de la directive n° 2009/148/CE du 30 novembre 2009 concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à une exposition à l’amiante pendant le travail¹⁸.

L’ensemble de ces dispositions a été codifié dans la partie IV du code du travail.

Plus précisément, concernant les risques d’exposition à l’amiante, les dispositions applicables sont celles du décret n° 2006-761 du 30 juin 2006 relatif à la protection des travailleurs contre les risques liés à l’inhalation de poussières d’amiante.

Ce décret prévoit des dispositions générales, puis spécifiques à deux champs d’application distincts :

- les dispositions spécifiques aux activités de confinement et de retrait de l’amiante, qui portent notamment sur des bâtiments, des navires, des structures, des appareils ou des installations, y compris dans les cas de démolition (activités dites de la sous-section 3) ;
- les dispositions spécifiques aux activités et interventions sur des matériaux ou appareils susceptibles d’émettre des fibres d’amiante qui portent notamment sur des bâtiments, des navires, des structures, des appareils ou des installations (activités de type « maintenance » dites de la sous-section 4).

1.1 Dispositions générales :

Formation (R. 4412-97 à R. 4412-100) :

Les dispositions générales prévoient que la formation à la sécurité des travailleurs porte sur la connaissance des produits et des dispositifs contenant de l’amiante, les modalités de travail recommandées et le rôle et l’utilisation des équipements de protection collective et individuelle.

L’arrêté du 25 avril 2005 relatif à la formation des travailleurs à la prévention des risques liés à l’amiante définit le contenu des formations suivant des objectifs communs aux deux types d’activités et des objectifs spécifiques à chaque type d’activité.

Il vise à être remplacé à compter du 1^{er} juin 2011 par les dispositions de l’arrêté du 22 décembre 2009 définissant les modalités de la formation des travailleurs à la prévention des risques liés à l’amiante. Cet arrêté précise en effet les durées de formation en fonction de la nature des travailleurs concernés (encadrement technique, encadrement de chantier ou opérateur de chantier), les modalités de renouvellement et les conditions d’accréditation des organismes certificateurs qui délivreront les certificats de qualification aux organismes de formation certifiés en ce qui concerne les travailleurs qui réalisent des activités de retrait et de confinement de l’amiante. Les référentiels de formation ont en outre été révisés.

¹⁸ La directive 2009/148/CE du 30 novembre 2009 codifie la directive 83/477/CEE du Conseil du 19 septembre 1983 concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à une exposition à l’amiante pendant le travail, modifiée par la directive 2003/18/CE du 27 mars 2003.

Fiche d'exposition (R. 4412- 110 et R. 4412-41) et surveillance médicale (R. 4412-138) :

L'employeur établit pour chaque travailleur une fiche d'exposition précisant les procédés de travail et les équipements de protection utilisés, et met en place l'organisation, en concertation avec le médecin du travail, le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (ou à défaut les délégués du personnel), en tenant compte de la pénibilité du travail exercé et des contraintes liées au port des équipements de protection (type, durée, port ininterrompu) et du temps nécessaire à la décontamination du personnel.

Le salarié bénéficie d'une surveillance médicale renforcée dont les modalités sont définies dans l'arrêté du 13 décembre 1996 déterminant les recommandations et fixant les instructions techniques que doivent respecter les médecins du travail assurant la surveillance médicale des travailleurs susceptibles d'être exposés à l'amiante.

Le médecin du travail peut, en fonction de la fiche d'exposition, décider de modalités particulières de surveillance médicale des travailleurs.

En outre, lorsque le salarié quitte l'entreprise, l'employeur, en application de l'article R. 4412-58 du code du travail, remet au salarié une attestation d'exposition dont le contenu est fixé à l'annexe de l'arrêté du 6 décembre 1996 fixant le modèle de l'attestation d'exposition à remplir par l'employeur et le médecin du travail.

Basés sur la conférence de consensus de 1999¹⁹, le choix et la fréquence des examens médicaux préconisés (épreuves fonctionnelles respiratoires et radiographie pulmonaire) fait actuellement l'objet d'une ré-évaluation par la Haute autorité de santé (HAS) saisie sur ce point par la direction générale de la santé en 2006.

Les recommandations attendues de la HAS en matière de suivi médical de personnes exposées à l'amiante devraient être de nature à faire évoluer la réglementation sur le suivi médical des travailleurs concernés par cette problématique.

