



Recueil des principaux communiqués navires en fin de vie. (Par chronologie depuis 2000 et par thèmes)

- Pour un chantier de démolition en Europe page 1
- Immersions de vieux navires par la Marine Nationale page 11
- Le *Clemenceau* page 13
- Le *Norway* page 21

Pour un chantier de démolition en Europe

28 juin 2000. Le *Junior M* va reprendre la mer

C'est l'offre d'un récupérateur grec qui est retenue par les autorités portuaires, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest, et les services fiscaux de Quimper. Abandonné par son armateur égyptien, le *Junior M* est à Brest depuis le 11 octobre 1999. Il est aujourd'hui propriété des Domaines.

Allant de Saint-Petersbourg au Maroc, le *Junior M*, construit en 1973, transportait 7000 tonnes de nitrate d'ammonium en vrac, un conditionnement interdit dans les ports européens. Environ 1000 tonnes ont été immergées "au grand large" par la Marine Nationale. Environ 6000 tonnes ont été déchargées à terre pour le compte d'une société bretonne spécialisée dans la transformation des engrais.

Le *Junior M* est dans un tel état de délabrement que toutes les autorités maritimes s'accordent sur son sort: **la démolition.**

Mais son acquisition par un courtier grec ouvre la porte au recyclage du *Junior M* dans un pavillon de complaisance comme le pavillon maltais ou celui de Chypre, suivant l'exemple du *Kifangondo*, racheté 400.000 francs au Havre par un armateur grec en faillite et réimmatriculé à Malte sous le nom de *Tango D.*

Le dépôt d'une caution de 200.000 francs et la fourniture ultérieure au Consul de France à Athènes d'un certificat de destruction sont les seules garanties exigibles par les autorités françaises pour la sortie de flotte du *Junior M.*

Dans le cadre d'un renforcement de la sécurité maritime le *Junior M* doit être démoli en France. Sa remorque à travers le golfe de Gascogne, l'océan Atlantique et la Méditerranée constitue un risque pour l'environnement marin et pour la navigation. Le voyage durerait au minimum trois semaines.

(Voir communiqué du 6 décembre 1999 "Nous sommes tous des marins du Tiers-monde").

19 octobre 2000. A la casse ou au musée !

Le groupe TotalFinaElf a décidé de ne plus utiliser ou affréter pour le transport d'hydrocarbures des navires âgés de plus de 25 ans. Cette décision est applicable sur l'océan mondial. C'est donc en toute logique que la compagnie pétrolière refuse désormais de charger ses produits à bord du *Tatihou* et du *Gatteville*, 2 caboteurs pétroliers basés à Cherbourg. Le *Tatihou* a été lancé en 1964 ! Vétéran de la flotte française marchande, il a servi au Gabon avant de rejoindre Cherbourg.

En prenant en considération l'âge du navire parmi ses critères de sélection, Total va dans le bon sens, celui de la sûreté. D'autres affréteurs et armateurs pétroliers sont concernés. Leurs navires soumis à des contraintes fortes de chargement et de rotation sont atteints par l'obsolescence technique et la limite d'âge. Pour ce qui concerne la flotte française, il en va ainsi de Mobil (*Athos*, 1974, et d'*Artagnan*), Petromarine (*Socoa*, 1971 et *Tourmalet*, 1975), Maritima (*Maritima 10*, 1975) et Socatra (*Iguela*, 1973 - *Argoat*, 1973 - *Arvor*, 1971 - *Neng'Abembe*, 1973).

Aujourd'hui, la Copamar dont les équipages sont en grève à Cherbourg conteste la décision de Total et entend trouver de nouveaux chargeurs parmi les producteurs pétroliers. L'armateur estime en particulier que la certification de Véritas constitue un gage de sécurité. A titre d'exemple, rappelons que *l'Estonia*, *l'Erika* ou *l'An Oriant* ont été en fin de vie certifiés par Véritas.

Donc, Robin des Bois dit que le *Tatihou* et le *Gatteville* doivent aller à la casse en Europe, sans être revendus à des sociétés off-shore battant pavillon de complaisance, comme le *Somport* (1970) que l'armateur français Petromarine vient de vendre à une société immatriculée au Honduras. Et le gouvernement français ainsi que l'Union Européenne qui se disent résolus à renouveler la flotte et à chasser les pavillons et bateaux sous-normes, doivent faciliter par des mesures techniques et financières la mise en chantier naval de navires sûrs, donnant des garanties maximales, tant au point de vue de la navigation que des dispositifs antipollution.

29 novembre 2000. La complaisance à la nantaise

Nantes-Saint-Nazaire, le port qui avait décidé il y a un an de ne pas autoriser l'entrée de *l'Erika*, s'apprête à laisser partir le *R Jupiter*.

L'ex *Oscar Jupiter* avait été immobilisé à Nantes en janvier 1998. Roumain, rouillé et délaissé, il a été, à la requête du Port Autonome, vendu aux enchères en septembre 2000 et adjugé à un courtier danois pour 1.040.000 francs; une somme correspondant à l'argus des cargos d'occasion, beaucoup plus élevée que la valeur des bateaux destinés à la démolition immédiate. Le cahier des charges de la vente n'exigeait aucune garantie sur la sortie de flotte du navire. Remaquillé dans le port de Nantes par une vingtaine de marins-ouvriers en majorité roumains, dont les conditions de travail étaient indignes d'un chantier français jusqu'à ce que Robin des Bois alerte le centre de sécurité maritime de Saint-Nazaire. L'*R Jupiter*, 24 ans, est agréé par une officine de classification établie à Panama.

L'ex *Oscar Jupiter* serait en fait promis, selon des informations non confirmées, à une deuxième vie en Inde. Passé il y a quelques jours sous pavillon bolivien - le drapeau de la Paz est le seul accessoire neuf à bord - après un bref passage sous le pavillon caraïbe de Belize pendant 2 semaines *l'R Jupiter* va donc être lâché dans le Golfe de Gascogne en décembre. Il serait détruit au Pakistan. Sans aucun doute, mais quand ? 90% des bateaux de la flotte mondiale sont détruits en fin de vie dans l'Océan indien et en Chine dans des conditions moyenâgeuses, porteuses de risques pour les dépeceurs et pour le littoral.

Alors que le Parlement européen examine les propositions de la Commission sur le renforcement de la sécurité maritime, les autorités françaises, après un an de beaux discours, alimentent le marché mondial des bateaux sous-normes qui se transforment trop souvent en bateaux sous-marins. Robin des Bois réclame, de même que le syndicat CFDT du transport maritime, la création d'un pôle de démantèlement et de recyclage des navires en Europe du Nord.

29 décembre 2000. La fuite du R Jupiter

Le *R Jupiter*, ex - *Oscar Jupiter*, bateau poubelle immobilisé à Nantes pendant 3 ans, a quitté précipitamment et dans des circonstances troublantes le port de Saint-Nazaire vendredi 1er

décembre à 21 heures, sous pavillon bolivien, avec 20 hommes à bord. Selon le communiqué diffusé par la Préfecture de Loire-Atlantique le 1er décembre à 20 h30, le *R Jupiter* était promis à la démolition dans le port de Gadani au Pakistan. Après une enquête dans les milieux portuaires du Pirée, Robin des Bois a découvert qu'en fait, le *R Jupiter* s'était rendu dans le port du Pirée où il a séjourné du 10 décembre environ, jusqu'au 23 décembre 2000. Il a ensuite quitté précipitamment le port du Pirée pour l'Ukraine, toujours sous pavillon bolivien, alors que cette immatriculation n'était valable que pour un ultime voyage de France vers le chantier de démolition. Il est désormais sans assurance et sans immatriculation et navigue actuellement en mer Noire. Le *R Jupiter* appartient à Starchild Investments Limited basé sur l'île de Man qui a l'intention de réimmatriculer le navire pour la navigation.

L'association Robin des Bois dénonce la négligence des autorités maritimes françaises qui ont laissé partir ce navire sans avoir de garantie formelle sur sa destruction. Il en va de même de tous les autres bateaux sous-normes détenus dans les ports français.

Brest, le 10 janvier 2001. Nos vœux pour le nouvel Han

Constatant que le *Han*, ex – *Palatial 1* est désormais sans pavillon, sans certificat de navigation et sans titre de sécurité,

Constatant qu'il n'est donc plus un navire au sens du droit maritime, et qu'en conséquence, il ne peut plus faire l'objet d'une exploitation commerciale,

Sachant cependant que le *Han*, alors qu'il s'appelait encore *Palatial 1* a chargé avec l'accord du port de Brest environ 1.500 tonnes de matériel polluant ayant servi au pompage de *l'Erika* et vendu par Total à un industriel grec non identifié,

Sachant en outre que le propriétaire du *Han* persiste à vouloir livrer ce fret dans un port grec ou turc,

Regrettant que le gouvernement français autorise en dernier ressort le départ en remorque du *Han* avec son fret dans la cale, et qu'ainsi un engin encore flottant se voit autorisé à assurer une mission commerciale de transport maritime, ouvrant la voie à un nouveau mode de transport par épave en remorque, encore plus économique que le moins cher des navires battant pavillon national ou de complaisance,

Et consciente enfin du fait que la démolition du *Han* à son arrivée éventuelle dans un port de Méditerranée n'est pas garantie puisque ses propriétaires actuels, ou éventuels repreneurs, le destinent à la navigation, suivant l'exemple du *R Jupiter* se livrant à des réparations et des opérations commerciales dans des ports concernés par le Mémorandum de Paris ou hors de ces ports, alors qu'il était immédiatement voué à la démolition d'après les autorités françaises,

L'association Robin des Bois demande le débarquement immédiat de ces marchandises illégalement embarquées et la démolition à Brest de cet ex - caboteur de 82 mètres.

26 janvier 2001. Saint-Malo: 1er rassemblement international des vieux chimiquiers

Deux navires - citernes transportant de l'acide phosphorique sont depuis le 5 janvier 2001 et le 17 janvier 2001 retenus dans le port de Saint-Malo, pour cause de déficiences techniques ou structurelles.

En premier, l'*Annamaria* pourrait prendre le départ, ce soir, vers 20 heures, à destination d'Aliaga en Turquie où il serait détruit selon les assurances données au Centre de Sécurité des Navires de Saint-Malo. L'armateur norvégien de l'*Annamaria* préfère envoyer son navire de 25 ans à la casse plutôt que de lui faire subir de coûteuses réparations.

En référence à la trajectoire du *R Jupiter*, la destruction de l'*Annamaria* ne peut pas être considérée comme acquise. Parti de Saint-Nazaire le 1er décembre 2000, le *R Jupiter* devait être détruit au Pakistan. Il navigue aujourd'hui en Mer Rouge. Nous demandons à la Norvège, État du pavillon, de s'assurer de la démolition de l'*Annamaria* et d'en communiquer les preuves aux autorités françaises et à l'association Robin des Bois.

D'autre part, étant donné que les stockages, pompes, filtres et tuyauteries des ex - usines de fabrication d'acide phosphorique sont des déchets aujourd'hui considérés comme faiblement radioactifs - l'acide phosphorique provient du traitement des phosphates qui ont des teneurs significatives en uranium - nous demandons à la Norvège de faire procéder à bord de l'*Annamaria*, et avant sa démolition, à des dépistages de radioactivité dans les appareillages et équipements les plus susceptibles d'avoir subi des dépôts de tartres radioactifs (radium et uranium). De telles précautions ont deux objectifs: épargner la santé des ferrailleurs et démolisseurs dans le chantier naval turc, et éviter la remise sur le marché, après la deuxième fusion, des ferrailles radioactives.

