



Conférence de presse - 2 mai 2016

Début du démantèlement du *Zortürk*



Le *Zortürk* libérera la forme de radoub n°3 cet été

L'histoire du *Zortürk*, auparavant dénommé *Aspet*, et celle de Nantes Saint-Nazaire Port trouve enfin son épilogue. L'épave, présente depuis bientôt sept ans dans le port de Saint-Nazaire, est en cours de démantèlement. Les travaux de déconstruction ont été confiés à l'entreprise Séjourné SAS. La forme de radoub n°3 doit être libérée courant juillet.

La phase de démantèlement du *Zortürk*, lancée en mars 2015 après de longues années de contentieux avec l'armateur se concrétise par le début des travaux. Cette étape était attendue afin de désencombrer au plus vite la forme 3, occupée depuis un an et demi. Ce chantier a été confié à la société Séjourné SAS, spécialisée dans les opérations de démantèlement de biens industriels, notamment dans le domaine maritime.

L'entreprise sélectionnée répond d'un cahier des charges élaboré par Nantes Saint-Nazaire Port dans le respect de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), à laquelle est soumise la déconstruction de navire. Il intègre, outre les caractéristiques techniques du *Zortürk*, le traitement des eaux, du bruit et de l'amiante, à travers les résultats d'un diagnostic réalisé en avril et mai 2015, par l'Apave, organisme agréé pour la réalisation de diagnostic amiante avant travaux. Ces analyses ont été complétées sur demande de la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Direccte) par de nouveaux prélèvements effectués d'octobre à décembre 2015, qui se sont révélés négatifs.

Le démantèlement n'a été engagé qu'après information du dispositif auprès des riverains (habitants et entreprises) et de l'association Addeva (Association départementale de défense des victimes de l'amiante). Au préalable, un plan de retrait amiante élaboré par le prestataire qualifié pour les opérations de désamiantage, a été soumis à l'avis des services de l'État, conformément aux exigences réglementaires en la matière.

Un chantier sous surveillance

Avant le début des interventions, un périmètre de protection a été installé autour de la forme n°3. Une fois les déchets et matériaux encombrants restés à bord (mobilier, électroménager, cordage, outillage...) évacués, les opérations de désamiantage pourront commencer. Les fluides (carburant, eaux usées) seront vidangés. L'entreprise Séjourné effectuera ensuite le démantèlement de la superstructure, par méthode d'oxycoupage*.

Soucieux de proposer un dispositif respectueux de l'environnement et de la santé de chacun, Nantes Saint-Nazaire Port veillera au bon déroulement du démantèlement. Des visites inopinées seront organisées sur le chantier pour s'assurer du respect des consignes de sécurité générales et des modalités d'entreposage des déchets (état des rétentions, tri...).

Le chapitre *Zortürk* devrait ainsi se refermer courant juillet, lorsque les dernières tôles seront évacuées de la forme 3. Son immobilisation n'aura pas été sans conséquences pour l'établissement portuaire. Les pertes financières liées à l'occupation des formes et des bassins pendant près de sept ans se chiffrent à plusieurs centaines de milliers d'euros.

* Oxydation localisée mais continue, à l'aide d'un jet d'oxygène porté sur une zone chauffée à plus de 1 300 °c.



Annexe 1 : Près de sept ans de présence à Saint-Nazaire

2009

24 juillet. Vraquier battant pavillon géorgien, *L'Aspet*, parti du port de Hull (Angleterre) et faisant route vers Lisbonne avec un équipage de 12 marins, subit une importante voie d'eau au large de la côte atlantique. Sur demande de la Préfecture Maritime de Brest, après une mise en demeure adressée au navire, il est accueilli au Port de Nantes Saint-Nazaire en forme Joubert. Des pompes sont installées à bord du navire pour éviter qu'il ne sombre. Le navire est détenu par les Affaires maritimes : 24 failles ayant été identifiées par le Centre de Sécurité des Navires.

3 septembre. Pour des raisons de sécurité, *l'Aspet* est transféré en forme 3 du bassin de Penhoët. La cale est mise à sec, le navire ne pouvant plus être maintenu à flot.

9 septembre. Une partie de l'équipage (9 marins) obtient la saisie conservatoire du navire en raison de salaires impayés. Cette saisie ne produit aucun effet, les marins sont rapatriés en octobre.

24 septembre. Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire procède à une demande de saisie conservatoire du navire auprès du Tribunal de Commerce de Saint-Nazaire pour obtenir une garantie du paiement des redevances.

28 septembre. Le Tribunal de Commerce de Saint-Nazaire rend une ordonnance de saisie conservatoire du navire.

13 novembre. Le Grand Port Maritime assigne l'armateur en justice pour obtenir le paiement des redevances.

16 décembre. Le Tribunal de Grande Instance de Saint-Nazaire condamne l'armateur à payer la somme de 136 000 € à divers titres. Il ordonne également l'exécution provisoire du jugement permettant de poursuivre la saisie exécution du navire.

2010

7 janvier. Le jugement du Tribunal de Grande Instance de Saint-Nazaire est signifié à l'armateur. Il dispose de 3 mois pour faire appel.

16 avril. Le délai d'appel ayant expiré, le Grand Port Maritime engage une procédure auprès du Tribunal de Grande Instance de Saint-Nazaire pour obtenir la saisie vente du navire.

30 septembre. L'armateur se présente sans avocat à l'audience du Tribunal de Grande Instance de Saint-Nazaire. Celle-ci est renvoyée au 1^{er} décembre.