Contrôle des expositions (R. 4412-105 à R. 4412-109):

Les dispositions générales fixent la valeur limite d'exposition professionnelle aux fibres d'amiante à 0,1 fibre/cm³ sur une heure de travail (R. 4412-104), les conditions de contrôle de l'empoussièrement en fonction des résultats de l'évaluation des risques, l'analyse des prélèvements par un laboratoire accrédité, et l'obligation de suspension des travaux en cas de situation anormale constatée, jusqu'à que les mesures appropriées soient mises en œuvre et permettent d'y remédier. Les conditions et résultats des contrôles de l'empoussièrement sont communiqués au médecin du travail et au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (ou à défaut les délégués du personnel).

L'arrêté du 4 mai 2007 relatif à la mesure de la concentration en fibres d'amiante sur les lieux de travail et aux conditions d'accréditation des laboratoires fixe les modalités de prélèvement et les critères que doit contenir le référentiel d'accréditation à respecter par les laboratoires pour l'obtention de l'accréditation permettant à ces derniers d'effectuer les contrôles réglementaires de mesure individuelle de l'empoussièrement en fibres d'amiante sur les lieux de travail.

Il convient de préciser que les recommandations de l'AFSSET, suite aux saisines relatives respectivement à la toxicité des fibres courtes et des fibres fines d'amiante (FCA-FFA) et à l'évaluation de la valeur limite d'exposition professionnelle (VLEP) de l'amiante, ont notamment porté sur l'abaissement significatif de la valeur actuelle²⁰ (voir supra), la nécessité d'inclure le comptage des FFA aux fibres actuellement mesurées et le changement de méthode analytique en microscopie optique à

¹⁹ <http://andeva.free.fr/suivi/recommandations.htm>

²⁰ L'AFSSET, dans son avis du 15 septembre 2009 relatif à la révision de la VLEP de l'amiante, confirme la nécessité de mesurer cette valeur en META de manière à inclure les FFA au comptage des fibres OMS jusqu'ici analysées et préconise d'abaisser dans un premier temps la valeur à 10 F/I en adoptant la valeur la plus basse déjà fixée par certains pays en Europe tels que l'Allemagne, les Pays-Bas et la Suisse. La France serait cependant le seul Etat à mesurer les fibres d'amiante en milieu professionnel en META.

contraste de phase (MOCP) pour adopter celle en microscopie électronique à transmission analytique (META) permettant de mesurer toutes les catégories de fibres d'amiante.

A cet effet, le ministre chargé du travail a engagé une campagne expérimentale de mesures des fibres d'amiante en META en milieu professionnel.

Les résultats de cette campagne serviront de base à l'élaboration de nouvelles règles techniques en matière :

- de stratégie de prélèvement et d'analyse de l'amiante en META en vue de contrôler la VLEP ;
- de retrait et d'intervention sur les matériaux amiantés, notamment la définition de moyens de prévention adaptés en fonction des niveaux d'empoussièrement observés suivant les couples « matériaux / technique » mis en œuvre ;
- de prescriptions sur les moyens de protection collective et les équipements de protection individuelle.

Gestion des déchets (R. 4412-111 à R. 4412-113) :

En ce qui concerne les déchets susceptibles de libérer des fibres d'amiante, ceux-ci sont conditionnés dans des emballages appropriés, fermés et étiquetés, de manière à ne pas libérer de fibres durant leur manutention, transport, entreposage et stockage. Ils sont transportés et éliminés suivant les dispositions prévues par le code de l'environnement.

1.2 Dispositions spécifiques aux travaux de confinement et de retrait de l'amiante (sous-section 3) :

Renforcement des dispositions en matière de formation (R. 4412-136 et R. 4412-137) :

Les dispositions spécifiques aux travaux de confinement et de retrait de l'amiante, y compris en cas de démolition, prévoient que ces travaux sont effectués par des travailleurs dont la formation à la prévention des risques liés à l'amiante est dispensée par des organismes de formation certifiés par des organismes certificateurs eux-mêmes accrédités. L'arrêté du 22 décembre 2009 susvisé définit les conditions d'accréditation des organismes certificateurs et de certification des organismes de formation et l'entrée en vigueur de ces dispositions sera effective le 1^{er} juin 2011.

Qualification des entreprises (R. 4412-115 et R. 4412-116) :

En outre, les entreprises qui réalisent cette catégorie de travaux doivent disposer de compétences attestées par la délivrance d'un certificat de qualification pour le confinement et le retrait de l'amiante friable et, depuis le 1^{er} mars 2008, pour le confinement et le retrait de matériaux non friables contenant de l'amiante présentant des risques particuliers.