Le deuxième chimiquier, le *Capo Azzurro* (25 ans) battant pavillon italien, est encore immobilisé. Il devait livrer une cargaison d'acide phosphorique à la Rochelle. Mis à quai au pied des remparts à côté de l'*Annamaria*, le *Capo Azzurro* portait sur le pont, sous les événements d'aération des cuves pleines, un panneau d'information destiné à l'équipage. Il a été enlevé par un officier alors que Robin des Bois le photographiait. Il portait la mention: "*Produit suspecté cancérigène. Des équipements de protection doivent être portés dans cette zone*".

27 septembre 2001. France – Poubelle

C'est à juste titre que la Communauté européenne reproche à la France sa politique laxiste en matière de lutte contre le fléau social et environnemental que constitue l'utilisation des bateaux sous-normes.

Le *Kifangondo*, doyen des navires abandonnés, a été revendu à des armateurs grecs, avec une boîte postale au Libéria. Rebaptisé *Tango D* et réimmatriculé à Malte, il a quitté Dunkerque fin décembre 1999 avec 13.000 tonnes de sucre à destination de la Syrie après un retard de 24 heures provoqué par l'occupation du bord par une équipe de Robin des Bois. De retour au Pirée, à la mi-février, l'équipage international qui avait été engagé pour 9 mois a été débarqué, puis le *Tango D* est resté bloqué et saisi pour des raisons financières dans le port d'Eleusis. Rebaptisé *Argo Star*, il est reparti fin mai 2001. Il est toujours en service sous pavillon panaméen et son propriétaire est inconnu.

Le *Junior M*, abandonné depuis octobre 1999 dans le port de Brest avec 7.000 tonnes de nitrate d'ammonium en vrac, un conditionnement interdit dans les ports européens, a été revendu aux acquéreurs du *Kifangondo*. Il devait être détruit en Turquie. L'acquéreur a d'ailleurs récupéré ses 200.000 francs de caution après avoir produit un certificat de destruction aux autorités françaises. Cependant, ni l'ambassade de France à Ankara, ni la Direction Départementale de l'Équipement de Brest n'ont pu fournir à Robin des Bois les documents photographiques pouvant seuls authentifier la destruction du navire.

Oscar Jupiter: bloqué à Nantes depuis le 13 janvier 1998, il est revendu aux enchères à une société établie sur l'île de Man et à Dubaï dans les Emirats Arabes Unis. Après quelques bricolages, le *R Jupiter* quitte dans la nuit du 1^{er} décembre 2000, et sous la protection des forces de police, le port de Saint - Nazaire pour, selon un communiqué de la préfecture de Loire-Atlantique, être démoli à Gadani au Pakistan. En fait, le *R Jupiter* est aujourd'hui en fuite ; théoriquement banni par les pays membres du Mémoire de Paris, il est disponible pour tous les trafics grâce à la complicité des autorités françaises.

Le *Han*, un engin flottant, sans classification, sans pavillon, ex *Palatial 1*, victime d'un grave accident au large du port de Brest a été racheté en février 2001 par un récupérateur grec pour la somme de 55.000 francs. Parti en remorque et en plus avec du fret, il n'a jamais été mis à la casse et navigue aujourd'hui sous le nom de *Tom T*.

L'*Alex C*, retenu dans le port de Rouen pendant 15 jours en février 2001, a quitté sans encombre le port de Rouen pour Gand en Belgique où le centre d'inspection des navires a relevé 105 déficiences techniques. De même, l'*Elena X* après une immobilisation à Saint-nazaire pour des raisons financières et techniques pendant 2 mois et demi, a pu quitter la Loire-Atlantique. Quelques jours après, à Anvers, 31 déficiences techniques étaient relevées. Il a ensuite changé tous les trois mois de nom, de pavillon, et de société de classification. En août 2001, son propriétaire était le même que celui de l'*Oscar Jupiter*.

Dans tous les cas, les marins recrutés par des agences spécialisées ont été exploités et abusés, recevant dans le cas particulier du *Han*, une petite partie de l'argent dû après la confiscation de leurs passeports et la reconduite à l'aéroport de Roissy. Dans tous les cas, Robin des Bois a demandé que ces bateaux soient détruits en France ou dans des chantiers de proximité, ce qui a toujours été refusé. Enfin, la France, fidèle au non-principe de précaution en ce qui concerne le transport des matières dangereuses, accepte dans ses ports comme Saint-Brieuc, Le Tréguier, Saint-Malo, Caen, Honfleur, la Rochelle, Bayonne et Sète, des vieux cargos dépourvus de détecteur thermique et de système efficace de lutte contre les incendies, pleins de nitrate d'ammonium comme le *Junior M*, le *Baltisky 22*, le *Levi*, ou le *Valday*.

13 février 2002. Cherbourg: une poubelle s'apprête à quitter le port

Le pétrolier *Gatteville* construit il y a 32 ans et propriété de la Copamar va être vendu dans le courant de la semaine à un armateur grec.

Immobilisé depuis juillet 2000 dans le port de Cherbourg à cause des difficultés financières de l'armateur et du très raisonnable engagement de Total de ne plus affréter de navires de plus de 25 ans, le *Gatteville* aurait, selon des témoignages de marins professionnels, une coque en mauvais état. Il est désormais démuné de titre de navigation et de société de classification. La direction de la Copamar a l'intention de lui organiser une sortie furtive quelques jours après la signature du contrat de vente, grâce à la collaboration d'un équipage international. Les marins jusqu'alors attachés au *Gatteville* resteront à quai.

La fuite du *Gatteville* vers d'autres mers et d'autres cieux ne pourrait être possible que grâce à l'étourderie du Centre de Sécurité des Navires de Cherbourg.

Robin des Bois demande au Préfet Maritime de la Manche et au Ministre des Transports de faire en sorte que le *Gatteville*, le jour ou la nuit de son départ de Cherbourg, se dirige vers un chantier naval de proximité pour diagnostic et réparation, ou destruction.

Safer Seas « Pour des mers plus sûres et plus propres ». Contribution de Robin des Bois Brest – mars 2002.

Amélioration du niveau de sécurité de la flotte mondiale :

- Consolider le mémorandum de Paris en développant la liste des pays-membres en priorité en Méditerranée et dans les mers adjacentes et dans la mer Baltique.
- Renforcer la coordination et les échanges avec les mémorandas complémentaires, y compris dans le domaine de la formation des inspecteurs de sécurité maritime.

- Appliquer des sanctions financières et administratives vis-à-vis des pavillons et sociétés de classification favorisant la remise en circulation de navires voués à la destruction selon les autorités des ports d'accueil et présentant des taux de détention abusifs.
- Renforcer et mettre à l'unisson les pouvoirs et les devoirs des autorités de contrôle des pays-membres du mémorandum de Paris, y compris la Grèce.
- Interdire la vente des navires dont les classes de navigation ont été retirées, voire suspendues.
- Initier et dans un premier temps subventionner un chantier ou une plate-forme mobile de démolition pour assurer la sortie de flotte des navires ne répondant plus aux critères de sécurité en vigueur, en priorité sur la façade Atlantique européenne.

Prévention des pollutions par hydrocarbures et autres substances toxiques ou nuisibles :

- Accélérer la sortie de flotte des navires non-conformes à la totalité des prescriptions Marpol.
- Développer dans tous les pays producteurs et importateurs de pétrole les filières de récupération, de stockage et de traitement de déchets et boues de lavage des espaces cargaison.
- Développer dans tous les ports ou associations de ports les filières de récupération, de stockage, et de traitement des déchets et boues des compartiments-machines en conformité avec les réglementations nationales et internationales.
- Regrouper les connaissances techniques acquises au niveau international sur la gestion des déchets de marées noires ou générées par des déversements d'autres substances toxiques ou nuisibles et développer dans ce domaine la synergie entre le Cedre et les organismes équivalents.
- Elargir ces échanges d'informations et de préoccupations au stockage, au traitement des déchets et à leur suivi.
- Encourager les pays-membres de l'OMI à accélérer la mise en oeuvre et la ratification de la convention sur le renflouement des épaves.
- Faire un inventaire des ports-refuges, zone par zone, en tenant compte des capacités de stockage ou de transbordement de produits soumis au risque de naufrage.
- Faire un inventaire des plages d'échouage dans le cas où des ports proches des évènements de mer ne seraient pas disponibles.
- Reconnaître que la surveillance humaine telle que pratiquée dans les sémaphores est indispensable et complémentaire des autres moyens de détection et de vigie.

7 décembre 2002. Vautours cherchent navires-poubelles

26 ans, coque simple et beaucoup de bobos, le *Byzantio* chargé de 53.000 tonnes de fioul lourd est à Rotterdam. Il est géré par l' Aegean Shipping Management basée au Pirée. Il devait se rendre à Singapour et en Indonésie comme l'ont annoncé le 26 novembre la presse française (Aujourd'hui/Le Parisien) et Robin des Bois. Le directeur d' Aegean Shipping Management déclarait le 3 décembre que le *Byzantio* toucherait Anvers. En fait, il est donc allé à Rotterdam ; une nouvelle ruse de la part d'un vautour des ports français que Robin des Bois connaît bien depuis décembre 1999.

Gerry Ventouris a racheté au Havre pour 68.000 euros le *Kifangondo*, propriété du gouvernement angolais, tombé en panne au large de la baie de Somme en février 1994, remorqué dans le port du Havre et abandonné pendant 5 ans. Après une toilette de quelques semaines et une retape mécanique, le *Kifangondo* passait sous pavillon maltais sous le nom de *Tango D*. A Dunkerque, il a chargé 13.000 tonnes de sucre à destination de la Syrie, avec 26 hommes d'équipage de 10 nationalités différentes, liés par un contrat de travail de 9 mois. Une société de classification polonaise a validé le *Tango D* entre le Havre et Dunkerque. Malgré les très vives protestations de Robin des Bois, Dunkerque a laissé filer le *Tango D* le 27 décembre 1999. Une saisie conservatoire contre la Tango Shipping Co LTD domiciliée sur l'île de Malte et dirigée par Gerry Ventouris n'a pas réussi non plus à bloquer le navire. Présentée par une dizaine de compagnies d'assurances, elle a été levée en référé par le Tribunal de Commerce de Dunkerque au motif que les dettes contractées par M. Ventouris concernaient d'autres navires que le *Tango D* et que la Tango Shipping Co LTD ne pouvait être tenue responsable de ces créances. Les demanderesse ont été condamnées à payer 3.000 euros à M. Ventouris. Le *Tango D*, après avoir débarqué le sucre en Syrie est resté inactif à

Eleusis à partir du 20 janvier 2000. Tous les marins africains et asiatiques ont été débarqués sans préavis. Plusieurs mois après, il a repris la mer sous le nom *d'Argo Star* et sous pavillon panaméen.

Par l'intermédiaire de son agent en France, un ex-inspecteur des affaires maritimes de Marseille, M. Ventouris a été par la suite et à des degrés divers impliqué dans les rachats du *Junior M* à Brest et des pétroliers *Gatteville* et *Goury* à Cherbourg. Avec le *Byzantio*, M. Ventouris touche au haut de gamme et tape dans les plus de 50.000 tonnes de fioul lourd pour la première fois ; en 1996 il gérait un vieux pétrolier de 40.000 tonnes dans les mers de Chine.

