

*Hyundai Baron*. OMI 9015371. Porte-conteneurs. Longueur 275 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification Lloyd's Register of Shipping. Construit en 1992 à Ulsan (Corée du Sud) par Hyundai. Propriétaire Zodiac Maritime Agencies Limited (Royaume-Uni). Destination de démolition inconnue.



*Intra Bhum* (ex-Buenos Aires, ex-P&O NedLloyd Buenos Aires, ex-Nedlloyd Van Noort) OMI 8128298. Porte-conteneurs. Longueur 182 m, 10.830 t. Pavillon Iles Marshall. Société de classification inconnue. Construit en 1984 à Krimpen aan den IJssel (Pays Bas) par Giessen-de Noord. Vendu pour démolition en Inde. 440 \$ la tonne.



*Johan Progress* (ex-Mild Sun, ex- Nan Hwa). OMI 7824273. Porte-conteneurs. Longueur 118 m, 3.679 t. Pavillon Malaisie. Société de classification inconnue. Construit en 1981 à Keelung (Taiwan) par China SB Corp. Vendu pour démolition au Bangladesh.



*Judi Muhieddine* (ex-Goldeneye, ex-Luna Verde, ex-Sun Ocean). OMI 8505329. Vraquier. Longueur 180 m, 5.769 t. Pavillon Panama. Société de classification Nippon Kaiji Kyokai. Construit en 1986 à Oshima (Japon) par Oshima SB. Propriétaire Judi Group JKM (Syrie). Détenu en 1999 à Portland, Maine (États-Unis) et en 2009 à Relance (Canada). Vendu pour démolition en Inde.



**Lilly 4** (ex-Copenhagen Express, ex-Lykes Explorer, ex-Genevieve Lykes, ex-President Arthur, ex-Doctor Lykes). OMI 8413277. Porte-conteneurs. Longueur 259 m, 17.171 t. Pavillon Bermudes. Société de classification American Bureau of Shipping. Construit en 1987 à Tamano (Japon) par Mitsui. Propriétaire Anglo-Eastern Ship Management (Chine). Vendu pour démolition en Inde.

Le **Lilly 4**, ex-Copenhagen Express a craché son dernier panache de fumée noire à Alang, Inde, où il a été beaché pour démolition le 14 mai © Michael Schindler



*LT Loydiana* (ex-Nuova Loydiana). OMI 8618437. Porte-conteneurs. Longueur 231 m, t. Pavillon Panama. Société de classification RINA. Construit en 1989 à Monfalcone (Italie) par Fincantieri. Propriétaire Technomar Shipping (Grèce). Détenu en 2006 à Hambourg (Allemagne). Vendu pour démolition en Chine. 400 \$ la tonne.



*MSC Arabia* (ex-Good Hope I, ex-Zim Odessa, ex-Heung A Carmen, ex-Lizard ex-Leeward, ex-Neckar Express, ex-Freienfels, ex-Aristarchos). OMI 7121671. Porte-conteneurs. Longueur 147 m, 6.699 t. Pavillon Malte. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1972 à Osaka (Japon) par Mitsui. Propriétaire Goldenport Shipmanagement Ltd (Grèce). Détenu en 2008 à Constanza (Roumanie) et en 2010 à Bandar Abbas (Iran). Vendu pour démolition en Inde.

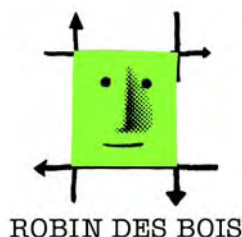


*MSC Mexico* (ex-Koeln Express, ex-Koeln Atlantic, ex-Koeln Express). OMI 7502930. Porte-conteneurs. Longueur 240 m, 16.750 t. Pavillon Libéria. Société de classification Germanischer Lloyd. Construit en 1978 à Lubeck-Siems (Allemagne) par Flender; jumboisé en 1985 et rallongé de 210 à 240 m. Propriétaire Ciel Shipmanagement (Grèce). Détenu en 2002 à Charleston (États-Unis). Vendu pour démolition en Inde. 440 \$ la tonne.



