

Démantèlement des porte-conteneurs

Constat

Il existe en Asie du Sud-Est des plages de démantèlement de bateaux. Ce sont des chantiers sauvages, où 80% des porte-conteneurs finissent. Ils sont principalement répartis sur trois plages au Bangladesh, en Inde et au Pakistan.

Le principe est que les bateaux viennent se *beacher* à marée haute, puis ils sont découpés par des locaux, sans protection, sans la rigueur et les régulations d'un chantier naval officiel d'Europe par exemple.

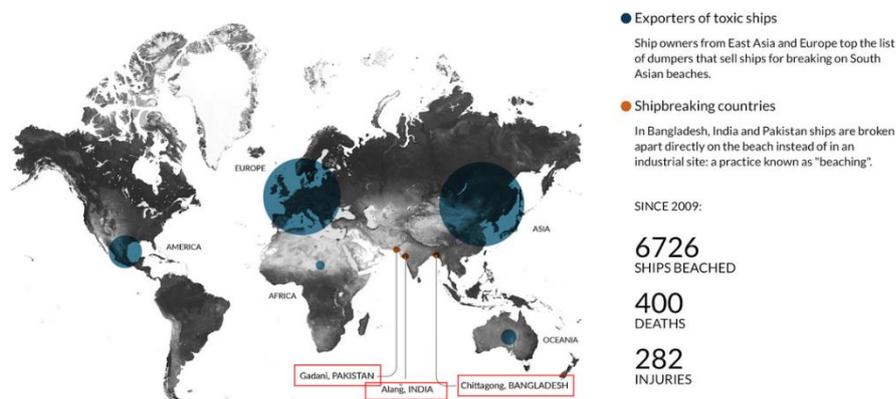


Un problème récent, à la fois social et environnemental

C'est un phénomène relativement récent, qui n'existait pas il y a un demi-siècle. Il s'est développé après qu'une personne ait fait échouer son bateau et que les locaux en aient tirés profit. Il s'agissait d'une situation *Win-Win* pour eux et les armateurs, parce qu'eux pouvaient se faire un petit peu d'argent dans une situation sinon très précaire, et les armateurs bénéficient d'un démantèlement à un coût très inférieur à d'habitude. Mais l'un des perdants dans l'histoire, c'est la planète. Il s'agit aussi d'un métier très dangereux (malgré l'argent qu'il représente pour les populations locales), voire même l'un des plus dangereux selon l'Organisation Mondiale du Travail.

Pour aller plus en précision, en termes environnementaux, les bateaux contiennent de l'amiante, des PCV, des métaux lourds, et il reste du carburant dans la soute, donc autant de dangers potentiels pour l'environnement mais aussi les ouvriers. En plus de ça, 13% des ouvriers du chantier naval du Bangladesh sont des enfants (sources : universitaires locaux)

Pour ceux qui voudraient en savoir plus, cherchez « Shipbreaking »



Source: <https://shipbreakingplatform.org/>

La logique derrière ce fonctionnement qui est en fait légal

Les parties prenantes :

- Des compagnies maritimes qui ne possèdent pas forcément les bateaux, ça se sont les propriétaires légaux.
- Les propriétaires légaux sont souvent des filiales un peu fantômes de vraies entreprises, dont le seul actif est ledit bateau □ ce sont des entreprises fantômes, de sorte que les peines financières encourues soient minimales puisqu'elles ne peuvent être supérieures aux finances de l'entreprise
- Les pays, dans lesquels les bateaux peuvent s'enregistrer. Dès lors, le bateau est soumis aux normes en vigueur dans le pays d'enregistrement. Pour des pays comme la France, les réglementations sont très contraignantes, le démantèlement et la vie à bord sont très encadrés.

Mais dans des pays comme les Comores, le Panama, le Liberia, les réglementations sont bien moins complexes. Or puisqu'un propriétaire de bateau peut choisir n'importe quel pays dans lequel son bateau va être enregistré (quel que soit sa nationalité ou le lieu de construction du bateau), cela donne lieu à l'existence de « pavillons de complaisance ». Sous ce pavillon, les pays peuvent alors faire démanteler leur bateau sur ces plages d'Asie sans risques légaux.

- Les *Cash Buyer* sont des sociétés spécialisées qui se chargent de vendre au poids les navires à des chantiers navals d'Asie du Sud-Est. Ils rachètent le bateau au propriétaire (entreprise fantôme ou grande compagnie) qui doivent préalablement l'enregistrer sous un pavillon de complaisance, puis eux ensuite peuvent le revendre aux locaux qui en feront le démantèlement à moindre coût par rapport à l'Europe.

Vous pouvez rechercher le terme « Flag of convenience »

Le cas de CMA CGM, fleuron français

C'est une compagnie maritime qui possède en gros 500 porte-conteneurs, dont 189 sont des propriétés de l'entreprise et 300 sont des locations à d'autres armateurs dont le propriétaire réel est une filiale à un seul actif (donc propriétaire fantôme), souvent sous un pavillon de complaisance.

Mais même sur les 189, si 60% sont sous pavillon européen, 40% sont eux à nouveau sous pavillon de complaisance.

Axel « Du coup ça fait quand même beaucoup »

Et malheureusement, pour s'éviter les frais pour les bateaux sous pavillon européen, leurs pavillons aussi sont changés avant le démantèlement pour pouvoir les revendre à un *cash buyer*.

Liste blanche

Pour endiguer le problème, l'Union Européenne a instauré une nouvelle loi : si le pavillon est sous pavillon européen, il existe une liste de sites de chantiers navals en Europe, Usa et Turquie dans lesquels il faut obligatoirement faire le démantèlement. Evidemment, ça coûte plus cher que sur ces chantiers sauvages.

Mais quand on sait les manipulations de pavillon qu'il est possible de faire, cette loi n'a pas beaucoup d'effet sur les pratiques qui ont lieu.

Conclusion

Cette filière de démantèlement sauvage est un monde très secret, opaque, où les couts sont tirés vers le bas et la responsabilité des armateurs est minimisée. Le cout social et environnemental est externalisé pour tirer le maximum de profit pour tous les partis. Il faudrait donc réussir à instaurer un système plus juste.

Questions

Le problème environnemental du démantèlement provient des déchets rejetés dans l'environnement ?

Oui, c'est ça, il n'y a aucune protection, aucune infrastructure, donc ça va directement dans la mer, dans le sable, etc. Et ils découpent à la scie, sans protection, ils vont dans les bateaux, et il n'y a pas non plus de mesures de sécurité particulière.

Quels morceaux sont intéressantes dans le bateau ?

Ils essaient souvent de refourguer les métaux comme l'aluminium.

Fiscalement, ça représente quoi d'avoir un pavillon de complaisance?

Les taux d'imposition sont aussi ceux de ton pays, et les risques pénaux sont moindres avec ces pavillons. Donc pendant ta traversée commerciale, si tu rejettes des pollutions, tu as des peines plus faibles, moins de peines financières, et moins de règles de sécurité, moins de besoin d'équipements.