

LES MARCHÉS DE LA DÉMOLITION NAVALE

par l'administrateur général(cr) des affaires maritimes

Georges TOURRET*

L'acier est un produit éternel ... Les produits issus des opérations de démolition navale (DN) sont constitués à plus de 95% par des éléments métalliques principalement en acier. Ces ferrailles navales retournent dans les circuits de l'industrie sidérurgique laquelle produit actuellement près de 1200Mt d'acier par an.

Trois processus techniques y sont en œuvre : hauts-fourneaux/convertisseurs ; fours électriques ; relaminage/tréfilage direct de ferrailles.

- Le premier fabrique à partir de minerai de fer et de coques des aciers de qualité et principalement des produits plats (tôles) ;
- le deuxième utilise pour l'essentiel des ferrailles de recyclage et fabrique surtout des produits longs (profilés, poutrelles, etc) ;
- le troisième qui se sert aussi de ferrailles, est beaucoup plus marginal, concentré dans le sous-continent indien (SCI) et ne fabrique, à faible coûts, que des fers à béton bas de gamme (produit localement très demandé) et du fait qu'on n'y utilise que des ferrailles navales, il a une importance particulière.

La demande mondiale d'acier ne cesse de croître car corrélée à la croissance globale de l'économie notamment en Asie. Les prix de la ferraille s'en ressentent (moyenne 2006 : 250\$/t). Il est à noter que l'industrie sidérurgique est la seule au monde dont près de la moitié la production est issue de produits de recyclage et que cette proportion va croissant, certes lentement mais sûrement. L'acier est, même si n'est pas intégralement, un produit éternel ... Les 500000t de ferrailles annuellement remises dans le circuit sidérurgique proviennent pour la quasi-totalité de collectes terrestres, de plus en plus efficaces, d'équipements métalliques divers (véhicules hors d'usage, produits électroménagers, poutrelles, etc.). La fabrication d'aciers issus de ferrailles est beaucoup moins gourmande en énergie et plus économe en émissions de CO₂ que les processus utilisant le minerai de fer.

La démolition navale : une activité marginale ... La flotte mondiale de haute mer est constituée de 45000 à 60000 unités en fonction de la taille minimale prise en compte (100, 300 ou 500 Tb). En supposant de façon réaliste que la durée moyenne d'utilisation des navires est de 30 ans, on pourrait tabler sur des envois à la DN d'environ 1500 à 2000 navires par an. Il faut en fait nuancer cette estimation, car il faut en retirer les navires en perte totale et irrécupérables et les abandons plus ou moins sauvages notamment pour les petites tailles, ainsi que les maintiens en navigation, les reconversions, les désarmements. Le marché de la DN est assez bien suivi mais les données dispo-

* M. TOURRET, ancien directeur du *BEA*mer, a été rappelé à l'activité par le Ministère des transports de l'équipement et de la mer pour suivre les travaux (février 2006 à février 2007) de la Mission interministérielle sur le démantèlement des navires civils et militaires mise en place au sein du Secrétariat général de la mer. Le rapport de la MIDN est consultable sur le site : <http://www.sgmer.gouv.fr>

nibles ne sont collectées qu'au regard des diminutions induites de la capacité mondiale de transport et perdent de leur fiabilité au fur et à mesure que la taille des navire diminue. Il doit y avoir actuellement un certain nombre de démantèlements sauvages non référencés, une tendance à reculer l'âge de sortie de flotte, plus d'abandons encore qu'on ne le pense ... Lissés sur les dix dernières années et en tenant compte de leur prévisibilité sur les dix prochaines années, les retraits officiels devraient se situer dans une moyenne de 500 unités par an, ce qui traduit en ferrailles navales ne devrait pas excéder 5Mt/an. Même en y ajoutant les démolitions sauvages et en prenant de larges marges d'estime, force est de constater que la ferraille navale n'est qu'une toute petite partie de la ferraille recyclée (au demeurant pour l'essentiel transportée de ses zones de collecte à ses lieux de transformation par voie maritime) et qu'en dépit de l'attention médiatique concentrée sur leur cas, les navires militaires n'en représentent qu'8%. La ferraille navale vaut toujours plus cher que la ferraille tout venant. Un navire envoyé à la DN dans le sous-continent indien (SCI) se paye, valeur aujourd'hui, entre 400 et 500 \$/t (poids du navire lège). Cette surcote s'explique par le fait que le navire pour se rendre au chantier de DN ne paye pas de frais de transport, qu'on y valorise non seulement ses éléments métalliques mais aussi tous ses équipements, et que la ferraille navale est particulièrement bien adaptée au relaminage/tréfilage direct très répandu dans le SCI. Le fer à béton ainsi fabriqué est finalement plus compétitif que celui qui serait issu d'autres processus. Il s'explique aussi par le marché des frets qui est actuellement très rémunérateur notamment pour les grands navires ce qui ne facilite pas les décisions d'envoi à la DN.