Robin des Bois souhaite que le *Byzantio* soit promptement déchargé à Rotterdam si ce n'est déjà fait et que dans les plus brefs délais, sous la surveillance de l'Union Européenne et du gouvernement grec, le *Byzantio* soit dépollué et détruit dans le chantier de démolition le plus proche. Il s'agit d'éviter au *Byzantio* le sort du *Han*, un petit céréalier accidenté acheté à Brest en décembre 2000 pour 7.600 euros par les sociétés gigognes liées à M. Ventouris. Il n'a pas été détruit ni réparé dans le port du Pirée contrairement à l'engagement donné aux autorités françaises. Sous le nom de *Tom T*, il navigue en Mer Noire. Il est banni dans les ports européens depuis avril 2001.

10 décembre 2002. Le *Byzantio* doit aller à la casse

Le port de Rotterdam a laissé partir un vieux pétrolier vide à simple coque désormais dans l'incapacité de transporter du fuel lourd en Europe. Le *Byzantio* et ses homologues vont se concentrer dans des mers et des ports moins surveillés qu'en Europe. Sa fuite vers Singapour est porteuse de naufrages pour l'avenir. L'exportation des vieux pétroliers vers l'Asie ou l'Afrique s'assimile à l'exportation des camions et des voitures recalés aux contrôles techniques en vigueur en Europe.

Seule la démolition programmée du *Byzantio* dans un chantier naval désigné serait cohérente avec le renforcement des règles du transport maritime que souhaitent mettre en oeuvre les pays de l'Union Européenne. Le propriétaire du *Byzantio* est grec. Son pavillon est maltais. Sa sortie de flotte doit être placée sous l'autorité de ces deux pays. La chasse au *Byzantio* commencée le 26 novembre n'est pas terminée.

Pour en savoir plus sur le propriétaire du *Byzantio*, veuillez lire le communiqué suivant daté du 7 décembre, intitulé "Vautours cherchent navires-poubelles".

13 mars 2003 - Note d'information vente du *Magic Star*

Robin des Bois dénonce les conditions dans lesquelles le *Magic Star* a été vendu aujourd'hui au prix de 500.000 euros par le Tribunal de Grande Instance de Caen. En effet, l'acquéreur a refusé de décliner son identité, de dire sous quel pavillon le navire reprendrait la mer, de préciser quelle société de classification sera chargée d'agrée ce navire vieux de 25 ans et qui est en mauvais état de maintenance. Il apparaît d'autre part que, contrairement à ce qui avait été dit à l'audience précédente, les marins ne percevront pas immédiatement leurs créances salariales. Le navire actuellement dénommé *Magic Star* devrait, selon les déclarations d'un représentant des Affaires Maritimes, gagner Anvers pour "*se refaire une santé avec des certificats d'assurance provisoires*". Le même connaisseur du dossier indique que l'armateur serait européen, et que le *Magic Star* serait destiné à travailler dans l'Océan Indien. Une fois encore, un navire qui à notre sens devrait être destiné à la démolition et au recyclage, va probablement renaviguer avec un équipage multinational qui a toutes les chances au bout de quelques mois de ne pas être payé.

8 décembre 2003. Un espoir pour les navires en fin de vie

L'évolution des réglementations et des conventions internationales fait de la démolition des navires un métier d'avenir. L'extraction et l'élimination des matériaux et résidus toxiques et le recyclage des

métaux sont deux conditions indispensables à la protection de l'environnement et à l'économie des ressources naturelles.

Dans cette logique, Robin des Bois est favorable au développement des plates-formes de déconstruction navale en Europe du Nord. Elles permettraient de neutraliser sur place les navires poubelles immobilisés dans les ports et d'éviter un raz de marée dans les chantiers asiatiques où les conditions de travail et la gestion de l'environnement sont désastreuses.

Plus précisément, Robin des Bois, tout en déplorant que les États-Unis n'aient pas de solution interne, est favorable à la déconstruction en Angleterre des 2 ex-navires auxiliaires de l'US Navy arrivés début novembre dans le port d'Hartlepool. Jusqu'alors spécialisée dans le recyclage des plates-formes pétrolières, la compagnie Able UK entend dans le respect des règles européennes utiliser ses compétences dans le recyclage des navires.

Depuis 4 ans, Robin des Bois souhaite que des installations de ce type soient développées sur la façade atlantique et en Méditerranée. L'inertie des pouvoirs publics et des industriels aboutit à des scandales comme celui du porte-avions *Clemenceau*. L'initiative des industriels anglais est positive. Ils disent pouvoir recycler un navire US en six semaines. Qu'ils le fassent et qu'ensuite des conclusions objectives soient tirées de cette expérience !

30 mai 2005. Affaires Maritimes ou business

Vente aux enchères d'un car-ferry. 17 h demain, 31 mai, hôtel des ventes de Bordeaux.

Le journal national Aujourd'hui évoquait samedi 28 mai la prochaine vente aux enchères du *Médocain*. Citant un bateau en parfait état dont plusieurs milliers de touristes et autres usagers gardent un souvenir tendre, le journal précisait -seule information vraie- que le *Médocain* a été construit en 1968.

Le *Médocain*, construit donc en 1968 par les ateliers et chantiers de France-Gironde était conçu en tant que bac pour le passage d'eau entre Royan et la Pointe de Grave. Sa capacité initiale était de 266 places. Son armateur était le Conseil Général de Gironde jusqu'en mai 2004 où il a été vendu dans des conditions inconnues à la division "transport fluvial" d'un transporteur routier, Bull Services, installé à Villenave d'Ornon.

A l'occasion de sa vente, le *Médocain* est qualifié de transbordeur en eaux côtières et de car-ferry; un ratissage large qui permet d'appâter les exploitants de bateaux à passagers dans les pays où les niveaux de sécurité maritime sont faibles et souvent victimes de catastrophes maritimes à répétition, notamment l'Afrique, le Moyen Orient, l'Europe Orientale, l'Asie (voir liste attachée à notre courrier au Secrétaire d'Etat à la mer en date du 23 mai 2005).

Le *Médocain*, battant à ce jour le pavillon français, peut donc être acheté par n'importe qui et remorqué et exploité n'importe où. Les Affaires Maritimes de Bordeaux en conviennent, même si elles en sont navrées. La capacité du *Médocain* est aujourd'hui fixée à 500 passagers. En fait "d'état parfait", sa conception archaïque, son pont supérieur, ses moteurs d'origine à la maintenance improbable, en font un candidat logique à un suicide collectif à base de surcharge et de pannes, un *Joola bis* (1800 morts au Sénégal), ou plus près de chez nous un *Saint-Philibert bis* (450 victimes en 1931), surchargé, égaré dans l'embouchure de la Loire, certifié par Véritas et naufragé. Le *Saint-Philibert*, quelques mois après la tragédie, a été renfloué et réutilisé après arasement de ses superstructures comme transporteur de sable jusqu'en 1979 entre Morlaix et Saint-Malo.

Mais le *Médocain*, lui, est revendu en tant que navire à passagers. Au nom de la libéralité du commerce, il n'est soi-disant pas possible de restreindre sa revente à la démolition ou à son installation sur un rond-point ou un quai. Le Ministère des Transports n'a pas répondu aux

sollicitations de Robin des Bois en date du 23 mai (voir pièce ci jointe). La sortie de flotte pour les vieux pétroliers, tout le monde s'y accorde, mais pour les navires à passagers il n'y a rien à faire. Il est vrai que lorsqu'un pétrolier coule, la cargaison coûte cher, et les indemnités aussi sur le littoral européen et américain, tandis que lorsqu'un transbordeur à passagers coule sur le Congo, la cargaison n'a pas grande valeur. Quant aux responsabilités des vendeurs, elles sont totalement dégagées puisque l'adjudicataire de la vente signera une "prise de possession" du *Médocain* le rendant immédiatement responsable "de toutes manoeuvres effectuées".

7 février 2006. A la casse.com

Bulletin d'information sur la démolition des bateaux. A la différence du *Clemenceau*, aucun des bateaux désignés n'a subi de désamiantage préalable. Certains sont d'origine européenne.

En Angleterre, le chantier de démolition Able " Teeside Environmental Reclamation and Recycling Center " est en attente des autorisations de la collectivité locale d'Hartlepool et de l'agence britannique de l'environnement. Depuis plus de 2 ans, 4 anciens navires de la marine militaire américaine ont été remorqués en Europe. Exigeant le retour aux Etats-Unis des 4 "ghost-ships ", des organisations écologistes ont bloqué le processus de recyclage. Les bateaux sont toujours en attente à Hartlepool.

En Asie : *Bahagia*. Tanker, 3.872 t de ferrailles. Pavillon Singapour. Construit au Japon en 1977. Détenu en octobre 2005 dans le cadre du mémorandum de Tokyo. Certificat de classification valable jusqu'en 2008 par la société japonaise NKK. Vendu pour démolition au Bangladesh pour 375 \$ la t.

Herakles. Marchandises diverses, 159 m de long, 5.212 t de ferrailles. Pavillon Thaïlande. Construit en Espagne en 1976. Gestionnaire grec. Vendu pour démolition au Bangladesh, pour 353 \$ la t.

Jelita. Marchandises diverses, 4.912 t de ferrailles. Construit en 1977. Pavillon Indonésie. Armateur inconnu. Vendu au Bangladesh. Après un échouage sur un récif de corail suite à une grosse tempête et un remorquage dans le port Kenyan de Mombasa, les 23 membres d'équipage ont été abandonnés. Le navire a été vendu aux enchères. Les marins ont été rapatriés en Indonésie avec 60% de leurs salaires.

Jovial Duckling. Tanker, 236 m de long, 13.073 t de ferrailles. Construit au Japon en 1980. Pavillon Panama. Double coque. Régulièrement affrété en Europe du Nord. Retenu à Baltimore et à Gibraltar en 2002 pour déficiences. Echouage en Turquie en été 2004 suite à une panne moteur. Vendu pour être démolit au Bangladesh, pour 347 \$ la t.

Linnea. (Ex. *Övik Saga*). Passagers / Marchandises diverses 1.500 t de ferrailles. Construit en 1964. Pavillon des îles Vierges Britanniques. Après 10 ans d'abandon en Thaïlande puis en Malaisie, vendu pour démolition au Bangladesh. Liaisons entre le Danemark et le Groenland, 197 passagers.

Lyra. (Ex. *Sirius*). Vraquier, 176 m de long, 27.140 t de ferrailles. Construit au Japon en 1976. Céréaliier. Pavillon Chypre. Vendu pour être démolit à 350 \$ la t au Bangladesh.

Pageia. (Ex.???? Pavillon Russie) Navire de recherche, 7.836 t de ferrailles plus 300 t d'aluminium. Payé en espèces, en l'état, à Chypre pour 385 \$ la t.

Spirit of Yahveh. Vraquier 154 m du long, 5.445 t de ferrailles. Céréaliier. Construit au Japon en 1980. Pavillon Panama. Ex. *Lion Glory*, *Orion Glory*, *Odelia*, *Eastern Glory*, *Handysize Bulker*. Au Sri Lanka, les 20 membres de l'équipage ont assigné en justice l'armateur pour non-paiement de 140.611 \$ (de Singapour).

Triumph. Vraquier, 6.750 t de ferrailles. Construit au Japon en 1976. Pavillon Libéria. Vendu pour démolition au Bangladesh.

