

Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires

2007/2279(INI) - 22/05/2007 - Document de base non législatif

OBJECTIF : publication par la Commission d'un livre vert en vue de lancer un débat sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires.

CONTEXTE : le démantèlement des navires sur fond de mondialisation est une source de préoccupation. L'activité est pour le moment viable d'un strict point de vue économique, mais les coûts sont très élevés sur les plans de la santé humaine et de l'environnement. Entre 200 et 600 navires de mer représentant plus de 2.000 tonnes de port en lourd (tpl) sont démantelés chaque année dans le monde. Un pic est à prévoir en 2010 lorsqu'environ 800 pétroliers à simple coque vont devoir être retirés de la circulation. L'essentiel du secteur de la démolition est implanté en Inde, au Pakistan et au Bangladesh qui détient la plus grosse part du marché. Toutefois, l'absence de mesures de protection de l'environnement et de la santé se solde par un taux d'accidents extrêmement élevé chez les travailleurs, tandis que la pollution induite par les activités de démantèlement contamine des portions étendues du littoral. Les anciens navires contiennent de nombreuses substances dangereuses (en particulier boues d'hydrocarbures, huiles, peintures, PVC et amiante).

La Commission a déjà pris position sur la question du démantèlement des navires dans le livre vert sur la politique maritime de juin 2006 (voir [INI/2006/2299](#)). Le Parlement européen et les organisations non gouvernementales ont également exigé que des mesures soient prises au niveau de l'Union européenne.

CONTENU : le présent Livre vert entend suggérer des idées neuves sur le démantèlement des navires, afin de poursuivre et d'intensifier le dialogue avec les États membres et les parties prenantes et de préparer le terrain pour de nouvelles mesures s'inscrivant dans le cadre des politiques communautaires, et notamment de la future politique maritime. L'objectif principal est d'assurer la protection de l'environnement et de la santé humaine. Il ne s'agit pas de ramener artificiellement dans l'UE des activités de recyclage des navires, mais de faire en sorte que les normes minimales de sécurité et de protection de la santé et de l'environnement soient respectées partout dans le monde.

Le document présente plusieurs options se renforçant mutuellement, susceptibles d'améliorer la gestion européenne du démantèlement des navires :

Renforcer le contrôle de l'application de la législation communautaire. Ces mesures comprennent notamment : une meilleure application du règlement sur le transfert des déchets par l'intensification des contrôles dans les ports européens, une coopération et un échange d'informations plus systématiques entre les autorités européennes, la publication d'orientations concernant la définition des déchets et d'une liste des installations de démantèlement de l'UE respectueuses de l'environnement. Au plan international, le livre vert suggère que l'UE soutienne l'actuel processus visant à élaborer une convention internationale sur le recyclage des navires, mais en renforçant le rôle de la Communauté dans les négociations de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Renforcer la capacité de déconstruction navale de l'Union européenne : les gouvernements des États membres pourraient, à travers les marchés publics, susciter une offre de services «verts» de démantèlement et de nettoyage préalable des navires en fin de vie, en respectant des règles strictes d'adjudication autorisant exclusivement un démantèlement conforme à la législation en vigueur en matière de transferts de déchets, dans le respect de normes élevées de protection et de gestion de l'environnement. La question de l'opportunité d'accorder des aides d'État ou des subventions communautaires aux

installations de démantèlement écologiques en Europe est toutefois laissée ouverte et doit encore faire l'objet d'une évaluation plus approfondie.

Assister les États assurant le recyclage : pour encourager la mise à niveau des installations des pays d'Asie du sud, il sera nécessaire de leur apporter une assistance technique et de promouvoir une amélioration de la réglementation. Les modalités de cette assistance technique et financière devront être réexaminées en étroite collaboration avec les pays concernés et les autres donateurs internationaux. L'Union européenne peut également partager son expérience et diffuser ses pratiques en ce qui concerne la gestion des risques liés à l'amiante.

Encourager les démarches spontanées : des engagements volontaires de la part des armateurs, de leurs associations et de leurs clients pourraient constituer le moyen le plus simple et le plus rapide de faire évoluer les pratiques sur le terrain. Il convient donc de les encourager explicitement et, si possible, de les soutenir par des incitations de la part de l'Union européenne et des États membres, après quoi, il conviendra d'en surveiller la mise en œuvre.

Financement à long terme : le livre vert souligne la nécessité d'un régime de financement durable capable d'assurer un démantèlement écologique, qui pourrait revêtir la forme d'un «fonds de démantèlement des navires» alimenté par des taxes prélevées sur le secteur des transports maritimes. L'OMI serait la mieux placée pour gérer ce fonds, à l'instar du fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans le cadre de la convention MARPOL.

Plusieurs autres mesures sont suggérées pour promouvoir la filière de démantèlement des navires à court et moyen termes: i) compléter la législation communautaire, concernant en particulier les pétroliers à simple coque ; ii) rationalisation des aides au transport maritime, couplées au démantèlement écologique des navires; iii) création d'un système de certification européen pour le démantèlement écologique des navires et de prix récompensant les pratiques de recyclage exemplaires ; iv) intensification de la recherche internationale sur le démantèlement des navires.