La démolition navale : une activité propre et sûre ... Dans l'intérêt de l'environnement marin, le destin d'un navire en fin d'exploitation est plutôt d'être recyclé qu'abandonné ou pire maintenu à la navigation. Par les temps qui courent, l'envoi à la DN d'un navire marchand s'inscrit dans la logique "centre de profit" et cela facilite à l'évidence les décisions de retrait de navires devenus obsolètes et surtout dangereux. Cependant personne ne peut être satisfait des conditions dans lesquelles les chantiers de DN fonctionnent actuellement. Dans les pays du SCI qui monopolisent (à plus de 90%) la DN, les chantiers ne sont ni aussi sûrs, ni aussi propres que nécessaire. La santé et la sécurité au travail de leurs ouvriers n'y sont pas bonnes. Les manipulations se font sans équipements de protection individuelle suffisants et les précautions à prendre pour prémunir les travailleurs et l'environnement des composants dangereux qui se trouvent dans les navires (peintures spéciales, amiante) sont souvent défailtantes, même si on peut constater, sur quelques sites, de sérieuses améliorations. Néanmoins, la sidérurgie de ces pays ne peut pas se passer de ces apports en ferraille navale qui par exemple au BanglaDesh représentent 70% des entrants. Les produits de substitution à la ferraille navale ont les mêmes défauts qu'elle en termes d'environnement et leur transformation se ferait dans le même contexte d'insécurité qui est au demeurant celui de toute l'industrie du SCI. Dans ces conditions modifier de l'extérieur les conditions d'envoi des navires à la DN en transformant ce qui pour les opérateurs de navires est actuellement un "centre de profit" en un "centre de coût" n'aurait aucune conséquence favorable en matière, ni de santé et sécurité au travail, ni de protection de l'environnement.

La démolition navale : une activité en devenir ... Comment améliorer la situation de la DN sans pour autant engendrer d'effets pervers sur la navigation maritime ou l'environnement littoral ? D'abord ne pas oublier que le problème étant mondial et les navires circulant librement entre État d'immatriculation, il n'y a pas de solution régionale (au sens onusien du terme) satisfaisante. L'Europe a pu se donner bonne conscience en mettant en place une politique régionale contraignante (dérivée de la Convention de Bâle) en ce qui concerne les navires civils et militaires battant le pavillon de ses États-membres, sa capacité à modifier les errements actuels est faible. L'annexe DN que la DG environnement de la CE est d'ailleurs en train d'essayer d'accrocher au grand livre vert de la politique maritime européenne ne paraît, pour ce qu'on en sait actuellement, pas aller dans le bon sens simplement par manque de réalisme. Dans le secteur civil, en tout état de cause, toute contrainte spécifiquement européenne et par trop décalée, ne se traduira que par, au mieux, des dépavillonnements préalables à l'envoi à la DN, au pire, une absence de mise sous pavillon des États membres. C'est donc au niveau des organisations internationales que la question est le plus susceptible

d'être traitée efficacement. Trois d'entre elles agissent en la matière. La première, la Convention de Bâle sur les transferts transfrontaliers de déchets, s'avère sous une approche très contraignante, sans portée maritime. La totalité des États signataires de cette convention envoient à la DN les navires marchands battant leur pavillon sans s'y référer quoi que puissent en penser certains juristes. La démarche de l'Organisation internationale du travail, plus pragmatique, s'inscrit dans une recommandation de portée générale sur l'organisation du travail et la protection des ouvriers dans les chantiers de la DN. Il s'agit d'un texte complet et remarquable. Un texte de complément, à caractère contraignant celui-là, est en cours de discussion à l'OMI dans la lignée de précédentes recommandations et de divers textes d'origine professionnelle. Il s'agit de faire en sorte que les constructeurs et opérateurs de navire conçoivent leurs navires et les réparent en cours de vie de telle façon que la présence de composants susceptibles de nuire à la santé des travailleurs ou l'intégrité de l'environnement au moment de l'envoi à la DN y soit réduite au minimum, et clairement repérée. On y ajoute un ensemble de normes pour les documents contractuels de cession finale. C'est la logique du « passeport vert ». On peut évidemment faire mieux notamment pour assister les efforts d'équipement des chantiers qui assurent actuellement l'essentiel de la DN et qui continueront à le faire. Une telle aide est même un point de passage obligé si on veut obtenir l'adhésion des pays démantelers sans laquelle le principe même de la convention n'a pas de sens. La question d'un financement non-discriminatoire de cette aide est celle qui va maintenant dominer le débat et l'industrie maritime ne pourra l'éluder.