Deux gros bateaux de pêche bulgare et ukrainien, *Amfibio* (EX. *Ofélia*). 88 m du long construit en 1975 en Pologne et le *Westfishing* (Ex. *Orkevi*), 62 m du long, construit en 1984 en Allemagne de l'est, pavillon URSS jusqu'en 1992, ont été vendus pour démolition en Inde.

Plusieurs autres bateaux sont voués à la démolition depuis le début de l'année 2006 mais les contrats avec les chantiers ne sont pas encore définis : Il s'agit des *Grampian City*, *Kommandor Amalie*, *NCC Jizan*, *Chevron Mississippi*, *Sentosa*, *Chios Horizon*.

Analyse : le mois de janvier est par tradition calme dans le domaine de la démolition des navires. Cette pause s'inscrit dans un marché lui-même déprimé depuis le 2ème semestre de l'année 2005. Le retrait partiel des pétroliers à simple coque n'a pas eu des répercussions immédiates pour les chantiers de démolition.

Le cas du Rotterdam : Le paquebot *Rembrandt* (Ex. *Rotterdam*). Lancé en 1958, il devrait être converti en hôtel flottant à Rotterdam. Soumis depuis le début de l'année à un carénage dans le chantier naval de Cadix en Espagne, il devrait dans quelques semaines rejoindre le chantier naval de Gdansk en Pologne pour être désamianté. Les quantités d'amiante ne sont pas connues. Le désamiantage partiel serait proportionné à la nouvelle vocation du navire et respectueux de la somptueuse décoration. Le dossier n'a pas été abordé à notre connaissance sous l'angle de la convention de Bâle ou de tout autre accord européen sur les déchets amiantés.

Sources: Abandoned Seafarers Andrew Mwangura, Business Line, Clarkson's World shipyard Monitor, Clarkson's Shipping Intelligence Network, Clarkson's Shipping Intelligence Weekly, Equasis, Freshly Minted Marine, IACS Permanent Secretariat's Report, James Fisher and Sons plc Annual Report and Financial Statements, Lloyd's List, Maritime Matters, Mémoire de Tokyo, Newsroom – Detentions, Online edition of Daily News, Seatrends, SRJ Ship Repair Journal, archives et sources personnelles Robin des Bois.

! Les bulletins "A la casse.com" suivants ne sont pas dans ce dossier. Ils sont disponibles sur le site internet de Robin des Bois.

27 février 2006. Un dock flottant qui tombe à pic

Par l'intermédiaire d'un appel d'offres international qui sera clos le 1^{er} mars 2006, le Port Autonome du Havre (PAH) s'apprête à se séparer d'un dock flottant de 310 m de long.

Pour le PAH, « le dock flottant n'a plus de raison d'être ». Très vite dit. Inauguré en 1981 et financé par l'argent public, c'est un outil polyvalent de maintenance, de transformation, de réparations d'urgences, voire de démolition ou de désamiantage des navires.

Alors que le Port Autonome du Havre s'apprête (en présence du Président de la République) à inaugurer Port 2000, supposé ouvrir une nouvelle ère pour le trafic maritime dans l'estuaire de la Seine, la disparition de cet outil appauvrirait encore plus les conditions actuelles de la sécurité maritime dans la Manche et l'estuaire de la Seine.

A titre d'exemple, le pétrolier *Katja*, long de 232 m, endommagé en août 1997 à la suite d'un accostage mal maîtrisé dans le port du Havre avait été réparé sur place grâce à la disponibilité du dock flottant. En ce moment même, le *Sigmagas*, un butanier accidenté après une collision avec un autre butanier dans l'estuaire de la Loire est remorqué, malgré le bulbe percé et des brèches sur l'étrave, vers le port allemand de Bremerhaven, faute de disponibilité immédiate d'un chantier de réparation à Saint-Nazaire, à Brest, au Havre et à Dunkerque !

Robin des Bois demande donc au ministère des Transports, au ministère de l'Ecologie, aux élus du littoral et aux plus hautes autorités de l'Etat de s'opposer à la vente à l'étranger du dock flottant du

Robin des Bois. Mai 2006. 10/25

Havre et de l'inscrire entre Saint-Nazaire et Dunkerque dans un système souverain et amélioré de prise en charge des navires accidentés ou contraints pour des raisons techniques, administratives ou commerciales à des réparations vitales et urgentes.

La réparation navale havraise est en survie faute de volonté technique et politique du Port du Havre et de l'Etat français. Elle se spécialise dans les navires de petite taille, en particulier les bateaux-mouches de Paris. On attend autre chose d'un port qui reçoit annuellement plus de 40 millions de tonnes de produits chimiques et pétroliers et ambitionne d'être une plate-forme mondiale de réception des porte-conteneurs, et qui doit rester disponible en tant que port-refuge pour les navires accidentés dans le rail maritime de la Manche.

21 avril 2006. Epave-sur-Seine

Un navire sous-normes, le *Domiat*, est immobilisé depuis plus de 3 semaines dans le port de commerce de Rouen. Après une inspection du Centre de Sécurité Maritime, le *Domiat* a l'autorisation de quitter Rouen à la seule condition d'aller au Havre pour subir une mise en cale sèche et une inspection totale des parties immergées. En effet, le *Domiat* prend l'eau et des réparations profondes s'imposent, à moins que ça ne soit la démolition.

Le *Domiat* appartient à un armateur égyptien dont plusieurs bateaux, y compris les plus récents construits en 1991 et en 2000, font l'objet d'une maintenance précaire d'après la banque de données Equasis. Le *Domiat*, 200 m de long, construit en 1985, s'est échoué en 2004 dans le détroit d'Oresund entre la Suède et le Danemark.

Le problème c'est qu'il n'y a pas d'équipement disponible dans le port du Havre pour l'accueillir et l'inspecter.

Robin des Bois demande donc au port du Havre de réactiver sans délais le dock flottant. La vente de cet outil capable d'accueillir dans des situations d'urgence des navires de grande taille a été suspendue sur ordre du gouvernement courant mars 2006, à la suite des interventions de Robin de Bois. Ce communiqué insistait en particulier sur la nécessité de conserver entre Saint-Nazaire et Dunkerque un équipement polyvalent capable de gérer des arrêts techniques de navires dans l'incapacité de naviguer. Le *Domiat* en est un bel exemple.

Immersions de vieux navires par la Marine Nationale

20 novembre 2001. Victor ou l'impuissance de la France

Le port de Brest a hérité en avril 2000 d'un bateau letton en avarie, de 3300 tonnes de blé et de 15 marins étrangers. Le blé a été déchargé, les marins reconduits. Reste le *Victor*, 102 mètres de métaux à récupérer, de pyralène et d'amiante à mettre hors d'état de nuire.

Encore une fois, l'Etat français et ses services fiscaux vendent aux enchères une épave, prêts à accepter les espèces ou le chèque d'un véreux représentant d'une société éphémère basée au Liberia ou off-shore. Instruite par les exemples du *Tango D* (ex-*Kifangondo*), du *R Jupiter* (ex *Oscar Jupiter*) et du *Tom T* (ex *Han*), l'association Robin des Bois demande au gouvernement français de ne plus être complice de la mafia des bateaux - poubelles, ces forbans du 21 ème siècle qui abondent le fonds mondial des rafiots pourris engagés dans les trafics illicites d'armes, de marchandises volées, ou de réfugiés.

En cédant de tels cargos à de tels armateurs - récupérateurs souvent liés à de prétendus chantiers de démolition de navires, la France, uniquement soucieuse de libérer ses quais, est complice de l'insécurité et de la précarité qui règnent sur l'océan mondial.

Quant à "l'océanisation" - c'est-à-dire le pétardage et le naufrage prémédité du *Victor* par la Marine Nationale - elle est aussi inadmissible. On n'envoie pas de poubelle à la mer, c'est interdit par l'Organisation Maritime Internationale, sauf urgence absolue, et s'il n'y a pas à terre les moyens disponibles. La France en détruisant furtivement en 3 jours l'*Île du Ponant* sur une plage d'échouage de Saint-Nazaire a montré qu'elle savait démonter un navire quand elle le juge nécessaire. Le *Victor* est 3 fois plus long que l'ex-caboteur. Il peut être détruit en 3 semaines et ses métaux ferreux et non-ferreux valorisés dans les fonderies bretonnes ou les aciéries.

7 décembre 2001. Le *Victor* en ligne de mire

La Marine Nationale entend utiliser le *Victor* comme cible dans des exercices navals, et couler ce vieux cargo au large de la Bretagne. Construit en 1964 par les excellents chantiers navals russes, le *Victor* contient plusieurs tonnes d'amiante dans le compartiment machine et les calorifugeages, et du pyralène dans les équipements électriques. L'amiante et le pyralène - très toxique pour l'environnement marin-, étaient à cette époque considérés comme indispensables pour maîtriser les risques d'incendie à bord des navires.

Le *Victor* est à quai à Brest depuis le 4 avril 2000. Dans un état physique, mécanique et social déplorable -les marins n'étaient pas payés depuis 3 mois-, il venait du Tréport, en Seine-Maritime, où il avait chargé 3300 tonnes de blé à destination du port espagnol de Malaga, en Méditerranée. Le Centre de Sécurité des Navires de Rouen, dont les effectifs sont notoirement insuffisants, n'a pu examiner et retenir le *Victor* au Tréport, d'autant qu'il a quitté le port pendant un week-end, quand les inspecteurs se reposent, une astuce bien connue des armateurs sans le sou.

Quelques mois après, le *Victor* est devenu la propriété de l'État français. Après un appel d'offres considéré comme infructueux par le Préfet du Finistère, il a été décidé de couler le *Victor* en partenariat avec la Marine Nationale. Robin des Bois apprécie que le *Victor* n'aille pas comme le *Han*, l'*Oscar Jupiter*, et peut-être le *Junior M* rejoindre la horde des bateaux-poubelles sur l'océan mondial.

Pour autant l'immersion du navire est inadmissible. Il n'est d'ailleurs pas sûr qu'elle soit acquise. A ce jour, les services du Ministère de l'Environnement n'ont été saisis d'aucune demande d'autorisation d'immersion. C'est ce ministère qui est garant des conventions internationales interdisant ou réglementant l'immersion des navires et des déchets dans l'Atlantique. Le dossier d'instruction visant à l'éventuelle immersion du *Victor* n'existe pas encore, en dehors des déclarations d'intention du Préfet du Finistère. Il doit démontrer que le navire sera débarrassé de tous ses matériaux toxiques ou non dégradables, et qu'il n'existe pas d'alternatives techniques économiquement acceptables à l'immersion. Après avoir délivré son autorisation au Préfet Maritime de Brest qui est l'autorité pertinente, le Ministère de l'Environnement en avertira le secrétariat de la Convention Oskar relative à la protection de l'environnement marin de l'Atlantique Nord-Est.

Sur les quais, on entend dire que les choses doivent aller très vite. Nous entendons qu'elles se fassent bien, en phase avec l'opinion publique, dans le respect des conventions internationales en vigueur et en préparation, comme la Convention sur l'enlèvement des épaves qui devrait être adoptée en 2002 par l'Organisation Maritime Internationale. Il n'est plus temps de couler des navires ou de laisser des épaves au fond de l'eau comme celles de l'*Erika* et du *levoli Sun*. Il est temps de relancer en Europe de l'ouest une industrie de la déconstruction des navires et du recyclage de leurs métaux ferreux et non-ferreux. Brest à cet égard est remarquablement placée.