Pour l'application de ces dispositions, deux arrêtés ont été pris en date du 22 février 2007 :

- l'un définissant les conditions de certification des entreprises réalisant des travaux de retrait ou de confinement de l'amiante ;
- l'autre définissant les travaux de confinement et de retrait de matériaux non friables contenant de l'amiante présentant des risques particuliers en vue de la certification des entreprises chargées de ces travaux.

Dans le cas des travaux de confinement et de retrait de l'amiante friable, les conditions de délivrance des certificats de qualification aux entreprises sont basés sur les critères techniques définis dans la norme NF X 46-010 « Amiante friable – Qualification des entreprises réalisant des travaux de traitement de l'amiante friable – Référentiel technique » (octobre 2004), et concernant les travaux de confinement et de retrait des matériaux non friables contenant de l'amiante présentant des risques particuliers, les critères sont définis à l'annexe de l'arrêté du 22 février 2007 précité.

La campagne expérimentale de mesure devrait être de nature à apporter des éléments concrets en matière d'émission des fibres quel que soit le matériau amianté concerné et la technique mise en œuvre, susceptibles d'entraîner l'harmonisation de la notion de matériau non friable contenant de l'amiante présentant des risques particuliers (intervention en milieu intérieur soumis à qualification) et matériau non friable contenant de l'amiante sans risque particulier (intervention en milieu extérieur ne nécessitant pas à ce jour de qualification de l'entreprise).

A cet effet, quel que soit le milieu considéré (intérieur ou extérieur), le retrait ou le confinement de matériaux non friables serait systématiquement soumis à qualification préalable de l'entreprise.

Dans le même ordre d'idée, une fois identifiés les niveaux d'empoussièrement liés à ces activités, les résultats de la campagne pourraient amener les pouvoirs publics à harmoniser la définition de l'amiante en supprimant la distinction « friable – non friable », et donc à entraîner la révision du dispositif de certification des entreprises en le recentrant vers la notion d'activité exercée de l'entreprise (par exemple couvreurs, démolisseurs, gestionnaires de déchets amiantés ...)

Evaluation des risques et plan de retrait (R. 4412-117 à R. 4412-124) :

Pour réaliser des travaux de confinement et de retrait de l'amiante, le code du travail prévoit que l'employeur réalise une évaluation des risques afin de déterminer la nature, la durée et le niveau de l'exposition des travailleurs à l'inhalation des fibres d'amiante, où il est notamment tenu de demander au propriétaire de l'immeuble ou à l'armateur des navires soumis aux dispositions du décret n° 98-332 du 29 avril 1998 relatif à la prévention des risques dus à l'amiante à bord des navires²¹ les résultats des recherches et repérages des matériaux contenant de l'amiante. En fonction des résultats de l'évaluation des risques, il établit **un plan de démolition, de retrait ou de confinement**.

Le plan susvisé, qui précise le type et les quantités d'amiante manipulés, le lieu où les travaux sont effectués, la durée de ces travaux, le nombre de travailleurs impliqués, les méthodes mises en œuvre, les caractéristiques des équipements utilisés pour la décontamination et les moyens de protection des autres personnes sur le lieu ou à proximité du chantier, la fréquence et les modalités de contrôle, les durées de vacation et temps de récupération du personnel, et auquel sont jointes les attestations de compétences des travailleurs, **est transmis un mois avant le démarrage des travaux** et après avis du médecin du travail, du comité d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail (ou à défaut les délégués du personnel), à l'inspecteur du travail et aux agents des services de prévention des organismes de sécurité sociale, et éventuellement à l'organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics.

Dans le cadre du démantèlement des navires, l'entreprise en charge de ces travaux doit être certifiée à ce titre et transmettre aux autorités compétentes le plan de retrait correspondant à un chantier (un navire) un mois avant le démarrage des travaux.

Démolition (R. 4412-121) :

Dans le cas d'une démolition, le plan prévoit **le retrait préalable de l'amiante et des matériaux en contenant**. Une exception au retrait préalable de l'amiante et des matériaux en contenant est prévue uniquement dans le cas où cette opération entraînerait un plus grand risque pour les travailleurs que s'ils étaient laissés en place.

