

Résumé de l'allocution de Xavier de la GORCE

Secrétaire général de la mer,

Les passions autour de la question du démantèlement des navires sont retombées.

On peut, plus d'un an après, s'interroger sur les motifs de l'emballement qui a entouré l'envoi de la coque Q790 en Inde

Cette opération avait pourtant été préparée avec soins par la Marine et présentait de nombreux points d'exemplarité –reconnus par des ONG comme Robin des bois- au regard des pratiques habituelles du secteur de la démolition navale

Grâce au travail effectué par la MIDN, le temps est désormais à un travail dépassionné et de fond, ce qui permet à la France d'occuper une place éminente dans les travaux internationaux. Nous sommes sollicités pour participer à de nombreux ateliers (EMSA, Chine, Commission, etc.) et nos positions servent de référence.

Elles sont, notamment, commentées dans le Livre vert sur le démantèlement que la Commission européenne a publié le 22 mai 2007.

Il existe pourtant plusieurs points de désaccord avec les positions exprimées par la Commission dans ce livre vert

La flotte marchande européenne, dont l'âge moyen est d'environ 15 ans, est peu concernée par la question du démantèlement. Or ce point n'est pas développé dans le livre vert.

S'agissant du périmètre du démantèlement, le règlement communautaire n°1013/2006 du 14 juin 2006 prévoit que les déchets dangereux ne peuvent être transférés vers les pays membres de l'OCDE que dans le cadre d'une opération de valorisation. Si ces déchets ont vocation à être éliminés, ils ne peuvent l'être qu'au sein de l'UE/AELE. Or le démantèlement des navires en fin de vie est une opération mixte, consistant à la fois en la valorisation de matières et en l'élimination de substances dangereuses. Pour la France, les navires d'Etat européens, principalement militaires, ont vocation à être démantelés en UE/AELE alors que le périmètre de l'OCDE semble acquis pour le Livre vert.

Du point de vue du financement, la France, à la différence de la Commission, ne préconise pas de subventionner sur fonds publics une filière de démantèlement nationale ou européenne. Des capacités existent déjà en Europe et paraissent adaptées aux besoins.

ATMA 2007

Rencontre "Démolition Navale"

La principale échéance à venir est la tenue de la 56^{ème} réunion du comité de la protection de l'environnement marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale qui se tiendra à Londres au mois de juillet 2007. Le projet de convention sur un recyclage sûr des navires y sera discuté. Mais il y a fort à parier qu'il faille attendre la 57^{ème} réunion de ce comité pour aboutir sur un texte consensuel sur lequel pourront s'engager les principaux pays démanteleurs

Après la remise du rapport de la MIDN, le Premier ministre a confié au secrétaire général de la mer le mandat suivant

- l'exploitation du rapport final de la MIDN ;
- la coordination interministérielle des instructions des délégations françaises dans les enceintes internationales traitant du démantèlement des navires et notamment l'OMI ;
- l'élaboration de propositions argumentées sur le livre vert de la Commission attendu en La participation à l'élaboration des stratégies françaises et européennes de démantèlement des grands navires étatiques et en particulier militaires ;
- l'approfondissement et l'accompagnement des réflexions régionales sur le traitement des navires de plaisance, de pêche et des petits navires et engins flottants peu mobiles.

En conclusion, si la France est parvenue à retourner la difficulté et occuper aujourd'hui la place qui est la sienne dans les discussions internationales sur le démantèlement, c'est notamment grâce aux moyens mobilisés par le ministère de la défense. A cet égard, j'ai plaisir à souligner la façon dont la marine nationale s'est saisie de la question (: travail d'inventaire, ligne budgétaire spécifique en préparation).

* *
*