Robin des Bois s'associe aux protestations de la CFDT et de tous ceux qui considèrent que la mer n'est plus une poubelle. Des courriers en ce sens sont envoyés au Ministre de l'environnement, au Ministre des Transports, et au Premier Ministre.

7 janvier 2002, Pasbeau-poubelle

Le jargon de la préfecture maritime, de la marine nationale et du sous-préfet de Brest relatif à "l'océanisation" du *Victor* correspond effectivement à un besoin sémantique spécial et nouveau tant les cafouillages, les non-dits, les errements et les incoordinations des services compétents sont propices aux naufrages et à l'abandon des navires en mer.

Les exemples de l'*Erika*, du *Ievoli Sun* et du *Victor* sont à cet égard instructifs. Ils sont tous les trois au fond de la mer grâce à l'action conjuguée des chargeurs, affrêteurs, et des nombreuses autorités de tutelle. Ils témoignent tous les trois du recel de bateaux-poubelles auquel se livrent en Europe les ports, les autorités, et les milieux d'affaires. Ces trois navires étaient abonnés au trafic inter-européen.

Pour autant, "l'océanisation" du *Victor* est entachée d'irrégularité en ce sens qu'elle n'a pas respecté la loi du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion. En effet, le ministère de l'environnement n'a jamais eu à examiner de dossier visant à autoriser l'immersion du *Victor*. L'autorisation préalable du ministère de l'environnement était en l'occurrence indispensable. Elle aurait pu éventuellement être accordée si l'inventaire des matériaux toxiques et des filières d'extraction et d'élimination avait été présenté et discuté, si l'ensemble des solutions alternatives avaient été présentées et prises en considération.

Il n'en a rien été. Tout s'est déroulé dans l'opacité, hors de tout contrôle réglementaire, grâce à quelques accointances entre la préfecture du Finistère et le préfet maritime. A 150 milles de Brest, soi-disant dans un endroit "dédié", une nouvelle décharge sous-marine se crée, là-même où plusieurs milliers de tonnes de nitrate d'ammonium extrait du *Junior M*, autre bateau-poubelle, avaient été immergées avec, cette fois, l'autorisation préalable du ministère de l'environnement, qui n'a cependant pas été destinataire du moindre compte-rendu réglementaire des opérations et de leur suivi.

Une fois de plus, Robin des Bois demande la destruction en chantier naval européen de tous les navires sous-normes et dénonce l'implication de la marine nationale en tant qu'éliminateur de déchets et gestionnaire de décharges sous-marines.

Exemples de matériaux et substances toxiques ou considérés comme nuisibles pour l'environnement marin: amiante, pyralène, revêtements et peintures biocides, plastiques, goudrons et sédiments d'hydrocarbures. Étant donné la confidentialité des opérations -le *Victor* est parti du port militaire de Brest- il n'est évidemment pas impossible que des objets ou matériaux encombrants supplémentaires aient été introduits dans le *Victor* avant son dernier appareillage.

Le *Clemenceau*

25 octobre 2003. Les errements de la déconstruction navale

Après avoir formé le projet d'immerger officiellement le porte-avions *Clemenceau*, la Marine Nationale se trouve confrontée au maquis de la sous-traitance des ferrailleurs de navires. Parti de Toulon et attendu à Gijon, le convoi s'orienta donc vers la Méditerranée orientale.

Il n'est finalement pas sûr que l'ex-navire de guerre, contenant plusieurs milliers de tonnes d'amiante, des milliers de litres de pyralène et des résidus d'hydrocarbures trouve un démolisseur, sauf en Inde ou au Pakistan. **Alerte ! A défaut d'immersion volontaire, une immersion accidentelle est vite**

arrivée. La politique de la Marine Nationale est ambiguë. Jusqu'à l'entrée en vigueur le 31 décembre 2004 de l'interdiction d'immersion de navires dans le cadre de la convention internationale pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, la Marine Nationale entend détruire plus de 50 navires au cours d'exercices de tirs liés à l'entraînement des forces navales.

L'Etat français n'est pas en reste. Les navires désaffectés du service des Phares et Balises sont d'ici quelques mois promis au même exutoire et au même mode d'élimination. La Marine Nationale a même inventé un mot spécifique pour valider cette pratique : " l'océanisation ". Elle a, il y a un mois, procédé à l'océanisation expéditive de l'*Adamandas*, un cargo de 165 m de long considéré comme en perdition par les autorités françaises civiles et maritimes avant même que les experts de la compagnie internationale Smit puissent donner leur avis sur les conditions d'assistance.

Depuis 3 ans, Robin des Bois réclame la mise en place en Europe du Nord d'une plate-forme de déconstruction de navires-poubelles, qu'ils soient civils ou militaires. Les pouvoirs publics restent totalement inactifs à ce sujet, même au stade de la cogitation.

Il se murmure que l'un des prochains immergés serait le *Winner*, la fameuse prise de guerre de la Marine Française le 13 juin 2002. A Brest, les candidats à " l'océanisation " –bateaux saisis, remorqueurs, et autres engins flottants- sont sur une longue liste d'attente.

Sans attendre la fin de l'année 2004, l'Etat français et la Marine Nationale sont déjà dans l'illégalité. Depuis février 2003, le plan national de décontamination et d'élimination des appareils contenant du pyralène oblige tous les détenteurs à procéder à l'inventaire et à l'élimination dans des filières agréées de tous les appareils contenant du pyralène. L'abandon, la cession, la location, la revente de tout appareillage électrique contenant ces substances chlorées, persistantes, et particulièrement dangereuses pour l'environnement marin sont interdits. Or, avant d'être revendus à des ferrailleurs, les bateaux-poubelles ne sont pas débarrassés de ces déchets toxiques. Entre 1950 et 1990, l'usage du pyralène (appellation commerciale des PolyChloroBiphényles -PCB-) était privilégié à bord des navires, compte-tenu de ses capacités de résistance à l'incendie.

28 octobre 2003. En rade, le *Clemenceau* se doit de revenir à Toulon

L'ex-porte-avions *Clemenceau* est en infraction. Il exporte un nombre indéterminé de transformateurs, de condensateurs au PCB et des huiles hydrauliques contaminées aux PCB. Sous les appellations commerciales de Pyralène ou d'Askarel, les PolyChloroBiphényles ont été fabriqués et utilisés entre 1930 et 1985-90 dans les liquides de refroidissement diélectrique et dans les huiles à cause de leur forte capacité à résister aux incendies. Leur usage sur les navires en général, et militaires en particulier, était considéré comme une contribution à la sécurité.

Depuis février 2003, et la validation du plan national de décontamination et d'élimination des PCB, tous les détenteurs doivent faire l'inventaire des appareils concernés et procéder à leur élimination dans des filières autorisées au plus tard en 2010. **Tout appareil contenant des PCB se trouvant dans un immeuble, dans une installation fixe ou mobile destinés à la démolition doit être préalablement éliminé.**

Toute personne morale dérogeant à la réglementation concernant les PCB est passible d'une amende de 1500 euros par appareil.

L'Etat, propriétaire de l'ex-porte-avions *Clemenceau* n'est pas en conformité avec l'ensemble des textes nationaux, européens, et internationaux qui régissent la gestion des PCB. **Avant d'être ferrailé, l'ex-*Clemenceau* doit être dépollué.**

Une cinquantaine de navires militaires et civils, désarmés par la Marine Nationale ou abandonnés par leurs armateurs dans des ports français sont susceptibles de suivre la même voie que le *Clemenceau*. L'autre option relève de l'immersion –ce qui a été envisagé pour le *Clemenceau*- dans le cadre d'exercice de tir des forces navales. C'est ainsi que le Victor, un bateau-poubelle ayant battu pavillon letton, après une petite toilette d'hydrocarbures a été " océanisé " avec ses matières toxiques le 5 janvier 2002.

31 octobre 2003. Le Clemenceau, le porte-PCB

Depuis 3 semaines, l'ex-porte-avions *Clemenceau* a quitté en remorque le port de Toulon. Il est aujourd'hui immobilisé en pleine mer Méditerranée.

Pour le pyralène (appellation commerciale des PCB) utilisé dans les systèmes électriques et autres appareillages, le *Clemenceau* pourrait bien être pris la main dans le sac. Les exportations et importations de pyralène sont soumises aux acceptations préalables des administrations nationales. Le pays récepteur doit faire la preuve qu'il détient les capacités techniques d'élimination des PCB. Plus clair encore, le Ministère de la Défense a soumis dans le cadre du plan national de décontamination et d'élimination des appareils contenant des PCB un inventaire et un échéancier de décontamination entre 2002 et 2010 au plus tard. A ce titre, 1507 transformateurs, 78 condensateurs, 27 redresseurs, 1 local à huile et 5 disjoncteurs ont été déclarés.

Le plan national PCB, pris en application tardive d'une directive européenne et consolidant un décret de 1987, contraint à l'extraction des PCB contenus dans des systèmes clos avant toute démolition d'installation fixe ou mobile. Ce qui ne semble pas avoir été fait dans le cas du *Clemenceau*. Si cette coque était démolie en Grèce, en Turquie, en Chine, au Bangladesh, ses PCB auraient alors à revenir en France, en Angleterre, en Espagne, trois des rares pays détenant des installations de destruction appropriées.

L'association Robin des Bois, membre de la commission chargée d'élaborer et de surveiller l'application du plan national PCB, a saisi le 29 octobre le Ministère de l'Ecologie qui a immédiatement et formellement interrogé à ce sujet le Ministère de la Défense. Le Contrôleur Général des Armées dont la réponse était attendue dans les plus brefs délais ne s'est toujours pas exprimé sur ce sujet épineux.

Construit à Brest par les ouvriers de la Navale, dont les veuves multiplient aujourd'hui les recours devant les tribunaux, l'ex-porte-avions contient environ 3000 tonnes d'amiante. A notre connaissance, et contrairement à la rumeur publique, il n'y a pas de convention internationale spécifique relative au démantèlement des immeubles ou objets contenant de l'amiante. La protection des travailleurs pendant les démolitions repose sur les législations nationales relatives aux conditions de travail et à la protection de l'environnement. Ces codes du désamiantage assurent en théorie la mise en œuvre de protections physiques pour les ouvriers, et d'une filière d'élimination pour les déchets. Dans la pratique, et même dans les pays dits développés, le désamiantage est fait au préjudice des intervenants. Dans les trois derniers mois, Robin des Bois a fait suspendre 3 chantiers de démolition (Le Havre/ Rouen / Montendre -17) pour défaut de plan de retrait de l'amiante. La Marine Nationale, en optant pour l'exportation de l'ex-*Clem*, ferait des économies substantielles : à Brest, une veuve d'ouvrier de la Navale peut prétendre à une indemnité de 25.000 euros, et chacun des enfants à 15.000 euros. De la construction à la déconstruction, les risques sanitaires de l'amiante sont exactement les mêmes.

Le Clemenceau doit à notre sens rentrer à Toulon ; l'Etat doit donner à la Marine Nationale les moyens financiers de se conformer aux droits français et européen en ce qui concerne les PCB, et d'assumer ses responsabilités morales en ce qui concerne l'amiante. Les moyens techniques existent, seuls font défaut les moyens financiers et la volonté politique de créer un précédent positif.

5 novembre 2003. Pour un retour en lieu sûr du *Clemenceau*

L'errance du *Clemenceau* représente un danger majeur pour la sécurité maritime et pour l'environnement marin et littoral de la Méditerranée.