Règles techniques en matière de désamiantage (R. 4412-125 à R. 4412-135) :

L'arrêté du 14 mai 1996 relatif aux règles techniques que doivent respecter les entreprises effectuant des activités de confinement et de retrait de l'amiante, élevé au niveau du décret depuis sa codification

²¹ Suivant ce décret, la recherche des calorifugeages, flocages et faux plafonds contenant de l'amiante n'est pas obligatoire pour les navires de plaisance à usage personnel ni aux navires de pêche d'une longueur inférieure à 12 mètres. Les dispositions de ce décret ne s'appliquent pas non plus aux navires de guerre, des transports de troupes, aux navires affectés aux transports maritimes de défense et aux navires de l'Etat armés des personnels militaires définis aux 2°, 3°, 4° et 5° de l'article 2 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution.

en 2008 dans le code du travail, définit les étapes et les prescriptions que les entreprises doivent respecter pour réaliser des opérations de désamiantage en mettant en œuvre des techniques permettant de limiter aussi bas que possible l'empoussièrement lié à ces travaux, les procédures de décontamination, les contrôles à effectuer en cours de chantier et leur enregistrement, les caractéristiques des équipements de protection collective et individuelle, les modalités d'accès et de sortie de zone contaminée, et les conditions de restitution des locaux après les travaux (R. 4412-135).

En effet, lorsque les travaux concernent le retrait ou le confinement des flocages ou des calorifugeages contenant de l'amiante, une mesure de l'empoussièrement, en vue de la restitution des locaux, est réalisée par le propriétaire suivant les dispositions du code de la santé publique (en META).

Aujourd'hui cette exigence est fixée par le code de la santé publique car elle incombe au propriétaire.

Une évolution possible du code du travail en matière de règles techniques pourrait être d'imposer une mesure de restitution à l'entreprise en fin de travaux quel que soit le type de matériau amianté concerné.

1.3 Travaux spécifiques aux activités et interventions sur des matériaux ou appareils susceptibles d'émettre des fibres d'amiante (sous-section 4) :

Mode opératoire (R. 4412-140 à R. 4412-142) :

L'employeur de l'entreprise qui réalise des activités ou des interventions sur des matériaux ou appareils susceptibles d'émettre des fibres d'amiante est tenu de réaliser **un mode opératoire** précisant la nature de son activité, le type d'amiante et les quantités d'amiante manipulées, le type de lieu où sont réalisés les travaux et le nombre de travailleurs impliqués, les méthodes mises en œuvre lorsque les travaux nécessitent la manipulation d'amiante ou de matériaux en contenant, et les caractéristiques des équipements utilisés pour la protection et la décontamination des travailleurs, et de le transmettre, après avis du médecin du travail et du comité d'hygiène de sécurité et des conditions de travail (ou à défaut aux délégués du personnel), à l'inspecteur du travail, aux agents des services de prévention des organismes de sécurité sociale et éventuellement à l'organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics.

Evaluation des risques (R. 4412-143 à R. 4412-147) :

L'employeur est en outre tenu d'évaluer pour chaque intervention et par tout moyen approprié le risque de présence d'amiante, notamment en demandant au propriétaire du bâtiment le Dossier Technique Amiante prévu par le code de la santé publique et les résultats des recherches et repérages complémentaires appropriés à la nature et au périmètre des travaux à effectuer communiqués par le donneur d'ordre. Ceux-ci sont des éléments constitutifs du plan général de coordination, du plan général simplifié de coordination ou du plan de prévention élaborés par le donneur d'ordre en vue d'organiser la prévention durant les travaux. Si l'employeur repère de l'amiante non signalé lors de l'évaluation des risques, il doit en informer le propriétaire afin que ce dernier mette à jour le DTA.

En ce qui concerne les navires soumis aux dispositions du décret n° 98-332 du 29 avril 1998 susvisé, pour réaliser l'évaluation des risques liés à l'amiante, l'employeur demande les résultats des recherches des matériaux contenant de l'amiante à l'armateur du navire.

De plus, l'employeur évalue le risque de présence d'amiante relatif à l'intervention afin notamment de déterminer la nature, la durée et le niveau d'exposition des travailleurs et signale à l'inspecteur du travail et aux agents des services de prévention des organismes de sécurité sociale tout changement dans les conditions de travail susceptible d'entraîner une augmentation de cette exposition.