1^{er} décembre. L'Audience se déroule en l'absence de l'armateur.

2011

27 janvier. Compte tenu de l'abrogation des dispositions du décret du 27 octobre 1967 par l'ordonnance du 28 octobre 2010 qui a intégré en les modifiant, les procédures de saisie conservatoire et de saisie exécution dans le Code des Transports, la procédure est jugée irrégulière par le Tribunal Grande Instance de Saint-Nazaire.

18 avril. Le Grand Port Maritime procède à une requête en référé auprès du Tribunal de Grande Instance de Saint-Nazaire pour obtenir les papiers du navire.

27 mai. Un constat d'huissier diligenté par le Grand Port Maritime indique que les certificats du navire ne sont plus à bord.

28 juillet. Un protocole d'accord est signé entre le Grand Port Maritime et l'armateur. Le propriétaire du navire s'engage à procéder, dans un délai de 75 jours, aux réparations nécessaires et à régler ses dettes afin d'éviter la vente judiciaire du navire. En contrepartie, le Grand Port Maritime accepte de réduire le montant de sa créance.

Août. Le Grand Port Maritime constate que l'*Aspet* a changé de propriétaire. La navire bat pavillon togolais et se nomme désormais *Zortürk*.

30 août. Un nouvel équipage (ukrainien) arrive à Saint-Nazaire. Des travaux sont engagés sur le navire.

25 octobre. Le *Zortürk* est transféré quai de la Prise d'Eau pour des tests de flottabilité.

2012

Janvier. L'équipage ukrainien du *Zortürk* quitte Saint-Nazaire. Un équipage turc le remplace.

Début février. Un expert d'une société de classification, agréée par le Togo, est sur place pour procéder à la vérification des réparations.

15 février. Les Affaires Maritimes inspectent le navire et le déclarent inapte à reprendre la mer.

28 octobre. Le Grand Port Maritime procède à une nouvelle demande de saisie conservatoire du navire.

2013

8 janvier. Le Grand Port Maritime obtient la saisie conservatoire du navire.

6 mars. Une demande d'autorisation de démanteler des navires dans les formes de radoub est adressée à la préfecture de Loire Atlantique.

3 juillet. Le Tribunal de Commerce de Saint-Nazaire condamne l'armateur à payer diverses redevances (taxe de stationnement, eau, électricité...) au Grand Port Maritime.

29 octobre. Le *Zortürk* rejoint le quai des Formes du bassin de Penhoët.

2014

22 janvier. L'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable rend son avis sur la demande d'autorisation du Grand Port Maritime de démanteler des navires dans les formes de radoub de Saint-Nazaire.

20 février. Le jugement rendu par le Tribunal de Commerce de Saint-Nazaire le 3 juillet 2013 est signifié en Turquie. L'armateur dispose d'un délai d'appel de trois mois.

31 mars. Début de l'enquête publique préalable à l'autorisation de démanteler des navires au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Elle se poursuivra jusqu'au **30 avril**.

23 septembre. Après un dialogue important avec le consulat de Turquie à Nantes, signature d'un protocole d'accord entre le Grand Port Maritime et l'armateur. Celui-ci s'engage à effectuer les travaux nécessaires, en conformité avec la réglementation concernant la sécurité maritime, dans un délai maximum de 90 jours à compter de la signature du protocole. De son côté, le Grand Port Maritime accepte de réduire sa créance, de prendre en charge les frais de remorquage, et le coût afférant à la mise à disposition de la forme 3. Dans l'hypothèse où l'armateur ne respecterait pas ses engagements, il serait déchu de ses droits vis-à-vis du *Zortürk*.

29 septembre. Un arrêté préfectoral autorise le Grand Port Maritime à démanteler des navires dans les formes de radoub.

17 novembre. Le *Zortürk* entre en forme 3 du bassin de Penhoët sous le contrôle d'un huissier. Le délai de 90 jours entre en vigueur.

2015

16 février. Après l'échéance du délai de 90 jours, il est constaté par huissier que les engagements de l'armateur n'ont pas été tenus.

19 mars. Le Tribunal de Grande Instance de Saint-Nazaire homologue le protocole d'accord.

1^{er} avril. En préparation du démantèlement, visite préalable de l'Apave pour évaluation et engagement du diagnostic.

Juin. Remise des analyses de l'Apave après avoir effectué plus de 135 prélèvements sur le *Zortürk* et constitution du cahier des charges destiné aux entreprises qui se sont manifestées.

Août. Les services de l'État recommandent des analyses supplémentaires. La procédure d'appel d'offres est interrompue. Elle devient infructueuse.

Octobre. Des diagnostics supplémentaires sont effectués sur le *Zortürk*.

Décembre. Résultats des analyses : les 100 prélèvements complémentaires effectués se révèlent négatifs à l'amiante.

2016

Janvier. Un nouvel appel d'offres est lancé pour la déconstruction du *Zortürk*.

Fin février. Après analyse des offres, Nantes Saint-Nazaire Port choisit de confier ce chantier de démantèlement à l'entreprise SAS Séjourné, entreprise spécialisée dans les opérations de démantèlement de biens industriels, notamment dans le domaine maritime.

Mi-mars. Réunions d'information organisées par Nantes Saint-Nazaire Port auprès de l'association Addeva 44 et des riverains (dont STX) concernant le mode opératoire de démantèlement.

18 avril. Préparation du chantier de démantèlement.