*MSC Pilar* (ex-Rigena, ex-Argolikos, ex-Morgane Delmas, ex-MSC Bogota, ex-Argolikos, ex-Nedlloyd Pernambuco, ex-Deppe Texas, ex-Yolande Delmas). OMI 8124400. Porte-conteneurs. Longueur 190 m, 13.169 t. Pavillon Panama. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1984 à Saint-Nazaire (France) par les Chantiers de l'Atlantique. Propriétaire MSC – Mediterranean Shipping Company (Suisse). Détenu en 1999 à Newport News (États-Unis). Vendu pour démolition en Inde. 363 \$ la tonne





# A la casse.com



Epaves dans la baie de Nouadhibou, République islamique de Mauritanie © Jan Smith

## Sommaire

A la casse en Mauritanie	1	Vraquier	31
A la casse dans le monde	3	Transporteur de ciment	33
Ferry	5	Colis lourds	33
Navires à passagers	7	Voiturier	33
Tanker pétrolier	8	Cargo réfrigéré	35
Chimiquier	13	Navire chalutier usine	38
Transporteur de gaz	16	Divers	38
Transporteur combiné (OBO)	18	Epaves en Mauritanie	39
Marchandises diverses	18	Courrier des lecteurs	44
Porte-conteneurs	26	Sources	44
Roulier	29		

## A la casse en Mauritanie

C'est le plus vaste abri naturel de la côte atlantique entre Tanger et Dakar. La baie de Nouadhibou est depuis 100 ans le refuge des navires en état d'avarie prolongée et d'abandon. *La Méduse* aussi s'y est échouée avant que Géricault ne peigne en 1819 **Le Radeau de la Méduse**. Un peu plus de 100 épaves sont répertoriées. Certaines estimations évoquent 400 épaves coulées.

La Mauritanie terrestre est désertique, la Mauritanie maritime était un aquarium naturel débordant de poissons, de crustacés, de céphalopodes et de baleines. Par vagues successives, les eaux sous compétence mauritanienne ont été exploitées dans le cadre d'accords intergouvernementaux par la France dès 1961, la Grèce dès 1966, l'Egypte et l'Espagne dès 1964, la Bulgarie en 1971, l'Algérie et la Russie en 1973, la Roumanie en 1974, la Pologne en 1975, la Libye en 1977, l'Irak en 1979 et la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Maroc, le Nigéria, le Sénégal. De plus, des armateurs des Bermudes, du Koweït, de la Norvège, du Panama, de la Suède, de l'ex-République Démocratique Allemande, des Pays-Bas, du Japon ont signé des protocoles avec la Mauritanie. Le monde entier y a pêché, ce qui explique la diversité des chantiers de construction des navires aujourd'hui rendus à l'état irréversible d'épaves. Parmi elles sont mentionnées deux navires armés pour la chasse à la baleine, le *Tekane* et le

*Boulenouar*. Malgré des recherches approfondies réalisées par un ami d' « A la casse.com », expert en généalogie maritime, il n'a pas été possible de remonter à leurs propriétaires originels à partir des noms qu'ils portaient au moment de leur abandon. Cependant, selon le registre international des navires baleiniers de la Commission Baleinière Internationale, deux unités russes, le *Skromnyy* et le *Solidarnyy*, construites en 1960 ont fini leur carrière sous pavillon mauritanien mais il sont plus grand que les *Tekane* et *Boulenouar*. Une autre épave, L'*Idini*, patrouilleur de la marine mauritanienne, serait un ancien baleinier russe. En 1979, la Mauritanie a conditionné l'octroi de licences de pêche à la constitution de sociétés mixtes financées par des partenaires étrangers et obligeant le débarquement en Mauritanie d'une partie importante des produits de la pêche. Mais l'absence d'équipements à terre de congélation et de transformation et les promesses d'investissements non tenues ont conduit en quelques années à l'échec de cette tentative de réappropriation des ressources halieutiques. Mauvais joueurs, les partenaires internationaux de la Mauritanie avaient de plus envoyé pour remplir ces engagements coopératifs des chalutiers à bout de souffle et techniquement périmés. Ils ont été abandonnés sur place et dans la décennie 1980-1990 le cimetière marin de la baie de Nouadhibou a prospéré.

