

Enjeux et avenir de la filière de déconstruction navale à Brest

Alors que le premier One Ocean Summit, sommet mondial dédié à la protection de l'océan, se tiendra à Brest du 9 au 11 février 2022, nous avons souhaité organiser cette conférence pour présenter la filière de déconstruction navale à Brest. S'il est important de rappeler les avantages pour notre région à développer cette filière, elle est aussi une solution pour agir concrètement en faveur de l'environnement marin.

La déconstruction navale brestoise, une activité en plein essor qui dispose des atouts nécessaires pour se développer

Située à la croisée des routes maritimes mondiales, le Port de Brest bénéficie d'une situation géographique idéale. Il est par ailleurs le seul sur la façade atlantique française à prendre en charge les navires à fort tonnage.

Le Port dispose d'infrastructures adaptées issues de son passé historique en construction et réparation navale, comme les formes de radoub, les moyens de levage, les outils de remorquages et la future aire de carénage. A noter également, le chantier de déconstruction des Recycleurs Bretons, exploité par Navaleo, est inscrit sur la liste européenne des installations agréées de recyclage de navires.

Le développement de la filière de déconstruction navale brestoise s'appuie sur le modèle d'une économie circulaire responsable :

- La collaboration avec des partenaires locaux est privilégiée (bureaux d'études, agents maritime, location de matériel...),
- Le traitement des déchets et la valorisation des matières sont réalisés au centre de tri haute performance des Recycleurs Bretons sur Guipavas,
- Les ferrailles sont exportées vers des fonderies en France et en Europe (30 000 tonnes d'acier en 2021). Nous conservons ainsi les ferrailles en Europe et participons à la décarbonation des aciers conformément au rapport émis par le groupe de travail du Conseil National de l'Industrie relatif au contrat stratégique de filière « Mines et Métallurgie » édité en décembre dernier.

L'accompagnement et le soutien de la Région Bretagne, de la SPBB (Société Portuaire Brest Bretagne), de Brest Métropole Océane ou encore des associations telles que Mor Glaz sont une force supplémentaire pour appuyer le développement de cette filière et lui donner une dimension européenne.

Une filière qui se consolide

En 2020 et 2021, la déconstruction des trois derniers sous-marins de type AGOSTA (3 500 T) pour la Marine nationale a démontré le savoir-faire et le potentiel de l'activité. Pour la déconstruction simultanée des deux premiers sous-marins, Navaleo a loué la forme de Radoub 210 jours, sollicité 70 partenaires locaux, investi 1,5 M€ sur son ICPE (Unité fixe de traitement, moyens de manutention, de levage, de décapage et de découpe), et créé 25 emplois. Nous projetons la création de 10 à 15 emplois par an. La filière de déconstruction navale présente donc un réel potentiel économique pour notre région.

L'avenir de la déconstruction navale brestoise se construit avec un carnet de commandes qui compte actuellement 5 navires en cours de déconstruction :

- Les navires Karl (600 T) et Antigone Z (600 T), deux navires ventouses confiés par la Région Bretagne,
- Le bac de Loire St Hermeland (300 T) confié par le département de Loire-Atlantique,
- Le Rio Tagus (1 000 T) confié par la Région Occitanie, et
- Le pétrolier brise-glace russe Varzuga (6 600 T) acheté par Les Recycleurs Bretons. Ce dernier, d'une longueur de 165 mètres, sera le plus gros navire de commerce jamais déconstruit en France.

Doucement, les réglementations pour anticiper la déconstruction des navires évoluent. L'Inventaire des Matières Potentiellement Dangereuses (anciennement dénommé passeport vert) qui identifie les matériaux dangereux (amiante, métaux lourds, pcb, hydrocarbures, etc) est désormais intégré à la conception d'un navire neuf et obligatoire depuis le 31.12.20 pour les navires existants, pour les navires battant pavillon européen ou mouillant dans un port européen. Réalisé via des organismes agréés, il est une réelle avancée pour faciliter et surtout sécuriser le recyclage des navires.

Des défis à relever

Malgré tous ces points forts, la filière de déconstruction navale brestoise reste à conforter. Si le marché est en plein essor, l'expertise brestoise doit faire face à une rude concurrence en Asie et en Turquie où les chantiers de déconstruction de navire proposent des prix attractifs au détriment des réglementations sociales, sanitaires et environnementales. En 2021, sur 763 navires et unités offshore, 583 ont été acheminés vers les chantiers de déconstruction situés sur les plages du Bangladesh, de l'Inde et du Pakistan (*).

Par ailleurs, son développement se heurte également à une problématique de recrutement, due notamment à l'absence d'école ou de filière de formation dédiée. Le manque de main d'œuvre et d'infrastructures dédiées ne permet pas non plus à l'heure actuelle un positionnement sur des navires de tailles plus importantes (paquebots de croisière par exemple), des solutions existent et nous sommes prêts à relever ce défi si les portes venaient à s'ouvrir.

Une harmonisation européenne, voire mondiale, des réglementations environnementales et sociales et la mise en place d'une politique RSE chez les armateurs pour faciliter la déconstruction de ces navires sont autant de leviers sur lesquels s'appuyer. Il est aussi indispensable que la convention de Bâle censée proscrire l'exportation ou l'importation et traiter le plus près possible du lieu de production les déchets dangereux, dont font partie les navires ; et la convention de Hong-Kong réglementant les conditions environnementales et sociales de déconstruction des navires, après cette interminable période de latence, soient enfin respectées.

Nous remercions chaleureusement nos partenaires qui ont accepté de témoigner du travail collaboratif réalisé, des problématiques rencontrées et des défis à relever :

- **Ivana LAZAREVIC, Adjointe au Délégué Général APER** (Association pour la Plaisance Eco-Responsable) a présenté le recyclage des bateaux de plaisance hors d'usage,
- **Guy BERROU, Responsable de l'antenne portuaire de Brest - Région Bretagne** est intervenu sur la problématique de la déchéance de propriété des « bateaux ventouses »,
- **Mériadec LE MOUILLOUR Directeur Général de la CCI de Brest**, a détaillé les atouts de Brest pour la filière,
- **Peter WYNTIN, Président de l'ESR - European Ship Recyclers** a établi le bilan et les perspectives de la déconstruction navale en Europe,
- **Pierre ROLLAND, Président NAVALEO**, a évoqué la genèse de la filière de déconstruction navale à Brest ainsi que les opportunités et les défis à venir.

** source : Bilan 2021 - ONG Shipbreaking Platform*

Contact presse

Claude PENGAM – Agence RIVACOM : 06.51.64.96.52 - clauderivacom@rivacom.fr

Marjorie GUIRRIEC – Chargée de communication - NAVALEO : 06.26.50.07.30- m.guirriec@recycleurs-bretons.fr