Règles techniques (R. 4412-148) :

Les travaux d'élaboration de l'arrêté ministériel visant à préciser les règles techniques que doivent respecter les entreprises effectuant des activités ou des interventions sur matériaux susceptibles de libérer des fibres d'amiante démarreront en 2010 dans la continuité des travaux sur la révision du décret définissant les règles techniques que doivent respecter les entreprises réalisant des travaux de confinement et de retrait de l'amiante ou de matériaux en contenant.

2 Réglementation santé publique

2.1 Repérage de l'amiante :

Pour les navires, l'obligation de transmettre les résultats des repérages à toute personne morale ou physique appelée à réaliser des travaux, y compris de démolition, fixée dans le code du travail, renvoie aux dispositions du décret n° 98-332 du 29 avril 1998 pris en application de l'article L.1 du code de la santé publique (sécurité des personnes).

Le décret précité définit que les repérages destinés à constituer le dossier technique sont effectués par un expert agréé au sens de l'article 42 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution et suivant les modalités relatives à l'évaluation de l'état de conservation des flocages, calorifugeages et faux plafonds contenant de l'amiante et aux mesures d'empoussièrement dans les navires définies dans l'arrêté du 23 octobre 1998.

Il apparaît que le dispositif existant en matière de repérage de l'amiante avant vente, avant démolition et en vue de l'établissement du DTA prévu respectivement par les codes de la santé publique et de la construction et de l'habitation ne permet pas de couvrir de façon satisfaisante les besoins en matière de repérage avant travaux ou même avant démolition.

En effet, ces repérages sont effectués sur la base d'une observation des matériaux directement accessibles et ne permettent pas d'évaluer la présence d'amiante dans les matériaux non accessibles.

Le ministère chargé du travail envisage de mettre en place un dispositif permettant de réaliser les repérages exhaustifs de tous les matériaux susceptibles de contenir de l'amiante avant travaux, incluant la démolition qui correspond à une catégorie de travaux, sur la base de sondages destructifs.

2.2 Contrôle de l'empoussièrement :

En ce qui concerne le contrôle du niveau de l'empoussièrement, y compris en fin de travaux en vue de la restitution des locaux, celui-ci est réalisé par un organisme agréé par le ministère de la santé publique suivant les exigences de l'arrêté du 20 août 1998 relatif aux conditions auxquelles doivent satisfaire des organismes sollicitant un agrément pour procéder aux contrôles de la concentration en poussières d'amiante à bord des navires. Ces mesures sont effectuées sur la base d'une analyse en microscopie électronique à transmission analytique suivant les conditions de la norme NF X 43-050 « détermination de la concentration en fibres d'amiante par microscopie électronique à transmission – méthode indirecte » (appelée méthode META).

3 Réglementation environnement et interdiction de l'amiante

Les dispositions du code du travail (R. 4412-11 à R. 4412-113) prévoient que les déchets de toute nature susceptibles de libérer des fibres d'amiante sont transportés et éliminés conformément aux dispositions du code de l'environnement.

3.1 Transport :

Le transport des déchets amiantés est soumis :

en matière d'identification et de traçabilité des déchets amiantés, à l'application du décret n° 2006-635 du 30 mai 2005 relatif au contrôle de circuit de traitement de déchets et de l'arrêté du 29 juillet 2005 modifié fixant le formulaire du bordereau de suivi des déchets dangereux ;

En matière de sécurité et de déclaration liée au transport, à l'arrêté du 1^{er} juin 2001 modifié relatif au transport des marchandises dangereuses par route (arrêté dit « ADR ») et aux dispositions des articles R. 541-49 à R. 541-61 du code de l'environnement relatifs aux activités de transport, de négoce et de courtage des déchets.

3.2 Classification des déchets :

En fonction des caractéristiques de dangerosité des déchets, ces derniers sont éliminés, traités ou valorisés dans des filières spécifiques. Le décret n° 2002-540 du 18 avril 2002 relatif à la classification des déchets et transposant la décision européenne du 3 mai 2000, établit la liste et la nomenclature des déchets. Le décret précité définit également les propriétés classant un déchet comme dangereux.

A ce titre, sont notamment considérés dangereux les déchets qui contiennent une substance reconnue comme étant cancérigène, des catégories 1 ou 2, à une concentration égale ou supérieure à 0,1% (le caractère cancérigène correspondant à la propriété H7 de danger).

L'amiante est un cancérigène de catégorie 1. Les déchets d'amiante sont donc des déchets dangereux.