L'ex-porte-avions a une prise au vent considérable. Il est plus long que le porte-avions nucléaire *Charles-de-Gaulle*. C'est une falaise de métal. Les risques de rupture des remorques seront réels quand les conditions météo s'aggraveront, avec les conséquences habituelles de ce type d'accident : échouage, collision, dérive difficile à maîtriser. **Les remorqueurs espagnols ne sont pas connus, surtout depuis 1 an et le naufrage du *Prestige*, comme des leaders mondiaux des opérations d'assistance.**

Le retour du *Clemenceau* à Toulon dans les plus brefs délais s'impose comme une mesure technique indispensable, visant à faire cesser un de ces périls inutiles et imminents auxquels les préfets maritimes de Cherbourg, de Brest, de Toulon sont régulièrement exposés et répondent par des injonctions aux armateurs.

La Marine Nationale et l'Etat français se conduisent dans cette affaire comme des armateurs de complaisance dont l'obsession est de réduire les coûts au mépris des dangers.

11 novembre 2003. *Clemenceau* : le retour ou le pompon

Robin des Bois apprécie que l'ex-porte-avions *Clemenceau* soit remorqué par la Marine Nationale et écarté des côtes Siciliennes.

L'association souligne depuis le 5 novembre les dangers représentés par le *Clemenceau*, en cas de rupture des remorques ou des chaînes d'ancres, d'échouage ou de dérive sur un axe maritime particulièrement fréquenté. L'association dans son communiqué du 25 octobre a aussi rappelé que de nombreux produits toxiques sont embarqués à bord du navire. Au sujet du pyralène, aucune réponse précise et chiffrée n'a été fournie par la Marine Nationale ou l'Etat français.

Connaissant les pratiques " d'océanisation " de la Marine Nationale et le projet initial de faire du *Clemenceau* un récif artificiel pollué, l'association s'inquiète que la destination finale du convoi ne soit pas spécifiée et demande à ce sujet des informations précises. Robin des Bois demandait dans son communiqué du 28 octobre le retour à Toulon du *Clemenceau*.

15 novembre 2003. Le porte-amiantes *Clemenceau*

De par sa résistance à la corrosion et aux incendies, l'amiante libre ou lié à d'autres composants est indissociable de l'architecture et de la construction des portes-avions. Flocages, mastics, joints, tresses, gainages et câbles électriques, cloisons sèches, matelas et panneaux isolants, colles, dalles des sols, freins des ascenseurs, liaisons des tuyauteries, étanchéité des chaudières, protection des locaux électriques, des cuisines, des soutes à munitions, peintures et enduits, boucliers thermiques des systèmes de motorisation, panneaux de mousse amiantée, conduits de cheminée, textiles spéciaux, treuils, l'amiante sous toutes ses formes, dégradées par le temps est présent à tous les niveaux et dans tous les compartiments du *Clemenceau*.

Le tonnage des résidus amiantés annoncé par le Ministère des Finances est sous-évalué. Il est d'ailleurs probable que la cartographie, le repérage physique et l'état de dégradation des équipements amiantifères prescrit par l'arrêté du 2 janvier 2002 n'a pas été réalisé. Le diagnostic amiante inclut les produits et matériaux incorporés ou faisant indissociablement corps avec l'immeuble.

Un plan de retrait de l'amiante assorti d'un mode opératoire d'enlèvement et d'élimination doit être soumis, préalablement aux opérations de désamiantage à l'Inspection du Travail. Celle-ci

peut exiger des investigations ou des précautions supplémentaires et est par ailleurs chargée de surveiller la conformité des travaux.

C'est pourquoi le désamiantage du *Clemenceau* ne commencera pas avant plusieurs mois. **Dans cette perspective, il s'agit de mettre le *Clemenceau* dans un lieu nautiquement sûr** puis techniquement pertinent, avant de contracter avec une entreprise ou un groupement agréé en ce qui concerne l'extraction et l'enlèvement des déchets.

30 décembre 2005. L'autre manière de voir le *Clemenceau*

La Marine Nationale est le premier armateur européen à avoir procédé au désamiantage préalable d'un navire avant de le livrer aux ferrailleurs. Des dizaines de navires car-ferries, pétroliers, paquebots, chimiquiers ont quitté l'Europe en 2005 pour la démolition en Asie et en Turquie, sans dépollution préalable.

Le travail qui a été effectué sur le *Clemenceau* constitue un 1er pas vers l'assainissement des conditions de démantèlement des bateaux en fin de vie. Au moment de son désarmement, il contenait environ 1.000 t d'amiante. Aujourd'hui, l'épave en renferme environ 100 t. L'amiante a été déposé dans des centres de stockage agréés.

Il n'y a pas à l'heure actuelle en Europe de chantier ou au pire de plage d'échouage disponible pour le démantèlement de navires de grande taille. Le seul chantier européen disant avoir les capacités et cette vocation est implanté dans le port britannique d'Hartlepool. L'arrivée en remorque de vieux ravitailleurs de la marine américaine destinés au recyclage y a suscité il y a deux ans la bronca écologiste. Robin des Bois y a vu cependant " un espoir pour les navires en fin de vie ". A Amsterdam, un chantier naval expérimente la déconstruction de navires de taille moyenne. La France ne fait rien.

La procédure de désamiantage du *Clemenceau* est positive. Il convient de ne pas en sous-estimer l'importance et au contraire de la mettre en avant pour obliger tous les armateurs européens à en faire autant. Où que soit ferrailé le *Clemenceau*, les travailleurs auront pour ce faire moins de risques sanitaires.

Il n'y a en France aucun endroit disponible immédiatement ou à court terme pour le démantèlement du *Clemenceau* et son désamiantage intégral.

S'il persiste à ne pas trouver de solution de recyclage, le *Clemenceau* sera " océanisé " dans le fond de la Méditerranée en tant que cible dans le cadre d'exercice de tirs. C'est la pire des solutions. Des nostalgiques en rêvent encore.

Note d'information, 12 février 2006 20:45 *Clemenceau*. 30 tonnes d'amiante manquantes

L'association Robin des Bois a été destinataire il y a quelques semaines d'informations orales selon lesquelles de l'amiante retiré des structures de l'ex porte-avions *Clemenceau* aurait été emballé et dissimulé par des entreprises chargées du chantier et/ou par la marine nationale dans une soute carburant aviation du navire.

Ces informations, dans un premier temps invraisemblables au regard de la complexité politique et judiciaire du sujet et contradictoires avec les efforts de prétraitement pour une fois réalisés par un armateur avant l'envoi de son navire à la démolition (1), n'ont pu être recoupées.

Elles sont aujourd'hui consolidées par la note du chef d'état major de la marine nationale et les commentaires du porte-parole du ministère de la défense. Celui-ci a évoqué une absence de documents administratifs ou un détournement d'amiante entre Toulon et le site de stockage de

Bellegarde. Une troisième hypothèse reste à explorer : le détournement de l'amiante entre le *Clemenceau* et le *Clemenceau*.

Robin des Bois demande donc à ce qu'une inspection des soutes de carburant aviation du porte-avion soit réalisée par tous moyens dans les meilleurs délais.

15 février 2006 Clemenceau et suivants

Désormais, tous les armateurs de droit français, y compris ceux qui immatriculent sous pavillon de complaisance, pourraient être obligés de démonter leurs navires marchands, militaires, de pêche, de servitude, à passagers, en France ou dans les territoires d'outre-mer.

La décision du Conseil d'Etat, si elle était confirmée, pourrait avoir des effets pervers : prolongement d'exploitation des navires hors d'usage ou revente avant ferrailage à des sociétés off-shore s'affranchissant du droit français.

Pour ce qui concerne le *Clemenceau*, - s'il ne coule pas un jour ou l'autre - il faudra le ferrailer en France ou en Europe, où dans le domaine de la déconstruction navale, tout reste à faire.

Il est improbable que le Clém étant donné l'image diabolique qui lui est attachée puisse être ferrailé à court terme dans un pays européen quand celui-ci disposera d'une plate-forme agréée de démantèlement. Si toutefois cette option se réalisait, il faudrait ensuite rapatrier le *Clemenceau* en ferraille et pièces détachées vers les pays importateurs de métaux comme la Turquie... ou l'Inde.

En attendant, les bateaux en fin de vie continuent à arriver sur les plages d'Alang et du Bangladesh sans aucun désamiantage préalable comme vraisemblablement le Norway avec ses pollutions amiante que l'Allemagne, pays de transit dans le cadre de la convention de Bâle et Etat du port dans le cadre du Mémorandum de Paris (18 mois à Bremerhaven) ont laissé filer sans broncher, tel quel, au printemps 2005.

S'agissant du *Clemenceau*, on est malgré tout sûr qu'il a désormais à bord moins d'amiante qu'il n'en avait au moment de son lancement.

3 mai 2006. Naufrage d'un porte-avions aux Etats-Unis

Le 17 mai 2006, l'US Navy va couler à l'aide de 24 charges explosives 27.000 tonnes de métaux d'une valeur de 9,7 millions de \$*. L'immersion du porte-avions *Oriskany* constitue la 1ère étape d'un programme spécifique de récifs artificiels fondé sur la réutilisation sous-marine des navires de surface et décidé en 2004 par l'administration américaine. Cette première se déroulera dans le golfe du Mexique historiquement contaminé par les hydrocarbures, les métaux lourds et les PCB et surcontaminé par les effluents de la catastrophe naturelle et industrielle du cyclone Katrina en 2005. La coque de l'ex-*Oriskany* contient au moins 350 kg de PCB résiduels, de l'amiante, des peintures toxiques. Des clubs régionaux de plongée sous-marine saluent ce désastre écologique. Les poissons attirés par cette nouvelle poubelle feront l'objet d'un suivi toxicologique à long terme pour vérifier leur innocuité en cas de consommation par les touristes sous-marins.

Cette opération destinée à pallier les insuffisances du programme de démantèlement des vieux navires de la 1ère marine militaire du monde a été en dernier ressort avalisée par l'Environmental Protection Agency (EPA). Elle est reproductible. Elle est absolument contraire à la législation internationale. La Convention de Londres portant sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets dit qu'il y a obligation à réduire la pratique de l'immersion des navires. Le protocole relatif à la prévention et à l'élimination de la pollution de la mer Méditerranée interdit le « sabordage » de tout navire et aéronef. La Convention OSPAR relative à la protection de l'environnement dans l'Atlantique du Nord-Est interdit l'immersion des navires depuis décembre 2004. L'Organisation Maritime Internationale dont les Etats-Unis sont membres va adopter en 2007,

après 5 ans de préparation, une nouvelle convention sur le renflouement des épaves qui constituent un danger pour la sécurité maritime et l'environnement.

Le constat est donc fait que l'initiative américaine va à l'encontre des progrès considérables réalisés par le droit international ces dernières années pour réduire les pollutions de l'environnement marin mondial en même temps que le gaspillage des ressources recyclables.

Robin des Bois écrit au gouvernement américain, aux autorités de Floride, à l'EPA, pour que le programme de récifs artificiels à base de vieux navires soit suspendu et reconsidéré, ainsi que l'immersion de l'ex-*Oriskany*.

* au prix moyen actuel des métaux sur les chantiers de démolition des navires

11 mai 2006. Clemenceau : l'hypocrisie de la Commission Européenne

Le responsable environnement de la Commission Européenne a récemment fait au parlement européen un discours reprenant les poncifs de quelques organisations internationales.

