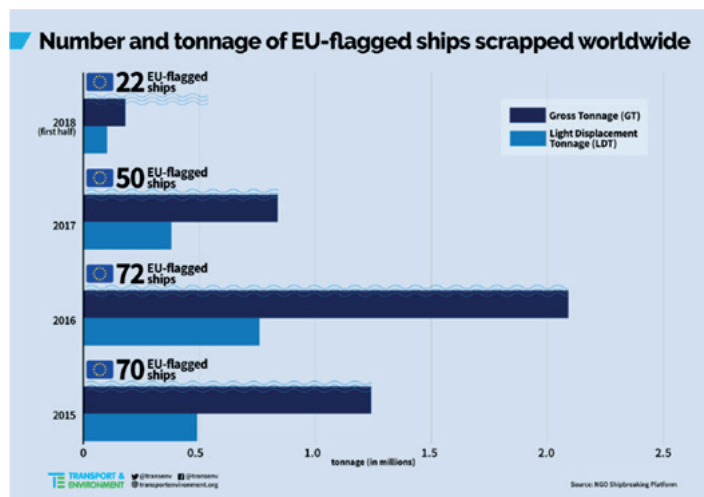


# Signaux Faibles & Tendances Lourdes

## La Déconstruction Navale



Nombre et tonnage des navires sous pavillons européen déconstruits  
(source: [Shipbreaking Platform](#))

### Concepts et définitions

Souvent mis en avant pour son potentiel de création de valeur, le traitement de la fin de vie des filières industrielles traditionnelles demeurent des équations économiques complexes à solutionner.

Pourtant les enjeux environnementaux, sociétaux et économiques sont majeurs. La déconstruction navale répond pleinement aux défis du développement économique territorial public/privé.

**1 430 224**

C'est le tonnage total annuel moyen des navires sous pavillon d'un Etat membre de l'UE envoyés à la casse entre 2015 et 2017  
(source : [Shipbreaking Platform](#))

«L'Europe a un intérêt économique majeur à conserver et à développer une industrie spécialisée du recyclage en mer»

[Comité Economique et Social Européen](#)

## Tendances Actuelles

Plusieurs facteurs vont affecter la croissance du nombre de navires du fait du croisement de deux tendances :

- l'arrivée en fin de vie des navires issus du boom du fret maritime à partir des années 1950 ;
- le coût de fonctionnement d'anciens navires de moins en moins compétitifs face à des navires plus récents. En 2006, la moyenne d'âge des porte-conteneurs était d'environ 28 ans tandis qu'au second semestre 2016, cette moyenne est passée à 20 ans.

Ainsi, entre 2015 et 2017, ce sont en moyenne 64 navires sous pavillon d'un pays membre de l'Union européenne représentant au total 1 430 224 tonnes qui ont été envoyés chaque année au rebut. Ce nombre est encore plus important lorsque l'on prend en compte les navires ayant changé de pavillon juste avant leur mise au rebut. Entre 2015 et 2017, environ un million de tonnes supplémentaires par an ont été envoyées au rebut suite à un changement de pavillon.

La majorité des installations de démantèlement capables de répondre à cette demande sont situées en Asie du Sud (Inde, Pakistan, Bangladesh) qui capte regroupe actuellement plus de 90% du marché. Il tient notamment au différentiel entre les chantiers d'Europe et d'Asie, de l'ordre de 6 à 7 millions d'euros par navire.

La délocalisation des sites de démantèlement de navires commerciaux dans des pays en développement a des conséquences sur les droits des travailleurs et la protection de l'environnement.

Pour remédier à ces situations sociales et environnementales désastreuses, la [convention de Hong Kong](#), adoptée le 15 mai 2009, encadre le démantèlement des navires en fin de vie. Néanmoins, elle n'est toujours pas entrée en vigueur, faute des ratifications nécessaires. Le [règlement européen relatif au recyclage des navires](#) du 20 novembre 2013, reposant sur le cadre de la convention de Hong Kong vise à en faciliter la ratification.

Sans apporter une réponse exhaustive, cette tendance réglementaire doit aussi permettre l'émergence de capacités de déconstruction industrielles en Europe. Cela avec d'autant plus de compétitivité sur les navires de petites ou moyennes tailles, quand les chantiers d'Asie du Sud-Est ou de Turquie demeureront certainement les plus compétitifs sur les segments des grands et très grands navires.