3.3 Installations de stockage des déchets amiantés²² :

En ce qui concerne l'élimination en installations de stockage des déchets, lorsque les déchets d'amiante contiennent plus de 0,1% en masse, leur mode d'élimination dépend du caractère « libre » ou « lié » de l'amiante.

Les déchets d'amiante libre sont éliminés dans des installations classées de stockage de déchets dangereux (classe 1) dont les conditions d'autorisation et d'exploitation sont fixées dans l'arrêté du 30 décembre 2002 relatif au stockage des déchets dangereux.

Les déchets d'amiante lié peuvent être éliminés dans :

- les installations classées de stockage des déchets dangereux susvisées ;
- les installations de stockage des déchets non dangereux (classe 2) dont les conditions d'autorisation et d'exploitation sont fixées dans l'arrêté du 19 janvier 2006 relatif au stockage des déchets ménagés et assimilés ;

ou les alvéoles spécifiques d'installations autorisées de stockage des déchets inertes du BTP (classe 3) dont les conditions d'exploitation sont fixées par le décret n° 2006-302 du 15 mars 2006 pris pour l'application de l'article L. 541-30-1 du code de l'environnement relatif aux installations de stockage des déchets inertes et par l'arrêté du 15 mars 2006 fixant la liste des déchets admissibles dans les installations de stockage des déchets inertes et les conditions d'exploitation de ces installations.

Néanmoins, pour les déchets issus de la démolition, notamment les déchets de supports inertes tels que les bétons revêtus de colle amiantée ou les agrégats d'enrobés, il semble que les résidus d'amiante composant ces déchets représentent moins de 0,1% en masse.

En conséquence, ces déchets peuvent être gérés comme des déchets non dangereux issus du BTP et éliminés dans une installation de stockage de déchets inertes dite de classe 3, soumise aux dispositions des articles L. 541-30-1, R. 541-65 à 75 et R. 541-80 à 82 du code de l'environnement

²² Il convient de préciser qu'il existe également en France une unité de vitrification des déchets amiantés (INERTAM) dans laquelle peuvent être acceptés les déchets d'amiante libre ou lié.

relatifs au stockage de déchets inertes.

La circulaire du 22 février 2005 du ministère de l'environnement n° 2005-18 du 22 février 2005 relative à l'élimination des déchets d'amiante lié à des matériaux inertes prévoit la possibilité d'accepter les déchets de supports inertes contenant moins de 0,1% d'amiante dans les décharges de classe 3, sans nécessité d'aménager une alvéole spécifique pour recevoir ces déchets, tel que cela est prévu par le titre IV de l'arrêté du 15 mars 2006 cité en référence.

3.4 Interdiction de l'amiante :

Cependant, il convient de préciser que la réutilisation ultérieure de ces déchets, ainsi que toute intervention en vue de les transformer pour les valoriser, sont interdites au titre du décret n° 96-1133 du 24 décembre 1996 relatif à l'interdiction de l'amiante.

Effectivement, le décret précité prévoit qu'au titre de la protection des travailleurs, sont interdites, en application de l'article L. 4111-1 du code du travail, la fabrication, la transformation, la vente, l'importation, la mise sur le marché national et la cession à quelque titre que ce soit de toutes variétés de fibres d'amiante, que ces substances soient ou non incorporées dans des matériaux, produits ou dispositifs.

Du fait du caractère cancérigène de l'amiante, les dispositions de ce décret s'appliquent à tous matériaux contenant de l'amiante, sans limite de seuil.

Il convient en outre de rappeler que le décret susvisé renforce ces dispositions au titre de la protection des consommateurs, qui, en application de l'article L. 221-3 du code de la consommation, interdit la fabrication, l'importation, la mise sur le marché national, l'exportation, la détention en vue de la vente, l'offre, la vente et la cession à quelque titre que ce soit de toutes variétés de fibres d'amiante et de tout produit en contenant.

Il convient de préciser que ces interdictions ne font pas obstacle à l'accomplissement des obligations résultant de la législation relative à l'élimination des déchets.

En effet, la cession en vue de l'élimination définitive des déchets contenant de l'amiante ne saurait être confondue avec la notion de cession en vue du recyclage ou de la ré-utilisation des articles et matériaux contenant de l'amiante, interdits au titre de la protection des consommateurs et des travailleurs aux points 1 et 2 de l'article 1^{er} du décret n° 96-1133 du 24 décembre 1996 relatif à l'interdiction de l'amiante.