Monsieur Stavros Dimas, de nationalité grecque, souligne en particulier qu'il n'a pas hésité à reprocher au gouvernement français d'avoir laissé partir le *Clemenceau* vers l'Inde sans qu'il soit procédé à l'extraction totale de l'amiante.

Or, depuis le début de l'année, selon les statistiques faites par Robin des Bois à partir des meilleures publications et sources spécialisées dans la vente des navires et leur démolition, il s'avère que 90 unités ont rejoint principalement l'Inde et le Bangladesh sans aucune dépollution préalable. Parmi ces 90 navires, 43 appartiennent à des armateurs européens dont 23 à des armateurs grecs.

En conséquence, l'association Robin des Bois demande à la Commission Européenne d'accorder sans délais aux navires européens ou détenus par des armateurs européens le traitement particulier qu'elle a réservé au *Clemenceau* ; ou bien de se taire à ce sujet et de ne pas colporter des informations lacunaires et incohérentes qui nuisent à l'amélioration des conditions sanitaires et environnementales de la démolition et du recyclage des navires en fin de vie. Une autre solution pour la Commission Européenne serait d'exiger à minima pour les navires européens partant pour la démolition en Asie une dépollution préalable à l'exemple du *Clemenceau*.

Des informations complémentaires seront diffusées demain lors de la conférence de presse que l'association Robin des Bois fera à Brest vendredi 12 mai 2006 à 10h30.

17 mai 2006. Le Clemenceau qu'on rentre et consorts.

Après le torpillage d'un navire désamianté et d'un partenariat industriel pionnier entre la France et l'Inde par Greenpeace, Ban Asbestos, l'Association Nationale des Victimes de l'Amiante et le Comité anti-amiante de l'université de Paris-Jussieu, rien n'a changé dans le monde de la démolition des navires. On mesure mieux l'absurdité et l'arbitraire de la campagne contre le *Clemenceau* au vu des statistiques suivantes :

Entre le 1^{er} janvier 2006 et le départ en fanfare de l'ex porte-avions vers l'Inde et le 18 mai 2006, 95 bateaux ont rejoint dans le silence les chantiers de démolition sans la moindre opposition des pays exportateurs et importateurs – 60 au Bangladesh, 22 en Inde, 3 en Chine, 3 en Turquie et 7 vers une destination non connue -. L'âge moyen est de 30 ans. La longueur moyenne est de 163 m. Le poids total des métaux récupérables se situe autour de 700.000 t. Pas un gramme d'amiante n'a été retiré préalablement de ces navires. 20 navires battaient un pavillon européen. 19 autres appartenaient à des armateurs européens et étaient immatriculés sous des pavillons de complaisance comme Panama et Saint-Vincent-et-Grenadines. En ce sens, la manière la plus sûre d'échapper à la

vigilance à l'égard des ONG et de l'Union Européenne dont le commissaire à l'environnement a stigmatisé l'envoi du *Clemenceau* en Inde, c'est pour un armateur européen d'immatriculer ses navires au Cambodge ou en Mongolie ou dans n'importe quel état hors l'Union Européenne, du moins pour les derniers voyages.

Pour en revenir au *Clemenceau* dont Robin des Bois demandait le désamiantage préalable à la démolition dès novembre 2003, il convient de redire qu'il n'y a en France aucune installation immédiatement disponible pour sa dépollution résiduelle et sa déconstruction, que les tentatives faites en Europe sont aujourd'hui avortées ou suspendues, qu'un chantier moderne de démolition de navires et de ferrailage doit être une installation classée pour la protection de l'environnement ou son équivalent et qu'il est donc prématuré de la part des uns et des autres de s'engager sur des délais et des lieux de recyclage et de disparition du *Clemenceau*.

Sabordage de l'ex-porte-avions Oriskany : nous demandons à chacun et en particulier aux journalistes de ne pas être victimes de la désinformation de Greenpeace et des autorités de Floride. La majeure partie de l'amiante est restée à bord après scellement ou encapsulage. L'amiante est dangereux pour les organismes marins. 340 kg de PCB et la dégradation future des peintures et revêtements toxiques résiduels constituent d'autres menaces pour l'environnement marin. Ce programme de récifs artificiels est un programme de sites pollués sous-marins. Nous en demandons la suspension. Il est en contradiction avec l'ensemble des conventions internationales spécialisées et avec la convention pour le renflouement des navires (Wreck Removal Convention) qui sera adoptée en 2007 par l'Organisation Maritime Internationale.

16 mai 2006. Demain, les Etats-Unis lancent un porte-avions sous-marin

La mer reprend de plus belle ses parures de poubelle. Demain, quand le *Clemenceau* est prévu à Brest, l'*Oriskany*, ex-porte-avions américain, sera volontairement coulé à la satisfaction des activités de loisirs, de tourisme et des amateurs de plongée sous-marine qui voient dans ce naufrage programmé un nouveau pôle d'attraction, de curiosité et de revenus. Les clubs de plongée ont déjà commencé à prendre les réservations : 145 USD pour deux payables à l'avance.

Au Canada et aux Etats-Unis, beaucoup de méga-encombrants dont il n'est pas su quoi faire en fin de vie sont jetés en mer dans le cadre des programmes de récifs artificiels. Tout y passe : Boeing, rames de métro et vieilles bagnoles.

L'ex-*Oriskany* est le premier d'une série potentielle de vieux navires désaffectés de l'US Navy cédés par l'administration américaine à des états côtiers. En l'occurrence, il s'agit d'un don de Georges Bush à son frère Jeb gouverneur de la Floride. Le guide méthodologique de préparation à l'immersion des ex-navires militaires décrit les principales étapes de la "toilette de mer" avant l'ultime dynamitage. Concernant l'amiante, il est recommandé que seules les formes dégradées soient préalablement retirées. Le reste peut être laissé sur place sous réserve d'un encapsulage ou de réparations garantissant le confinement pendant et après le sabordage.

Contrairement aux idées reçues et colportées par les producteurs d'amiante et la plupart des organisations environnementales, la nocivité de l'amiante pour les organismes marins et notamment ceux qui colonisent les épaves a été suspectée et prouvée entre 1980 et 1990. Les principaux effets observés à partir d'un million de fibres par litre d'eau de mer sont des altérations de la croissance et de la reproduction chez les coquillages, des pertes de mobilité pour les planctons et des déformations des branchies pour les poissons. Les recherches dans ce domaine ont été interrompues en 1990. Fin mars 2006, un des spécialistes de l'EPA (Environmental Protection Agency) nous écrivait des Etats-Unis que "le manque relatif de données sur les effets de l'amiante sur les organismes aquatiques ne doit pas être considéré comme un indice fort de l'absence d'impact

sur le compartiment marin". L'expert américain ajoute que très récemment un article scientifique témoigne de l'effet négatif des nanoparticules ou nanofibres sur les poissons.

Compte tenu donc de ces commentaires récents sur les pathologies marines de l'amiante et aussi de la présence d'autres polluants intégrés à l'Oriskany comme le plomb, le chrome et les PCB, on comprend mieux la réticence de l'EPA à autoriser ce sabordage. L'autorisation de l'EPA ne concerne d'ailleurs que cet ex-porte-avions et de nouvelles études d'impact devront être réalisées avant l'immersion de tout ex-navire de l'US Navy. La MARAD (Maritime Administration) a 113 navires "obsoletes" à faire disparaître. Tout espoir n'est donc pas perdu de voir ce nouveau programme de récifs artificiels d'origine militaire suspendu dans les mois qui viennent, même si pour l'instant Jeb Bush n'a pas répondu aux courriers de Robin des Bois.

Le Norway

7 mars 2005. Après le quai de l'oubli au Havre, le quai de l'amnésie à Bremerhaven

Le 15 mai 2003, l'inspection des Coast Guards relève à bord du paquebot *Norway*, ex-France, 6 déficiences dont 3 concernent la sécurité du navire. La scène se passe sur l'île américaine de Saint Thomas, en mer Caraïbe. Aux yeux des autorités américaines, l'immobilisation du paquebot ne se justifie pas, mais cette inspection de 2003 témoigne d'une dégradation de la maintenance du navire par rapport aux 3 années antérieures.

Le 25 mai 2003, à Miami en Floride, l'explosion d'une chaudière projette débris et vapeurs dans le compartiment machines. L'incendie est circonscrit, mais 4 membres de l'équipage sont tués et 17 sont brûlés, dont 4 dans un état critique. Ils sont philippins. A ce jour, les victimes ou leurs familles n'ont reçu aucune indemnité de la part de l'armateur norvégien et l'enquête sur les causes du sinistre menée par le ministère des transports américain (US National Transportation Safety Board) n'a pas abouti.

Fin 2003, le *Norway* est remorqué jusqu'à Bremerhaven, en Allemagne, où des réparations sont évoquées par l'armateur.

Quel que soit l'avenir du navire, le désamiantage du compartiment machine - une " cathédrale " de 100 m de long et de 15 mètres de haut - ainsi que des zones périphériques est alors considéré par les experts comme une priorité. L'amiante des flocages, des calorifugeages, des joints de tuyauteries, des capots et écrans pare-chaleur et vapeur s'est déconfinée et dispersée. **L'amiante est français. Il provient de la mine de Canari en Corse dont l'exploitation a cessé en 1965.** Le France a été mis en service en 1961 à Saint-Nazaire. **En 1995, les syndicats des chantiers de l'Atlantique constatent que l'amiante du France frappe à retardement et que des centaines d'ouvriers sont ou en seront victimes d'ici 2005.**

La dernière hypothèse en date selon laquelle le *Norway* serait reconverti à Singapour en hôtel flottant est une galéjade destinée à faciliter le départ de l'ex-paquebot d'un port européen et **à contourner les directives de la Convention de Bâle sur les mouvements transfrontaliers des déchets.** L'ex-France serait en fait sur le point d'être vendu à des récupérateurs de métaux en Asie. En général les chantiers de démolition des épaves y sont sur la plage, et même si des améliorations plus théoriques qu'effectives sont mentionnées depuis 3 ans, les ouvriers travaillent à mains nues et à visages découverts et sans information préventive. Pour les incrédules, il suffit d'imaginer l'épave du *France* échouée sur la plage de la Baule et se faire démantibuler jour après jour dans des nuages de poussières et de fumées et dans des mares d'hydrocarbures et de PCB par une nuée d'ouvriers journaliers logés dans des cabanes de tôle et de bois flotté en contrebas de la promenade de mer.

L'ancien paquebot est non seulement désaffecté. Il est aussi accidenté. Il est toujours sous pavillon des Bahamas et il pourrit sur un quai à l'écart comme il avait commencé à le faire sur " le quai de l'oubli ", au Havre à la fin de la décennie 1970. Le propriétaire norvégien a fait retirer il y a quelques jours du *Norway* deux belles vedettes ayant servi aux transferts des passagers américains entre le bord et les îles caraïbes. L'amiante, les résidus d'hydrocarbures, le pyralène, les systèmes électriques, il les a laissés.

Robin des Bois demande à l'Allemagne d'interdire en l'état le départ du *Norway* vers l'Asie, à la France, à la Norvège et aux Bahamas, état du pavillon de participer au désamiantage préliminaire et à l'extraction des autres toxiques embarqués, et à l'Union Européenne d'accélérer la mise en œuvre d'un chantier de démolition et de recyclage des navires en fin de vie en mer du Nord ou sur la façade atlantique.

