

PAR LAURENCE MATRINGE



experte nationale
détachée auprès de la
Commission
européenne

Les **bateaux** aussi se cachent pour **mourir**

Le démantèlement des navires en fin de vie peut causer de graves dommages à la santé des ouvriers et à l'environnement, en raison des substances dangereuses qui y sont contenues. Le fonctionnement actuel du marché du recyclage laisse la porte ouverte à des situations inacceptables. Une nouvelle Convention internationale vient d'être adoptée pour améliorer le recyclage des navires en agissant tout au long de leur cycle de vie.

■ Les navires actuellement envoyés au démantèlement ont en général une trentaine d'années. Ils contiennent d'importantes quantités de substances dangereuses telles que l'amiante (en particulier sur les navires construits avant les années quatre-vingt), les huiles et boues d'hydrocarbures, les PCB et les métaux lourds contenus dans les peintures et les équipements. Ils représentent donc un des principaux flux de déchets dangereux entre pays industrialisés et pays en développement. Selon une étude réalisée en 2004 pour la Commission, on estime à 5,5 millions de tonnes le volume des substances potentiellement nuisibles pour l'environnement contenues dans les navires qui seront envoyés au démantèlement entre 2006 et 2015.

Un marché mondial et volatil

L'armateur décide de mettre fin à l'exploitation commerciale de son navire lorsque les frais d'entretien d'un navire commencent à excéder les recettes potentielles, ou lorsque le navire n'est plus intéressant pour le marché de l'occasion, autrement dit lorsqu'il est peu probable qu'il puisse être revendu. Il se met en quête d'un acquéreur qui peut être soit un courtier spécialisé, soit l'exploitant du chantier de déconstruction lui-même. En règle générale, le navire transporte alors une der-

REPÈRES

Sur les 50 000 navires marchands naviguant internationalement, entre 200 et 600 sont envoyés au démantèlement chaque année. Ce chiffre devrait augmenter et atteindre plus de 1 000 navires par an dans les deux prochaines années. À cela, deux raisons : le ralentissement économique qui pousse les propriétaires à se défaire des vieux navires maintenus en activité les dernières années en raison du dynamisme et de la rentabilité du marché du fret ; le retrait progressif des pétroliers à simple coque.

nière cargaison jusque dans la zone géographique de ce chantier. Après ce dernier voyage, le navire est acheminé par ses propres moyens de propulsion vers le chantier de déconstruction où il sera démantelé. Contrairement à ce qui se passe pour le traitement de la plupart des autres déchets, les propriétaires sont payés pour le démantèlement de leurs navires. Le prix payé est approximativement équivalent à celui du poids d'acier du navire et actuellement de l'ordre de 235 dollars la tonne.

Si le démantèlement des navires se pratiquait assez couramment dans le sud de l'Europe jusque dans les années soixante, des coûts du travail inférieurs et la hausse de la demande locale pour l'acier ont conduit à un déplacement de cette activité vers le Japon, la Corée et Taïwan jusqu'au début des années quatre-vingt. Depuis, l'activité s'est déplacée principalement vers l'Inde, le Bangladesh et le Pakistan. Dans ces pays, les navires sont démantelés directement sur les plages où ils sont échoués en utilisant la force de la marée. Démanteler des navires permet de recycler de grandes quantités de métal et donc de limiter l'utilisation de matières premières vierges. Le recyclage des navires est d'ailleurs, pour certains de ces pays, le seul moyen d'accéder, à un prix abordable, aux métaux dont ont besoin leurs secteurs économiques. On

estime ainsi que 80 à 90 % de l'acier utilisé par le Bangladesh provient des navires en fin de vie. Malgré cela, les impacts environnementaux des méthodes de démantèlement majoritairement mises en œuvre actuellement dans ces pays sont négatifs pour plusieurs raisons : absence quasi systématique de systèmes de confinement qui éviteraient les pollutions du sol et de l'eau ; rareté des installations d'entreposage des déchets ; traitement des déchets résultant du démantèlement rarement conforme à des normes, même minimales, de protection de l'environnement.

Des emplois dangereux

Le recyclage des navires est une activité à haute intensité de main-d'œuvre et donc créatrice d'emplois. Mais l'essentiel des travailleurs est ainsi exposé à des produits toxiques mortels, à des gaz explosifs, à la chute de plaques métalliques et n'a pas même accès aux équipements de protection et de sécurité individuelle les plus simples. Au Bangladesh, quelque 200 ouvriers de la déconstruction ont trouvé la mort entre 1998 et 2003 à la suite d'accidents liés au travail. Même si des efforts ont été entrepris pour améliorer la situation, il reste encore beaucoup à faire pour parvenir à des conditions de travail décentes pour tous.

Actuellement, les sites respectueux des normes de sécurité et d'environnement, principalement situés dans les pays européens, en Turquie, et en Chine, permettent de traiter 30% de la demande. Ils souffrent de la concurrence avec l'Asie du Sud en raison des coûts liés au respect de ces normes ainsi qu'à la différence de coût de la main-d'œuvre.

Des règles difficiles à appliquer

Plusieurs scandales liés à des transferts de déchets dangereux vers des pays en voie de développement – mais également entre pays développés – intervenus dans les années quatre-vingt ont attiré l'attention sur la nécessité de contrôler ces transferts. La Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, adoptée en 1989, prévoit un système mondial efficace de notification et d'autorisation préalables en ce qui concerne les transferts de déchets dangereux entre pays. Un amendement, qui n'est pas encore entré en vigueur au niveau



© PHOTO FERLINGA 2006

international, a été adopté en 1995 en vue d'interdire les exportations de déchets dangereux depuis les pays de l'Union européenne et de l'OCDE vers des pays non-membres de l'OCDE. Ces textes sont en vigueur au sein de l'Union européenne depuis 1998.

