

Le Télégramme

Nom de la source

Le Télégramme (Bretagne)

Type de source

Presse • Journaux

Périodicité

Quotidien

Couverture géographique

Régionale

Provenance

Morlaix, Bretagne, France

p. brv3



Mardi 5 décembre 2017

Le Télégramme (Bretagne) • CHATEAULIN • p. BRV3 • 613 mots

Déconstruction de navires. La filière émerge

Stéphane Jézéquel

La construction navale militaire Brestoïse appartient désormais au passé. Les énergies marines peinent à décoller. Reste la déconstruction de vieux navires... Les deux économistes Thierry Sauvin (Amure/UBO) et Roland de Penanros (Université européenne de la paix) relancent le débat.

1

Quel est le potentiel de la déconstruction de navires à Brest ?

Thierry Sauvin : « Il est important, avec les vieilles coques militaires qui attendent en rade de Brest et en fond de Penfeld. Brest dispose de formes opérationnelles (dix cales de radoub) et de quais pour les traiter. Les Recycleurs Bretons ont démantelé à Brest le cargo Captain-Tsarev. Il faut ajouter le potentiel de pêche et de la plaisance ».

Même si le chantier des Recycleurs Bretons sur le Captain-Tsarev a été loin d'être facile.

Roland de Penanros : « Oui, c'était la première fois que la société s'attaquait à un navire de cette taille. Comme dans tout nouveau processus, les premières fois sont toujours compliquées. Et il y a eu le décès du responsable sécurité à bord, au début du processus de démantèlement ».

On a d'ailleurs craint que cet accident dramatique ne porte un coup fatal au processus de démantèlement Brestoïse.

Roland de Penanros, Thierry Sauvin et Anne Choquet organisent pour mardi 12 décembre, à 18 h), un débat sur la déconstruction à Brest, en présence de Pierre Rolland, de l'entreprise Recycleurs Bretons.

R. de P. : « Les Recycleurs Bretons sont venus à bout de ce navire. La société s'apprête à démanteler à Brest un nouveau cargo en provenance de Boulogne ».

Comment expliquer que la Marine nationale continue d'envoyer ses navires Brestoïse ailleurs ?

T.S. : « Les appels d'offres prennent du temps. Les processus sont complexes et les cahiers des charges exigeants. La taille, la surface financière et les garanties des sociétés mandatées comptent dans ce milieu. Il faut faire le poids face à Veolia, à Bassens, ou Galloo, en Belgique ».

En France, combien de sociétés sont homologuées à déconstruire des navires ?

T.S. : « À notre connaissance, elles sont trois, à Brest, Bassens et au Havre.

Dix-huit au niveau européen ».

© 2017 Le Télégramme (Bretagne). Tous droits réservés. Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.

PubliC Certifié émis le 5 décembre 2017 à UNIVERSITE-BRETAGNE-OCCIDENTALE à des fins de visualisation personnelle et temporaire

news 20171205-TL-139425780

EUROPRESSE.COM Par Bienvenue sur Europresse UBO

Ce document est réservé à l'usage exclusif de l'utilisateur désigné par UNIVERSITE-BRETAGNE-OCCIDENTALE et ne peut faire l'objet d'aucune autre utilisation ou diffusion auprès de tiers. • Tous droits réservés • Service fourni par CEDROM-SNI Inc.



11

Quels sont les atouts des Brest ?

R. de P. : « Des navires en attente dans sa ville, une entreprise prête à enchaîner. On se demande si la dimension militaire de la ville ne freine pas le développement de ce genre de filière ».

Que manque-t-il pour développer la filière à Brest ?

T.S. : « Il manque une véritable volonté politique pour soutenir la dynamique de déconstruction. Le schéma de la construction navale militaire est encore trop présent. On n'est pas prêt à passer à la phase déconstruction. Avec la fausse idée d'une activité de basse besogne, peu valorisante ».

Quel est le résultat de l'enquête d'opinion que vous avez menée ?

T.S. : « Les étudiants de Brest Business School ont interrogé, l'année dernière, plusieurs centaines de Brestois à propos de la déconstruction et des énergies marines renouvelables. Ils y sont favorables à 95 % !

». L'activité génère pourtant peu d'emplois et ne semble pas si lucrative que cela.

R. de P. : « On est conscients que l'activité concerne assez peu d'emplois (une vingtaine pour le Tsarev). Mais la valorisation financière viendra avec l'expérience ».

Cela évitera aussi d'alourdir la facture et l'empreinte carbone avec de nouveaux remorquages plus ou moins éloignés de Brest...

R. de P. : « Cela doit faire partie des critères des donneurs d'ordres qui visent l'efficacité et la sécurité de ce genre d'opération. Les Recycleurs Bretons ont

évidemment leur carte à jouer ! C'est la raison pour laquelle nous avons invité cette société (Pierre Rolland) pour notre prochaine conférence thématique ».

À noter

Débat le mardi 12 décembre, à 18 h, dans l'amphi Mercure de l'école de commerce Brest Business School, 2 avenue de Provence. Ouvert à tous.

I

Note(s) :

I