



PRESS RELEASE

Press release from the NGO Shipbreaking Platform

Stratégie industrielle et maritime de l'UE : L'engagement à renforcer les capacités de recyclage des navires au sein de l'UE doit s'accompagner de financements et de mesures concrets, ainsi que d'une véritable égalité des chances.

5 mars 2026

<https://shipbreakingplatform.org/eu-industrial-maritime-strategy-commitment-to-boost-eu-based-ship-recycling-capacity/>

La Commission européenne a publié mercredi 5 mars sa stratégie maritime industrielle, une étape importante pour le soutien à l'industrie maritime européenne. Si cette stratégie reconnaît l'importance du recyclage des navires et la nécessité de renforcer le secteur au sein de l'UE, elle ne propose aucune mesure concrète pour accroître les capacités de production. **La mention d'une coopération avec l'Inde risque par ailleurs d'accentuer la concurrence déloyale à laquelle sont confrontés les chantiers navals européens, dont les capacités restent aujourd'hui sous-utilisées.** Sans un soutien ciblé et clair, ni un plan précis pour développer les capacités nationales **l'UE risque de manquer une occasion cruciale d'atteindre ses objectifs climatiques et d'économie circulaire.**

Bien que les compagnies maritimes de l'UE/AELE possèdent plus de 35 % de la flotte mondiale, **seulement 1 % des navires appartenant à l'UE sont aujourd'hui démantelés au sein de l'UE**. [Selon nos recherches](#), environ 12 000 navires appartenant à l'UE/ AELE seront éligibles au démantèlement au cours de la prochaine décennie. Renforcer les capacités européennes de

recyclage des navires est donc opportun et permettra aux secteurs clés d'accéder à de l'acier de récupération de haute qualité, comme l'ont récemment demandé [l'ONG Shipbreaking Platform](#), [EUROFER](#) et [Recycling Europe](#).

Dans ce contexte, la Plateforme de démantèlement des navires (ONG Shipbreaking Platform) salue l'engagement de la Commission européenne à « *explorer les moyens de soutenir le développement des capacités de recyclage des navires au sein de l'UE* ». Comme indiqué dans [notre rapport « Scrap Steel at Sea »](#), les déchets d'acier des navires constituent une matière première précieuse pour les producteurs d'acier qui, en utilisant ces déchets au lieu de matières premières vierges, peuvent réaliser d'importantes économies d'eau et d'énergie, réduire leurs émissions de CO2 et diminuer leur dépendance aux matières premières importées, vulnérables aux perturbations géopolitiques.

Bien que la stratégie industrielle et maritime constitue un pas dans la bonne direction, **des engagements clairs sont toutefois nécessaires pour garantir que les fonds ciblés annoncés pour l'industrie maritime accordent une attention particulière au développement d'un secteur européen compétitif du recyclage des navires.**

L'Alliance européenne des chaînes de valeur industrielles et maritimes annoncée pourrait à cet égard jouer un rôle central en cartographiant les capacités existantes de recyclage des navires, en identifiant les investissements nécessaires pour les développer en réponse à l'afflux imminent de navires en fin de vie et en évaluant le potentiel de création d'emplois associé.

L'importance stratégique du secteur du recyclage des navires de l'UE pour le renforcement de la résilience matérielle du bloc devrait être explicitement alignée sur d'autres politiques clés, telles que la loi sur l'accélération industrielle et [la loi sur l'économie circulaire](#). Enfin, afin de favoriser une utilisation plus large de l'acier recyclé ou issu de déchets maritimes à faible émission de carbone sur les marchés du plomb, des critères contraignants relatifs au contenu recyclé dans les marchés publics [1] devraient être adoptés.

La Plateforme de démantèlement des navires (ONG Shipbreaking Platform) soutient **l'engagement de la Commission européenne à œuvrer au niveau international pour renforcer la Convention de Hong Kong [2] et l'harmoniser avec le règlement européen sur le recyclage des navires.** Toutefois, si garantir une concurrence loyale avec les pays tiers figure parmi les principaux objectifs de la Commission, la stratégie **n'aborde pas la question de la**

concurrence déloyale à laquelle sont confrontés les chantiers de recyclage de navires de l'UE, notamment de la part de chantiers non européens non conformes aux normes et [agréés en vertu du règlement européen sur le recyclage des navires](#). Par ailleurs, alors que la Commission s'engage à « collaborer avec ses partenaires commerciaux disposant de capacités de recyclage des navires, à commencer par l'Inde [3] , afin de promouvoir des normes environnementales et sociales élevées », la Plateforme de démantèlement des navires (ONG Shipbreaking Platform) souligne que les chantiers de démantèlement indiens ont encore entièrement recours à la méthode d'échouage et que toute validation de cette norme minimale en matière de recyclage des navires, non autorisée dans l'UE, compromettrait les efforts visant à renforcer les capacités de l'UE et à instaurer des conditions de concurrence équitables.

« L'Inde ne dispose actuellement pas des capacités nécessaires pour recycler les navires de manière sûre et respectueuse de l'environnement. La coopération de l'UE avec les pays tiers, dont l'Inde, en matière de recyclage des navires doit reposer sur l'application de normes sociales, de santé au travail et environnementales strictes, telles qu'appliquées dans l'UE, interdisant clairement les pratiques néfastes comme l'échouage ou le débarquement, pratiqués respectivement en Asie du Sud et en Turquie. Par ailleurs, les législations internationales et européennes relatives aux déchets sont claires sur l'illégalité de l'exportation de déchets dangereux, y compris les navires en fin de vie, de l'UE vers l'Inde », déclare Ingild Jenssen, directrice exécutive et fondatrice de l'ONG Shipbreaking Platform.

La plateforme de démantèlement des navires (ONG Shipbreaking Platform) est prête à collaborer avec la Commission et les acteurs du secteur maritime pour mettre en œuvre la stratégie maritime industrielle et aller plus loin afin de garantir la mise en place de mesures efficaces pour favoriser le démantèlement sûr et respectueux de l'environnement de tous les navires européens.

NOTES

[1] Par ailleurs, la Commission prévoyant de recourir aux marchés publics dans des secteurs pertinents, tels que les ferries ou les navires de recherche, devrait également envisager de rendre obligatoire le recyclage des navires publics au

sein de l'UE. À titre d'exemple, l'Allemagne envoie actuellement ses navires militaires au recyclage à Aliğa, en Turquie.

[2] La Convention de Hong Kong ne prévoit pas un recyclage sûr et respectueux de l'environnement des navires, car elle manque de normes robustes en matière de sécurité, d'environnement et de protection du travail, n'interdit pas la méthode d'échouage et ignore la gestion et la responsabilité des déchets dangereux en aval, entérinant ainsi ces pratiques de démantèlement de navires dangereuses et polluantes qui continuent de nuire aux travailleurs, aux communautés locales et aux écosystèmes côtiers fragiles.

[3] Cela survient quelques semaines seulement après que l'UE a annoncé son intention de « poursuivre la coopération [avec l'Inde] pour soutenir les activités de recyclage durable des navires ».



Copyright © 2026 Plateforme de démantèlement des navires des ONG, Tous droits réservés.

Notre adresse postale est :
NGO Shipbreaking Platform
Rue de la Linière 11
Bruxelles 1060
Belgique