Cette allocation des parts de marché s'explique notamment par l'équation de la déconstruction de navires : le cours de l'acier, curseur incontournable de rentabilité. Les candidats au démantèlement d'un navire civil parient ainsi que sur le fait que la revente d'acier au montant (X) soit supérieure au coût d'achat du navire à l'armateur (Y) ajouté aux frais engendrés par les opérations de déconstruction (Z). La rentabilité de l'opération est schématiquement atteinte lorsque  $X > Y + Z$ .

## En France et en région Sud

Les grands groupes industriels français commencent à positionner sur ce marché en s'appuyant sur les outils industriels maritimes traditionnels de la réparation navale. Ainsi, Véolia, Suez Environnement ou encore Derichebourg, ont remporté de premiers chantiers majeurs de déconstruction. Un positionnement qui doit tracter la filière française notamment pour concurrencer le chantier majeur européen opéré par Galloo à Gand (Belgique). Au-delà de leur capacité industrielle, les grands groupes sont d'autant plus incontournables sur le chemin d'une filière industrialisée du fait de la forte immobilisation de moyens de ces opérations.

Pour autant, ces grands groupes s'engagent actuellement d'avantage dans une logique d'opportunité que dans une volonté structurante. Face à ce constat, l'apport de moyennes entreprises contribue au dynamisme et la structuration de la filière de déconstruction par l'apport croisé de pratiques éprouvées et d'innovations technologiques et organisationnelles.

En Bretagne ce sont principalement les Recycleurs Bretons épaulé par Guyot Environnement. Des réseaux de petites et moyennes entreprises régionales liés à des sociétés de gestion globale des déchets tels que Praxy ou Romy Recyclage ainsi que de petites entreprises indépendantes complètent ce panorama national.

Sur la façade méditerranéenne, l'acteur le plus dynamique est Topp Decide. Cette société d'ingénierie, spécialisée dans le maritime et les énergies, appuie la rentabilité du process sur l'intégration d'innovations provenant d'autres secteurs sur lesquels elle intervient (nucléaire notamment). Son projet de structuration d'un pôle d'excellence de traitement de la fin de vie des installations industrielles est crédibilisé par plusieurs faits :

- les ressources navales disponibles de la zone Marseille–Fos (Grand Port Maritime de Marseille) ainsi que de Toulon (Port de Toulon avec les bâtiments de la marine nationale) et de l'axe rhodanien
- les débouchés disponibles avec la proximité d'industriels aciéristes tels que Arcelor Mittal et Ascométal à Fos-sur-Mer
- la structuration de compétences dans le domaine par la création d'un Pôle de Coopération Economique Territorial (Circumnav) associant la structure d'insertion professionnelle Pilotine, l'école d'ingénieur Seatech
- la faible concurrence de chantiers en Méditerranée (excepté ceux de la Turquie dont l'éloignement géographique et du positionnement marché n'en constitue par un réel concurrent).

## L'avis de l'ARII



Grégory Varagnol, Chargé de Mission Pôle Programme

Le projet de TOPP Decide a démontré au cours des deux dernières années la nécessité de construire des logiques d'investissement public/privé pour accompagner la filière vers son âge industriel. Identifié comme projet stratégique dans les Opérations d'Intérêt Régional en Provence-Alpes-Côte d'Azur, chaque avancée majeure est acquise à travers un processus continu d'ingénierie financière innovant. L'équation de la déconstruction se résout ainsi à partir d'un équilibre entre un mix de financement et un partage de risque logique. Ce besoin de soutien des projets industriels structurants de l'économie circulaire via des financements dédiés semble être davantage pris en compte. Ainsi la Feuille de route pour l'Economie Circulaire (FEC) du Gouvernement publiée en avril 2018 propose la création d'un « pass économie circulaire » pour « stimuler l'investissement et permettre d'apporter une reconnaissance aux projets industriels structurants ou concourants à la montée en gamme de l'industrie française du recyclage ». Impulsée par une dynamique privée, la réponse à l'équation pourrait ainsi être soutenue à court terme par l'action publique.