

<https://cdurable.info/Navires-poubelles-l-indispensable-depollution.html>



Navires poubelles : l'indispensable dépollution

- Planète - Contribution Ecologique -



Date de mise en ligne : jeudi 24 septembre 2020

Copyright © CDURABLE.info l'essentiel du développement durable - Tous
droits réservés

Qu'ils soient en phase de démantèlement ou toujours en service, nombre de navires dangereux, contenant notamment de l'amiante, circulent sur les mers et les océans, stagnent dans des ports ou sont échoués sur des plages d'Asie pour être démolis. Pourtant, des solutions existent pour mener ces chantiers de dépollution complexes.

Cela fait plus de dix ans que le Rio Tagus croupit dans le port de Sète. Ce cargo long de 80 mètres arrive en octobre 2010 en provenance d'Egypte, avec à son bord 2 700 tonnes d'urée destinées à l'industrie locale des engrais et 12 marins originaires de Guinée, d'Egypte et d'Ukraine. Comme l'un de ses deux moteurs est en panne et qu'il présente une voie d'eau dans sa coque, il est condamné à ne plus prendre la mer. Depuis cette date, le bateau-poubelle est toujours amarré au quai Paul-Riquet... Et à chaque fois qu'il pleut, il faut pomper la cale pour l'empêcher de couler.

En octobre 2016, après plusieurs ventes aux enchères infructueuses, le chimiquier est racheté pour 11 000 euros par la société espagnole Varadero, qui prévoit de le remorquer pour le démanteler à Barcelone. Mais l'État français met son veto : trop risqué pour l'environnement. En février 2019, la Région Occitanie, propriétaire du port de Sète, lance un appel d'offres en vue d'un « découpage » sur place. Mais en novembre 2019, le Tribunal administratif de Montpellier s'y oppose, considérant qu'il n'y a pas urgence à démanteler le vieux navire, même si le rapport d'expert estime que son état de délabrement avancé l'expose au risque de sombrer dans les deux ans. « S'il venait à couler à pic dans le port, les coûts de renflouement et de traitement des pollutions seraient bien supérieurs à celui d'une opération de démolition planifiée, sans oublier qu'une fois remis à flot, il faudra toujours le démolir », souligne l'association Robin des Bois.

Pour un recyclage sûr et écologique des navires

Malheureusement, le cas du Rio Tagus n'est pas isolé. Selon une étude de la Commission européenne, du cabinet londonien Clarksons et de l'association Robin des Bois, entre 1 000 et 1 300 navires marchands sont démantelés chaque année dans le monde, dont les deux tiers battent pavillon européen. Et aujourd'hui encore, plus de 70 % des navires de grande taille finissent découpés sur des plages du sud-est asiatique, en Inde, au Pakistan ou au Bangladesh. Des pays qui ne garantissent pas toujours la sécurité des ouvriers travaillant sur les chantiers de démolition et pratiquent régulièrement le beaching, une opération consistant à faire s'échouer le navire sur la plage pour le démanteler avec tous les impacts environnementaux que cela implique.

En France, seuls quelques grands navires de l'Etat sont aujourd'hui recyclés dans l'Union européenne. La Marine nationale a tiré les leçons de la saga de l'ex-Clemenceau et défini un processus très codifié pour gérer le démantèlement de ses navires dans des chantiers européens, principalement en France et en Belgique. Mais toutes les marines militaires européennes ne sont pas aussi vertueuses et certaines alimentent toujours les chantiers de démolition d'Aliaga, en Turquie, qui pratiquent le beaching. Quant aux navires marchands, ils sont très majoritairement déconstruits en Asie pour des raisons de coût.

La France et l'Europe tentent de faire bouger les lignes. En 2012, l'Hexagone a été le premier pays à ratifier la convention de Hong Kong de 2009, qui doit aboutir à un recyclage « sûr et écologiquement rationnel des navires ». Mais ce texte n'entrera en vigueur que deux ans après sa ratification par quinze États, représentant au moins 40 % de la flotte mondiale et dont les capacités de recyclage atteignent au minimum 3 % de leurs flottes. Au 31 décembre 2018, seuls six pays avaient ratifié la convention (Belgique, Congo, Danemark, France, Norvège, Panama). En 2019, ils ont été rejoints par neuf autres États (Allemagne, Estonie, Inde, Ghana, Japon, Malte, Pays-Bas, Serbie, Turquie). Le nombre minimum de pays signataires est atteint... Mais les deux autres critères ne sont pas encore remplis. La

ratification récente de deux grands pays démolisseurs, l'Inde et la Turquie, est néanmoins une bonne nouvelle pour la mise aux normes des chantiers de ces pays. La signature attendue d'un autre grand pays démolisseur (Pakistan ou Bangladesh) pourrait enfin déclencher l'entrée en vigueur de la convention.