En 2001, l'Union Européenne s'est engagée à assainir cet agrégat d'épaves. Cette bonne résolution environnementale accompagnait un accord avec le gouvernement mauritanien autorisant l'accès des flottilles européennes à la zone économique mauritanienne pendant 5 ans. En 2006, au moment du renouvellement de cet accord, l'Union Européenne n'avait toujours rien réalisé en ce sens et les engagements ont été réaffirmés. Le commissaire des Pêches souligne alors que « ce nouveau protocole marque une rupture avec les précédents et respecte les intérêts mutuels des deux signataires et l'environnement. » La République islamique de Mauritanie a lancé en 2008 un appel d'offres international pour « l'enlèvement de 57 épaves de la baie de Nouadhibou ». En fait, l'appel d'offres caractérise 58 épaves qui ne sont pas accessibles depuis le trait de côte. Toutes les épaves qui sont accessibles à pied et à marée basse sont écartées du marché. Les soumissionnaires ont jusqu'au 17 août pour présenter leurs offres. L'Union Européenne financera les travaux. La représentation de l'Union Européenne en Mauritanie sera délégataire du maître d'œuvre, le port de Nouadhibou. L'Union Européenne sera de fait chargée de contrôler la bonne marche des travaux qu'elle finance. Le problème est que les modalités de dépollution et d' « enlèvement » des épaves sont floues à l'extrême. Elles s'appuient sur la nécessité d'améliorer « la sécurité » mais aucune des options n'est satisfaisante et la protection de l'environnement est reléguée à l'arrière plan. Les épaves pourront être immergées ou regroupées dans un endroit désigné le plus près possible du rivage. Cette possibilité d'immersion dans le cadre d'un projet financé par l'Europe en Afrique est inadmissible. Elle ouvre la voie à d'autres « océanisations » d'épaves flottantes abandonnées dans les ports de Dakar ou d'Abidjan par exemple. Les polluants extraits dans la mesure du possible et dans la limite des réglementations en vigueur en Mauritanie seraient stockés en conteneurs et laissés après la fin des opérations sous la responsabilité des autorités portuaires de Nouadhibou. Il est navrant de constater que le partenariat offert par l'Union Européenne à un des pays les plus démunis d'Afrique soit aussi peu ambitieux et recommande là-bas des pratiques négligentes et dérisoires qu'elle n'oserait pas promouvoir en Bretagne ou en Méditerranée. Laisser en fin de chantier la Mauritanie se débrouiller avec les déchets dangereux est particulièrement inélégant. Il est vrai que l'Union Européenne n'a plus de stratégie de démantèlement des navires. La nouvelle commission et le nouveau parlement s'en fichent. Place à la piraterie et aux plateformes off-shore. La roue tourne. La route de l'Asie pour les navires européens en fin de vie restera très encombrée. (Voir liste complète des navires pages 40-44)



Baie de Nouadhibou © Berny Sèbe - Geographical Magazine.

## A la casse dans le monde



*Norgas Traveller*, Houston, Etats-Unis, 9 août 2008 © Michael Martin (voir page 17)

### Record battu pour 2010

Entre le 5 avril et le 1<sup>er</sup> juillet 2010, **290** navires sont partis pour la démolition. Le rythme s'est accéléré par rapport au premier trimestre avec 22 navires par semaine. Tant en nombre qu'en tonnage, l'Inde avec 117 navires (40%) reste la destination numéro 1. La Turquie, qui a capté 51 navires de petite taille, prioritairement des ferries et des transporteurs de marchandises diverses (18%), fait un retour remarqué. Le couple sidérurgie/démolition y fonctionne. Les navires ne sont plus démolis sur les plages. Le principe est de démolir à sec. Si l'arrière de l'épave reste à l'eau, les pollutions éventuelles sont retenues par des barrages. La casse se fait sur du dur et les déchets liquides peuvent être collectés. Au hit parade de la démolition, la Turquie prend la deuxième place devant la Chine et ses 43 navires (15%), le Bangladesh, 24 (8%) et le Pakistan, 22 (8%). En tonnage de ferrailles à recycler, l'Inde précède la Chine, le Bangladesh, le Pakistan et la Turquie. La démolition cumulée permettra le recyclage de 1,7 million de tonnes de métaux. Les tankers - pétroliers, chimiques et transporteurs de gaz- constituent toujours la première catégorie de navires partant à la casse avec 85 unités, soit 29%. En volume, l'ensemble des tankers représente plus de 650.000 tonnes soit près de 40% du métal recyclé. 35 seulement sont des navires à simple coque d'un âge moyen de 32 ans alors qu'il n'est que de 26 ans pour les navires à double coque, double fond ou doubles parois, un signe peut être que la difficulté de l'entretien de ces derniers raccourcit leur carrière. Les porte-conteneurs, 25 (9%), les vraquiers, 20 (7%) et les voituriers, 16 (6%) régressent. 73 navires transporteurs de marchandises diverses sont sortis de flotte, parmi lesquels 30% sont âgés de plus de 40 ans.

