

Ferrailles - Sidérurgie

(Broyeurs)

Manque de prospective

A l'issue de la réunion du comité Broyeurs qui s'est tenue à Oslo, Richard Debaue (CFF Recycling) et président de ce comité a résumé quelques-unes de préoccupations actuelles de cette instance du BIR.

Nous sommes inquiets car nous sentons bien que les textes réglementaires européens, nationaux, les politiques environnementales, à trois, cinq, dix ans, vont considérablement modifier un certain nombre de données, et vont engendrer de nouvelles contraintes. Or nous ne sentons pas dans nos métiers, chez les professionnels présents ou qui plus est, étaient absents, une motivation affichée à surmonter

ces nouveaux obstacles... Surtout, ils ne semblent pas conscients de la nécessité dans laquelle ils vont se trouver de faire évoluer leur entreprise, de modifier leur technologie, d'investir, afin de pouvoir publiquement, à un moment donné, dire : « les broyeurs acceptent de faire ceci, refusent de faire cela, sont compétents à telles conditions financières ou ne sont pas compétents ».

Inéluctablement, les données vont changer. Prenons un simple exemple, celui des réfrigérateurs qui, aujourd'hui, vont naturellement dans les broyeurs. A la minute où il faudra les dépolluer, ils iront dans des installations spécifiques qui les dépollueront et qui les broieront en même temps, puisque pour les dépolluer, il faudra les broyer. Concrètement cela signifie que si nous ne prenons pas la peine d'investir ce sont autant de tonnes (des centaines de milliers chaque année) que ne seront plus traitées dans nos broyeurs, d'où une diminution de nos ressources. Ces questions sont vraiment fondamentales. Or nous qui sommes, parce que nous l'avons choisi, ani-

mateurs d'organisations professionnelles, nous ne sentons pas l'adhésion de l'ensemble des professionnels sur ces sujets de préoccupation.

Comment s'explique selon vous le retard de la France sur la question des VHU ?

Il y a en premier lieu et traditionnellement des comportements sociaux et politiques culturels, qui sont inhérents aux pays eux-mêmes. D'une manière générale, sans faire de caricature, plus on va du Nord vers le Sud moins il y a d'empressement à anticiper ou à respecter simplement les réglementations. D'autre part, dans certains pays, l'application de ces nouveaux textes est plus difficile que dans d'autres. Concrètement, s'agissant de l'automobile par exemple, en France, en Allemagne ou en Angleterre existent des lobbies très puissants : ces pays ont la chance d'avoir de puissantes industries automobiles. La manière de gérer la question des VHU n'est absolument pas la même dans un pays qui ne dispose pas d'industrie automobile, qui n'est qu'importateur et qui peut très simplement — la Hollande, ou la Suisse ou la Norvège — mettre en place une taxe et redistribuer l'argent pour résoudre le problème. En France, deux marques par ailleurs très connues ne voient pas cela comme ça. Compte tenu des sommes en jeu et qui devraient sortir ou pour le moins transiter par leurs poches en France et en Europe, elles veulent s'impliquer, elles veulent discuter, négocier et aboutir à un résultat « consensuel » qui prend beaucoup de temps. Le pouvoir politique est obligé d'écouter et les décisions tardent. Voilà des raisons purement techniques et économiques, en dehors des traditions culturelles, qui font qu'effectivement, suivant les cas, la France en particulier va prendre beaucoup plus de temps à réfléchir. C'est à peu près la même chose pour l'Italie. Cela a été très facile pour les Belges, pour les Hollandais, parce qu'ils n'avaient pas en face d'eux d'opposants objectifs. C'est mon explication.

Pendant votre mandat, l'Union européenne s'ouvrira à l'Est. Qu'est-ce que cela pourrait changer dans votre domaine ?

Dans notre métier, nous avons évoqué la difficulté que nous rencontrons déjà sur la TVA, les taxes sur les déchets. Depuis plusieurs années, nous demandons à Bruxelles de les supprimer. Des fraudes se développent. La France est en régime de suspension de TVA, l'Espagne facture la TVA : une fraude s'opère sur tous les déchets qui transitent entre la France et l'Espagne. Ce que nous redoutons, c'est que des pays nouvellement entrés dans l'U.E. s'avèrent des paradis pour tous ceux qui fraudent déjà avec tous ces systèmes. Il y a réellement de quoi s'inquiéter. Nous avons déjà beaucoup de difficultés à organiser les nouveaux textes sur l'environnement, à mettre en place les moyens de répondre aux exigences de traçabilité. Nous redoutons que ce soit encore plus difficile dans ces nouveaux pays parce qu'ils ne disposent pas encore des structures administratives ou économiques dont nous sommes nous-mêmes « équipés ». Ce que nous redoutons donc c'est le risque de transfert de recyclage et du traitement des déchets vers ces pays où les exigences de toutes sortes seront moindres. Ces nouveaux pays vont faire partie de la Communauté européenne et l'espace devient tellement vaste qu'on redoute qu'il n'y ait pas de contrôle possible à proprement parler. Economiquement, cela pourrait être préjudiciable pour les entreprises. On alerte les pouvoirs publics européens sur les risques possibles. Mais s'il n'est question ici que de notre profession, on peut aisément imaginer qu'il s'agit d'un problème beaucoup plus général.

D'un autre côté, l'ouverture à l'Est propose un marché nouveau, un développement, de nouveaux consommateurs potentiellement générateurs de déchets, et donc des opportunités d'installations industrielles peut-être pas immédiates. Avant de penser à traiter les voitures, il faut que les consommateurs les aient achetées. Mais dans cinq ou dix ans, ces marchés pourraient devenir considérables. C'est dans une moindre mesure ce que nous avons constaté sur l'Espagne, qui conduit un développement à deux chiffres, alors que dans des pays comme l'Allemagne ou la France, on ne peut plus espérer d'importants développements. Si l'Europe a un sens, accélérer le développement des pays est une sorte de devoir, sinon cela n'a aucun intérêt. ●