En attendant, vu la lenteur du processus, l'Union européenne a adopté, en novembre 2013, une réglementation inspirée de la convention de Hong Kong. Un règlement applicable depuis le 1er janvier 2019 qui vise à diriger les navires sous pavillon européen vers des installations de démantèlement respectueuses de la santé humaine et de l'environnement, agréées par l'UE... A partir du 31 décembre 2020, les navires sous pavillon européen ou faisant escale dans un port de l'UE devront également réaliser un inventaire des substances dangereuses qu'ils contiennent et un diagnostic technique amiante. Un progrès même si ce règlement a jusqu'ici été contourné par bon nombre d'armateurs européens, dont les navires ne sont pas sous pavillon européen ou qui les « dépavillonnent » un an ou deux avant leur départ à la casse.

Mais la donne est en train de changer, en particulier pour les entreprises sensibles à leur image de marque. Les grands armateurs - comme le Marseillais CMA CGM, leader mondial du transport maritime en conteneurs, ou l'armateur de porte-conteneurs et de navires de croisières italo-suisse MSC, ou encore le groupe danois Mærsk - savent qu'ils n'auront bientôt plus d'autre choix que de garantir la sécurité environnementale et humaine des chantiers de démolition de leurs navires.

Une offre globale française pour le désamiantage des navires

En France, les mesures se durcissent également, en particulier concernant l'amiante à bord des navires, et pas seulement dans le contexte d'une démolition. Un décret du 3 octobre 2017, appliqué depuis le 1er juillet 2018, oblige ainsi tout armateur de navire battant pavillon français et soumis à des travaux de maintenance ou de réparation, à réaliser un repérage d'amiante et à procéder à un désamiantage si les seuils en vigueur sont dépassés. Une mesure qui vise à protéger les personnes et à prévenir les rejets d'amiante dans l'environnement.

Un arrêté du 19 juin 2019, entré en vigueur depuis le 1er janvier 2020, vient compléter ce décret et en fixe les modalités d'application. Le « dossier technique amiante » doit regrouper toutes les informations liées à l'amiante et assurer la traçabilité et la cartographie des données. Il est établi sur la base d'un « repérage amiante initial » qui doit être réalisé par un organisme disposant d'une accréditation spécifique, selon une méthodologie conforme à la norme NF X 46-101.

Face à cette nouvelle réglementation, des spécialistes du diagnostic et du désamiantage se mobilisent pour répondre aux nouveaux besoins du marché. C'est le cas de DI Environnement, entreprise familiale drômoise figurant parmi les leaders français du désamiantage. Cette PME française peut s'appuyer sur ses 25 années d'expérience dans ce domaine, des moyens techniques conséquents et plus 400 collaborateurs formés, habilités et expérimentés sur l'ensemble des procédés de retrait d'amiante. DI Environnement s'est notamment fait une spécialité des chantiers très complexes de désamiantage des navires, que ce soit sur des portes conteneurs, comme récemment ceux de CMA CGM, ou sur des navires de guerre, directement pour le compte de la Marine Nationale ou pour des sociétés comme Cegelec ou Naval Group. C'est ainsi plus d'une centaine de coques que le pure player de la dépollution et du désamiantage a déjà traité, et ce partout dans le monde, de New York à Singapour en passant par Djibouti, Auckland et bien d'autres, les équipes de DI Environnement spécialisées dans ce domaine sont habituées à faire le tour du monde pour des sociétés françaises ou étrangères. Grâce à un savoir-faire particulier dans les opérations de décapage et les sous-marins, avec notamment à son actif le désamiantage des sous-marins nucléaires d'attaque de l'Améthyste, le Rubis, l'Emeraude, Saphir, ou encore le Perle, DI Environnement a été retenue en août dernier pour dépolluer, désamianter, démanteler et valoriser les sous-marins de classe SMD Agosta, Béziers et La Praya.

Mieux encore, pour aider la marine nationale (notamment via le Service de Soutien à la Flotte), les armateurs

Navires poubelles : l'indispensable dépollution

français ainsi que des multinationales comme Naval Group à faire face à la nouvelle réglementation et afin de leur proposer une offre globale, DI Environnement crée des partenariats avec d'autres acteurs du maritime, notamment des ports disposant de formes et des sociétés spécialisées. Récemment, DI Environnement s'est par exemple associé avec FMDC et SGS, au sein d'un groupement capable de gérer de bout en bout les opérations liées à l'amiante dans les navires. FMDC Diagnostics (réseau Ex'im) se charge du repérage d'amiante et des prélèvements d'air, réalisant un diagnostic complet sur le bâtiment. SGS France analyse les matériaux et l'air prélevés ainsi que les autres polluants dans son laboratoire toulousain, équipé de microscopes spécialisés. Et DI Environnement conduit les travaux de désamiantage, en s'adaptant, grâce à son savoir-faire et à son expérience, à toutes les situations. Gageons que cette offre maritime commune incitera les armateurs à se mettre en conformité avec les nouvelles exigences réglementaires.