Les tarifs offerts par tous les chantiers de démolition asiatiques ont connu une hausse sensible et continue jusqu'au mois de mai, puis un léger reflux qui les a ramenés aux alentours des tarifs constatés en janvier. Ce reflux a été si léger en Chine qu'il permet à ses chantiers de proposer les prix les plus intéressants pour les armateurs détenteurs de vieilles coques, aux alentours des 400 \$ la tonne. La Chine vend son image verte de la démolition. Sur 75 chantiers, une poignée ferait du bon travail, compte tenu des infrastructures disponibles ; au premier rang, s'affiche le chantier de Jiangyin qui a dépecé le *Serepca I* de Total (cf « A la casse.com » 13, 15 et 18<sup>1</sup> et Round Robin n°1<sup>2</sup>). La démolition se fait à quai. Pas de cale sèche en Chine. Il y a un os dans la vitrine.

### Suspension des activités au Bangladesh

Au Bangladesh, la Cour Suprême a suspendu les autorisations de beaching suite à une nouvelle action de l'ONG Bangladesh Environmental Lawyers Association (BELA) qui demande le respect des standards environnementaux et sociaux. En conséquence, aucun navire n'a été échoué à Chittagong

<sup>1</sup> Cf. rubrique Dossiers du <http://www.robindesbois.org>

<sup>2</sup> [http://www.robindesbois.org/round\\_robin/round\\_robin\\_1.html](http://www.robindesbois.org/round_robin/round_robin_1.html)

depuis la 2<sup>ème</sup> quinzaine de mai mais les navires arrivés préalablement à la décision de la Cour continuent à être démantelés. Cependant, on se souvient que l'an dernier la même juridiction avait menacé de fermeture tous les chantiers qui ne garantiraient pas les normes environnementales et avait interdit l'importation des navires qui n'auraient pas bénéficié d'une extraction préalable des polluants. Après quelques hésitations, le business avait repris.

### De l'amiante à bord des vieux navires et des neufs

Revers de la médaille : des chantiers de construction navale en Turquie utilisent encore de l'amiante sur des bateaux neufs. C'est ce qui a été découvert par l'armateur hollandais d'un chimiquier livré en 2009. Selon le Lloyd's List, ce cas ne serait pas isolé et de nombreux chantiers de construction et de réparation navale en Asie et ailleurs utiliseraient encore de l'amiante, bien qu'un amendement de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) en interdise l'usage depuis 2002.

### Le scandale des car ferries

Les ferries et navires à passagers ont une moyenne d'âge de 44 ans. Le sort de ces vétérans bardés d'amiante et dangereux pour la sécurité maritime est variable. Le finlandais *Onyx* mérite un carton rouge après son départ frauduleux d'Europe et un ultime tour de passe-passe dans les eaux de Dubai où il est rebaptisé « *Kaptain Boris* » avant son échouage pour démolition au Pakistan (voir le bulletin [A la casse.com n°19](#)<sup>3</sup> et l'ensemble du feuilleton « [Chasse à l'Onyx](#)<sup>4</sup> » sur le site de Robin des Bois). Prayati Shipping, le dernier propriétaire de l'*Onyx*, confirme son statut de rabatteur de vieilles coques à démolir et d'armateur du dernier voyage avec les ventes ce trimestre du ferry *Sara I*, du roulier *Bodrum*, du transporteur de marchandises diverses *Bulk Express*, rebaptisés respectivement *Winner 10*, *Winner II*, et *Winner 7* et du chimiquier *Antisana*. Ce margoulin prend la précaution d'immatriculer ses navires pour le dernier voyage dans des pays qui ne sont pas signataires de la Convention de Bâle ou de son Ban Amendment. Les trois ferries de l'île de Wight *Caedmon*, *Cenred* et *Cenwulf* ont été retirés du service en 2008 ; les différentes tentatives de revente pour continuation de leur exploitation ont échoué, notamment en Amérique du Sud ou au Sierra Leone où les navires devaient assurer la navette entre l'aéroport Lungi-international et Freetown. Ils ont finalement été remorqués jusqu'à Harlingen (Pays-Bas) puis au chantier de démolition Smedegaarden à Esbjerg (Danemark). Le *Pentalina B*, jugé inapte à la navigation en Europe, a quitté l'Ecosse puis la France sans guère d'encombre, malgré les avertissements de Robin des Bois et de l'association bretonne Mor-glaz, et s'apprête à pratiquer le transport à risques de passagers et du fret dans l'archipel du Cap-Vert. Il est à noter et même à regretter que le groupe de travail promis par le Grenelle de la Mer sur le renouvellement de la flotte des pays du sud ne soit pas encore mis en place.

