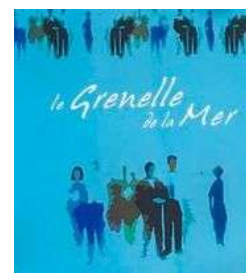


Grenelle de la mer: les Comop au rapport

Le 28 juin 2010 par Célia Fontaine

Les rapports définitifs de 7 comités opérationnels (Comop) du Grenelle de la mer ont été remis aujourd'hui au ministre chargé de l'environnement. Démantèlement des navires, sensibilisation du public (éducation, communication), protection des espaces littoraux ou encore fonds financier pour les macro-déchets figurent parmi les travaux relatés.



Le démantèlement des navires et l'éventuelle création d'une filière dédiée en France posent problème. « *L'essentiel du secteur du démantèlement des navires est implanté en Asie du Sud, particulièrement en Inde, au Bangladesh et au Pakistan, où l'absence de mesures de protection de l'environnement et de sécurité (pratique de l'échouage sur une plage) se solde par un taux d'accidents élevé, des risques sanitaires et une pollution de grande ampleur de vastes étendues du littoral* », rappelait le ministère de l'environnement dans un communiqué du 4 janvier dernier.

Mais pour traiter les navires en fin de vie en France, il faut d'abord trouver les sites adéquats.



Pierre Cardo, parlementaire en mission et pilote du Comop n° 2 consacré à la question, livre deux propositions : le site de Bassens (Grand port de Marseille–Bordeaux) et celui de Brest.

Bassens serait disponible de manière « quasi-immédiate » et nécessiterait relativement peu d'investissements (entre 3 et 5 millions d'euros).

Quant au site de Brest, il dispose d'une situation géographique idéale, et il héberge déjà de nombreux navires abandonnés. Cette seconde proposition rencontre toutefois des oppositions de la part des acteurs locaux.

La mission parlementaire propose de s'appuyer sur la nouvelle rubrique Installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) 2712[1] pour clarifier l'encadrement et les normes applicables au démantèlement des navires de pêche.

Une procédure d'enregistrement pourrait y être associée, afin de faciliter les démarches des autorités portuaires.

Comment financer cette activité de démantèlement ? « *Cela dépendra du type de navire que l'on démantèle* » indique **Pierre Cardo**.

Pour les navires de plaisance, une cotisation annuelle pourrait être mise en place. Elle permettrait d'assurer le financement de l'opération de déconstruction par versement au propriétaire du navire.

En ce qui concerne les navires de commerce, la création d'un « *fonds européen destiné à encourager les pratiques vertueuses de démantèlement, en particulier en matière de dépollution* » serait à privilégier. Ce fonds pourrait être alimenté par une taxe portuaire, harmonisée dans tous les ports européens. Les navires en mauvais état seraient taxés en priorité.

Malgré ces propositions, le pilote du Comop n° 2 semble sceptique : « *Pour qu'une filière de démantèlement des navires voit le jour en France, il faudrait traiter au moins 100.000 tonnes de ferraille. Or aujourd'hui nous arrivons à peine à 20.000* ». Il faudrait donc récupérer de la ferraille provenant d'autres secteurs (équipements industriels, voitures, etc.), pour pouvoir atteindre le tonnage requis et rendre la filière rentable.