12 avril 2005. Dans le port d'Amsterdam

L'Union Européenne entre en jeu dans la partie de déconstruction navale. Des navires poubelles commencent à y être démantelés et à fournir à l'industrie sidérurgique des milliers de tonnes d'acier plat à recycler. La France reste à l'écart du mouvement, et ce sont les Pays-Bas qui jouent le chef de file.

Le Sandrien, un pur produit de la filière bolivienne (1) est en cours de déconstruction dans le chantier de réparations navales d'Amsterdam. Le même chantier devrait par la suite démonter l'*Otapan* (167 m de long). Saisis par le Ministère de l'Environnement, les tribunaux des Pays-Bas considèrent qu'un navire destiné à la destruction est un déchet. En conséquence, le *Sandrien*, n'a pas pu rejoindre les chantiers asiatiques. S'il le veut, le gouvernement allemand peut introduire la même saisine auprès des tribunaux à propos de l'ex -*France* (2)

Le chantier d'Amsterdam travaille en conformité avec les directives techniques pour la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement intégral ou partiel des navires mises au point par la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers des déchets dangereux et de leur élimination. L'industrie hollandaise de la réparation navale se diversifie dans la déconstruction et espère capter le marché des navires marchands et militaires comme les "ghost ships" de l'US Navy (3) et des autres flottes. On nettoie d'abord, on découpe ensuite, c'est le protocole de travail des nouveaux chantiers "verts". Le *Pacific Swan*, un cargo spécialisé dans le transport de combustibles irradiés est aussi en cours de démantèlement à Gravendeel aux Pays-Bas.

Le seul armateur français à prendre en compte ces nouvelles orientations, c'est la Marine Nationale. L'essentiel du PCB, de l'amiante libre ou libérable sera retiré du *Clemenceau* (4) avant la démolition. Les autres armateurs français restent indifférents à une bonne gestion de leurs navires désaffectés.

La liste des matériaux dangereux, hors cargaison ou résidus de cargaison, comprend généralement les PCB, les fibres d'amiante, les liquides anti-gel, les eaux de cale, les eaux mazouteuses du compartiment machine, les gaz CFC (fréon), et les sources radioactives servant à mesurer les taux de remplissage des citernes. De plus, tout ce qui servait à l'entretien des navires - fûts de peintures TBT, d'inhibiteur de corrosion, bonbonnes de gaz comprimés, solvants, lubrifiants - est livré en mauvais conditionnements avec l'épave au moment de la démolition.

Chaque année, entre 500 et 1000 navires marchands partent à la casse. Il n'y a pas de file d'attente dans les chantiers de démolition suite aux restrictions d'emploi des tankers à coque simple récemment entrées en vigueur. Un tanker est susceptible d'être reconverti en transporteur de mélasse ou en stockage flottant (5) et les pétroliers à coque simple continuent de livrer des hydrocarbures aux Etats-Unis et d'y provoquer des marées noires, comme l'*Athos I* , un bateau chypriote en novembre 2004 près de Philadelphie. Les pétroliers à simple coque seront autorisés

jusqu'en 2015 aux Etats-Unis. La tension est telle sur le marché du fret maritime que le retrait définitif des navires est constamment repoussé.

Depuis 1999, Robin des Bois demande à l'État français et à l'Europe d'organiser le démantèlement des navires en fin de vie pour éviter qu'ils ne "ressuscitent" ailleurs ou qu'ils n'y soient détruits dans des conditions sanitaires inacceptables. L'initiative hollandaise peut être considérée comme un apprentissage avant le boom de la déconstruction envisagé pour la décennie 2010-2020.

1 - 15 décembre 2000 " La filière bolivienne". 2 - 7 mars 2005 "Après le quai de l'oubli au Havre, le quai de l'amnésie à Bremerhaven". 3 - 8 décembre 2003 "Un espoir pour les navires en fin de vie". 4 - 25 octobre 2003 "Les errements de la déconstruction navale". 5 - 4 mars 2002 "SOS Gatteville"

3 mai 2005, Allemagne / Malaisie : zéro partout

L'ex-France -aujourd'hui Norway- s'apprêterait d'ici une quinzaine de jours à quitter en remorque le port de Bremerhaven. Il y est arrivé en hiver 2003, en remorque depuis Miami. L'explosion d'une chaudière en été 2003 en Floride dans le compartiment machine a dispersé l'amiante des calorifugeages dans les substructures du navire. Les parties touchées sont condamnées et interdites d'accès aux visiteurs.

Le gouvernement allemand s'est totalement désintéressé de ce foyer d'insécurité sanitaire. En tant que pays d'accueil ou de transit de ce navire accidenté, il aurait pu dans le cadre de la Convention de Bâle comme dans le cadre de ses réglementations nationales mettre en demeure le propriétaire malais de mettre en œuvre des mesures d'assainissement (voir communiqué du 12 avril " Dans le port d'Amsterdam "). Ceci n'a jamais été réalisé bien qu'il y ait à bord 45 hommes d'équipage.

Plusieurs hypothèses circulent sur la destination de l'ex-France. Il pourrait servir de lieu de loisir en Asie. Aucun investisseur n'a visité le navire à Bremerhaven en vue de le reconverter à cette fonction à Singapour, en Malaisie ou en Chine et le seul projet de reconversion touristique immobile émane d'un promoteur français. La reconversion de l'ex-France en Asie n'est pas crédible.

La destruction est beaucoup plus vraisemblable en Chine ou au Bangladesh. Quand bien même certains chantiers s'orienteraient vers une démolition moins dangereuse pour les travailleurs et l'environnement -ce qui reste à mettre en œuvre et à contrôler- l'ex-France avec ses mille tonnes d'amiante et ses milliers de sources radioactives à l'américium 241 contribuant à la détection des incendies est un cas difficile.

Robin des Bois souhaite qu'à la demande de l'Allemagne ou de la Malaisie, pays de l'armateur, le Norway subisse au moins une décontamination préliminaire en Europe comme l'ex-porte-avions Clemenceau.

13 janvier 2006. La croisière s'amuse

Selon les dernières informations parues dans la presse, le paquebot Norway (ex-France) ira à la casse sur les plages d'Alang en Inde plutôt qu'au Bangladesh. Avant d'être remorqué en Malaisie le 23 mai 2005 où il attend désormais le choix ultime de son propriétaire, Genting Corporation, le premier groupe financier malais, le Norway était à quai à Bremerhaven en Allemagne pendant 18 mois (1). L'opinion publique, le parti "vert", la mouvance écologiste et les autorités allemandes ne se sont guère intéressés au sort de ce chef d'œuvre naval en péril gardé par 45 hommes d'équipage d'origine népalaise. Un chef d'œuvre en péril mais aussi un péril sanitaire et environnemental : l'une des salles des machines du Norway a en effet été dévastée par une explosion meurtrière en mai 2003, entraînant la dispersion de l'amiante des calorifugeages au moins jusqu'au troisième pont du navire. Le Norway est victime d'une double pollution à l'amiante : la pollution passive des dispositifs anti-incendie, isolations thermiques, et calorifugeages et la pollution active due à l'explosion. Malgré

les nombreux artifices lancés comme des leurres par son propriétaire sur des pistes de reconversion, personne n'a jamais sérieusement cru à un autre sort imminent pour le *Norway* que la casse; pour ce temple de l'amiante, la convention de Bâle, le prétraitement et l'extraction des autres polluants comme le PCB (poly-chloro-biphényles) n'ont jamais été évoqués.

Au contraire et simultanément, les groupes écologistes et la presse se ruent sur le *Clemenceau* et y prospèrent, sans prendre en compte la valeur positive et exceptionnelle de son désamiantage volontaire et de l'ensemble des dispositions prises en Inde par les industriels soucieux d'améliorer la filière de démantèlement des navires et du recyclage des métaux.

Il y a dans le parti pris *Clemenceau* un traitement inéquitable contraire à l'application uniforme des conventions ou des pratiques internationales. La procédure qui a été appliquée à l'ex-porte-avions est un référentiel industriel, un point de départ méthodologique qui demande à être perfectionné et appliqué aux 700 et bientôt 1000 navires de la marine marchande qui vont ou iront au ferrailage chaque année. Au jour d'aujourd'hui, les exigences supplémentaires sur les taux de désamiantage sont contre-productives. Toutes ces surenchères vont provoquer chez les armateurs, bons ou mauvais, des situations de blocages techniques ou économiques et développer des effets pervers comme le recours aux immersions et aux abandons des navires hors d'usage et bruts de pollution.

La fin du *Clemenceau* marque au contraire le début d'une phase de transition entre les pratiques historiques inacceptables et une convention internationale sur le démantèlement des navires dont les plus optimistes disent qu'elle pourrait entrer en vigueur vers 2008. Forcément, la procédure *Clemenceau* doit s'appliquer au *Norway* où qu'il soit démoli.

(1) Voir le communiqué du 3 mai 2005 "Allemagne / Malaisie : zéro partout "

3 août 2006. Le Norway accueilli à bras ouverts et à mains nues

L'accès du *Norway* à un chantier de démolition de la baie d'Alang en Inde met une fois de plus en avant l'incohérence de la campagne qui a abouti au retour du *Clemenceau* à Brest le 17 mai 2006.

Le *Norway* est un navire accidenté par l'explosion d'une chaudière en été 2003 en Floride, et une centaine de tonnes d'amiante des calorifugeages a été dispersée sur 3 niveaux. Dans ses communiqués du printemps 2005, Robin des Bois évoquait la présence globale à bord de 1.000 t d'amiante. Cf : « *Après le quai de l'oubli au Havre, le quai de l'amnésie à Bremerhaven* », 7 mars 2005 ; « *Allemagne / Malaisie : zéro partout* », 3 mai 2005.

L'Allemagne, Etat du port de Bremerhaven où le *Norway* était à quai du 21 juillet 2003 au 23 mai 2005, n'a jamais fait de visites de sécurité à bord de ce navire, ni enjoint de quelque manière que ce soit l'armateur malais à y mettre de l'ordre. Malgré des appels répétés de Robin des Bois aux Verts, à Greenpeace, et à l'ensemble des écologistes en Allemagne, aucune action ou communiqué de protestation autre que celui de Robin des Bois n'a accompagné le départ le 23 mai 2005 ou les préparatifs de départ du *Norway* vers l'Asie. L'opinion publique et les groupes déjà mentionnés ont fait semblant de croire aux diverses hypothèses émises par le propriétaire du *Norway* sur sa reconversion en tant que paquebot, hôtel flottant, navire hôpital. Toutes ces fadaïses ont même été alimentées au point de rassurer et d'abuser l'Association « Pour l'ex-France » basée à Saint-Nazaire.

L'Inde, ses experts, une partie de son opinion publique et de ses syndicats, et la Cour Suprême de Justice en refusant indéfiniment l'accès au *Clemenceau* aux eaux territoriales indiennes alors que l'ex porte-avions avait été soumis à un désamiantage préalable et que les conditions de démantèlement s'annonçaient comme progressistes n'ont pas été plus clairvoyants, ni plus justes. Depuis le début de l'année, au moins 32 navires à démolir ont été accueillis à bras ouverts et à mains nues dans la baie d'Alang.

Pour sa part, le gouvernement français en rappelant prématurément le *Clemenceau* avant qu'une décision définitive n'ait été prise par la Cour Suprême de Justice indienne a fait preuve de précipitation. Le *Norway* a attendu son feu vert pendant 11 semaines.

Le jeu du *Clemenceau* et du *Norway* se termine mal. Le navire désamianté ne sera pas démolit avant 2008. Le navire suramianté n'existera plus d'ici quelques mois.