Quant à eux, des vieux navires américains transporteurs de troupes continuent d'être nettoyés puis remorqués vers les chantiers de démolition du Texas.



© Andrex S Cooke

Le *Caedmon*, 5 mars 2010, quittant en remorque Southampton pour un chantier de démolition danois

<sup>3</sup> [http://www.robindesbois.org/dossiers/a\\_la\\_casse\\_19.pdf](http://www.robindesbois.org/dossiers/a_la_casse_19.pdf)






<sup>4</sup> [http://www.robindesbois.org/communiqués/mer/fortune/2010/chasse\\_onyx\\_6.html](http://www.robindesbois.org/communiqués/mer/fortune/2010/chasse_onyx_6.html)

## Après les barreaux, la casse

Les navires sous-normes sont des partants prioritaires, mais ils ne sont pas démolis dans les pays, notamment européens, qui les ont détenus : au moins 126 navires (43%) ont fait l'objet de détention(s) préalable(s) dans les ports mondiaux avec un taux de détention de 60% pour les vraquiers, cargos réfrigérés et transporteur de marchandises diverses ; 104 (36%) étaient contrôlés par une société de classification n'appartenant pas à l'IACS (International Association of Classification Societies) ou sans classification.

## Années et mètres

L'âge en fin de vie des navires sortis de flotte durant la période du 5 avril au 1<sup>er</sup> juillet 2010 se range entre 13 ans pour le vraquier *Bright Century* victime d'une collision et 67 ans pour le transporteur de troupes américain *General John Pope* ; l'âge moyen est de 31 ans ; il est de 23 ans chez les voituriers, 28 ans chez les tankers et les porte-conteneurs, 29 ans chez les vraquiers, 35 ans chez les transporteurs de marchandises diverses et donc 44 ans chez les ferries et navires à passagers. 171 navires ont une longueur inférieure à 150 m, 85 mesurent entre 150 et 199 m et 34 entre 200 et 336 m.

	Navire construit dans un chantier d'un pays de l'Union Européenne ou de l'Association Européenne de Libre Echange (AELE).
	Navire sous pavillon européen ou de l'AELE, ou dont l'armateur est européen ou de l'AELE.
	Navire contrôlé par une société de classification n'appartenant pas à l'International Association of Classification Societies (IACS), ou sans classification connue.
	Navire et équipage détenus dans un port pour déficiences.
	Tanker simple coque interdit dans les eaux européennes pour le transport du fioul lourd ou navire banni des ports européens par la directive sur les contrôles de l'Etat du port.

## Ferry

*Abbundo* (ex-*Giulia D'Abundo*, ex-*Quiberon*, ex-*Nils Dacke*). OMI 7362110. Ferry. Longueur 129 m, 6.129 t. Pavillon Saint-Kitts-et-Nevis. Société de classification Bureau Veritas. Construit en 1975 à Rendsburg (Allemagne) par Nobiskrug. Propriétaire Medmar (Italie). Vétéran de la Brittany Ferries de 1982 à 2003. Vendu pour démolition en Inde.



*Athens* (ex-*Athens Express*, ex-*Brisbane Trader*). OMI 6909624. Ferry. Longueur 136 m, 6.095 t. Pavillon Panama. Société de classification Hellenic Register of Shipping. Construit en 1969 à Brisbane (Australie) par Evans Deakin. Propriétaire Wavelord Navigation Co Ltd (Grèce). Vendu pour démolition en Inde où il arrive rebaptisé *Winner 11*.



*Atlantic* (ex-*Old Point Comfort*, ex-*Albany*, ex-*LST 970*). OMI 5262081. Ferry. Longueur 93 m. Pavillon Uruguay. Construit en 1945 à Hingham, Massachusetts (Etats-Unis) par Bethlehem Hingham Shipyard Inc. Racheté en 1958 par la Virginia Ferry Corporation, il est converti pour le transport de passagers et voitures dans la baie jusqu'à l'ouverture du Chesapeake Bay Bridge Tunnel en 1964. Propriétaire Antlantida Navegacion (Uruguay). Vendu en l'état en Argentine. Destination de démolition inconnue.



© The Eastern Shore of Virginia

*Caedmon*. OMI 7314888. Ferry. Longueur 57 m. Pavillon Royaume-Uni. Société de classification inconnue. Construit en 1973 à Dundee (Royaume-Uni) par Robb Caledon. Propriétaire Wightlink Ferries (Royaume-Uni).