La jurisprudence permet de considérer un navire comme déchet au sens de cette Convention et comme un navire en vertu d'autres règles internationales. En effet, la décision du propriétaire d'un navire – par exemple dans un contrat de démolition – d'envoyer son navire au démantèlement est souvent assimilable à l'action de « se défaire », qui se trouve au cœur de la définition du déchet dans le droit communautaire. Toutefois, la législation régissant les transferts de déchets est rarement appliquée en ce qui concerne les navires envoyés au démantèlement. La plupart des pays de recyclage sont, en effet, peu enclins à utiliser la procédure de notification et d'autorisation prévue par la Convention de Bâle dans le cas des navires importés en vue de leur démolition. Il est en outre difficile d'appliquer le règlement communautaire sur les transferts de déchets et l'interdiction d'exportation qu'il contient lorsqu'un navire devient déchet en dehors des eaux européennes.

Une nouvelle Convention pour agir tout au long du cycle de vie

L'opinion publique internationale s'étant émue des conditions dans lesquelles le démantèlement des navires était conduit et de l'absence d'une filière de démantèlement socialement et écologiquement acceptable, le débat a été porté au niveau politique.

En 2005, les pays membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont décidé d'élaborer une nouvelle Convention. Après quatre ans de négociations, la Convention de Hongkong sur le recyclage sûr et écologiquement sain

Les propriétaires sont payés pour le démantèlement de leurs navires

Couvrir tout le cycle de vie des navires

La Convention de Hongkong concerne les navires tout au long de leur vie. Elle limite l'usage de certaines substances dangereuses lors de la construction de nouveaux navires. Pendant leur exploitation, elle prévoit que soit tenu à jour un inventaire des matières dangereuses contenues dans le navire. Pour leur recyclage enfin, elle impose des exigences précises : installations de recyclage dûment autorisées ; élaboration, pour chaque navire, d'un plan précis de recyclage ; etc.

des navires a été adoptée en mai 2009.

L'enjeu de la négociation était de réussir à trouver un texte équilibré entre les pays du pavillon dont dépendent les propriétaires de navires et les pays où sont situées les installations de recyclage. Il s'agissait également de trouver un compromis entre les impacts environnementaux, sociaux et économiques des dispositions de cette Convention durant tout le cycle de vie des navires.

Les discussions ont été difficiles. Les conditions d'entrée en vigueur particulièrement complexes qui ont été adoptées en constituent un exemple intéressant. De nombreux instruments, comme la Convention de Bâle, se contentent d'un seul critère pour entrer en vigueur et devenir légalement contraignants : la ratification par un nombre déterminé de pays. Les Conventions élaborées par l'OMI requièrent généralement également que ces pays représentent une proportion suffisante de la flotte mondiale.

Cependant la nouvelle Convention n'entrera en vigueur que deux ans après que trois critères auront été remplis. Elle devra avoir été ratifiée par 15 États, et ces pays devront représenter 40 % de la navigation marchande mondiale en tonnage brut. En outre, le volume cumulé de recyclage annuel de navires de ces États doit avoir constitué, au cours des dix années précédentes, pas moins de 3 % de leur tonnage cumulé de navigation marchande. Ces dispositions répondent au souci des pays du pavillon – disposer d'une capacité de recyclage suffisante et adaptée – comme au souci des pays du recyclage – avoir le temps de s'adapter à ces nouvelles exigences. Pour que la Convention puisse s'appliquer, il sera donc indispensable que les principaux États du pavil-

lon et ceux du recyclage fassent preuve de bonne volonté.

Dans les deux ans à venir, et alors qu'un certain nombre de pays s'apprêtent à signer puis à ratifier la nouvelle Convention, la méthodologie et les données à utiliser pour vérifier le respect des conditions d'entrée en vigueur doivent encore être établies et approuvées. Des directives précisant les conditions techniques

Nord-Sud : une distinction difficile

La distinction entre pays du pavillon et pays du recyclage ne correspond que très partiellement à celle qui existe entre pays du Nord et pays du Sud. Ainsi, si l'on pense au Liberia, au Panama ou encore aux îles Marshall, il est manifeste que les pays possédant les pavillons les plus importants ne sont pas tous des pays du Nord. Dans le même temps, les capacités de démantèlement existant dans l'Union européenne, en Norvège, en Turquie ou aux États-Unis montrent à l'évidence que les pays du recyclage ne sont pas systématiquement des pays du Sud. Enfin les pays du recyclage ne forment pas un ensemble homogène, puisque les efforts entrepris pour améliorer les pratiques actuelles sont hétérogènes.

de mise en œuvre de la Convention devront également être développées.

De leur côté, les Parties à la Convention de Bâle vont maintenant analyser la nouvelle Convention. Elles avaient en effet accepté qu'une nouvelle Convention soit développée au sein de l'Organisation maritime internationale, à la condition expresse qu'elle fournisse un niveau de contrôle équivalent au leur. Cette analyse sera menée dans les années à venir. En effet, bien que la nouvelle Convention soit en général considérée comme une avancée vers l'amélioration des pratiques de recyclage, son niveau d'ambition a pu être critiqué par certains. ■

AVERTISSEMENT

Les opinions exprimées dans cet article sont purement personnelles et ne peuvent en aucun cas être considérées comme exprimant une position officielle de la Commission européenne. Les recommandations de l'auteur ne doivent pas être interprétées comme constituant un signal politique ou légal que la Commission a l'intention de prendre une quelconque mesure législative.

Il sera indispensable que les principaux États fassent preuve de bonne volonté