

Conférence de presse - 27 mai 2015

Démantèlement du *Zortürk*

- ▶ Le démantèlement est engagé
- ▶ Annexe 1 : Près de six années d'immobilisation à Saint-Nazaire
- ▶ Annexe 2 : La procédure de démantèlement



Zortürk : le démantèlement engagé

Depuis près de six ans, le Zortürk, auparavant dénommé Aspet, est présent sur le site portuaire nazairien. En septembre 2014, la signature d'un protocole entre l'armateur et le Grand Port Maritime a permis d'entrevoir une issue. La phase de démantèlement est à présent engagée, un diagnostic détaillé étant en cours de finalisation.

A Saint-Nazaire, l'histoire du navire *Aspet*, devenu *Zortürk*, débute le 24 juillet 2009 (voir annexe 1). Un vraquier battant pavillon géorgien, faisant route vers Lisbonne avec 12 marins à bord, se trouve en difficulté au large de la côte atlantique. Sur mise en demeure de la Préfecture Maritime de Brest, le navire est accueilli en forme Joubert. Après inspection du Centre de Sécurité des Navires, il reste immobilisé, sa coque étant fortement endommagée. D'importants travaux doivent être effectués pour qu'il puisse reprendre la mer.

Le Grand Port Maritime est rapidement confronté à une absence de communication de l'armateur et au défaut de paiement de redevances. L'autorité portuaire est contrainte d'intenter une première action en justice auprès du Tribunal de Commerce de Saint-Nazaire, laquelle amorce une longue procédure juridique. Un premier protocole d'accord signé à l'été 2011 laisse entrevoir une issue, l'armateur s'engageant à réaliser des travaux. Le Grand Port Maritime apprendra quelques semaines plus tard que celui-ci a cédé le navire. Ensuite se succéderont plusieurs étapes, dont l'arrivée d'un équipage ukrainien, puis turc, et la réalisation de travaux insuffisants pour permettre au navire de reprendre la mer. En parallèle d'une nouvelle demande de saisie, le Grand Port Maritime engage auprès de la préfecture de Loire Atlantique, une demande d'autorisation de démantèlement de navires dans ses formes de radoub.

Le dénouement viendra finalement de la signature d'un nouveau protocole d'accord, en septembre 2014. Il prévoit que le Grand Port Maritime réduise sa créance sous réserve que l'armateur répare le navire dans un délai de 90 jours. Des travaux sont enclenchés, mais ils sont interrompus prématurément. Au final, le non-respect du protocole conduit à la déchéance des droits de l'armateur vis-à-vis du navire. Le Tribunal de Grande Instance de Saint-Nazaire homologue le protocole d'accord le 19 mars 2015, clôturant ainsi plusieurs années de contentieux.

Le Grand Port Maritime a été autorisé à démanteler des navires par arrêté préfectoral en date du 29 septembre 2014. Conformément à la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), toutes les dispositions nécessaires seront prises, notamment en matière de poussière, de bruit, de traitement de l'eau et des déchets (voir Annexe 2) par les entreprises qui procéderont à la déconstruction. Actuellement, un diagnostic détaillé permettant d'évaluer la situation sanitaire et technique, réalisé par l'APAVE, organisme agréé pour la réalisation de diagnostic amiante avant travaux, est en cours de finalisation. Ces éléments seront remis, début juin, aux entreprises qui se sont manifestées auprès du Grand Port Maritime pour effectuer le chantier de déconstruction.



Annexe 1. Six ans d'immobilisation 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.



Annexe 2. La procédure de démantèlement

La déconstruction de navires est soumise à la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le Grand Port Maritime s'est attaché à proposer un dispositif respectueux de l'environnement et de la santé. Les entreprises intervenantes devront donc respecter un cahier des charges intégrant notamment le traitement des poussières, de l'amiante, des eaux et du bruit.

Traitement des poussières

Les poussières principalement produites lors des opérations de décapage des revêtements ou peintures, susceptibles de contenir des métaux lourds (plomb) ou des PCB (PolyChloroByphényles - utilisés comme isolants) seront captées directement grâce aux systèmes d'aspiration des appareils de décapage ou collectées avec les eaux de ruissellement en fond de forme et retenues dans le dispositif de traitement des effluents.

En cas d'amiante

Les opérations de déconstruction seront soumises à accord préalable des services de l'État. Elles seront réalisées par des prestataires agréés. Les éventuelles zones à désamianter seront confinées à l'aide de bâches. Un système d'extraction d'air sera ensuite installé afin de capter le maximum de poussières d'amiante.

L'amiante visible (faux plafonds, dalles,...) sera d'abord retirée soit manuellement, soit à l'aide de matériels de découpe à faible vitesse. Le travail au mouillé (par aspersion d'un mélange eau et produit surfactant) pourra être privilégié.

Les déchets d'amiante seront confinés dans des sacs étanches directement sur la zone de travail (navire). Ils seront ensuite évacués du navire, conditionnés dans des big bags puis directement acheminés vers la filière déchets la plus appropriée.

Traitement des eaux

Les eaux pluviales collectées en fond de forme et susceptibles d'être souillées seront traitées par l'unité de traitement des eaux des formes avant rejet dans le bassin de Penhoët. Cet ouvrage est équipé d'un système d'alerte qui s'actionne lorsque le niveau d'hydrocarbures et de boue est trop élevé. La boue est extraite par une société spécialisée, puis traitée par incinération. Par ailleurs, un suivi de la qualité des eaux en amont et aval immédiat de la station de traitement sera effectué après chaque opération de démantèlement.

Bruit

De par leur configuration, les formes constituent des alcôves limitant la propagation du bruit vers l'extérieur du site. La perception sonore depuis les habitations les plus proches, situées au nord est donc atténuée. Les principales sources de bruit sont le décapage, la découpe mécanique, le transfert des déchets dans les bennes et le trafic de camions. Nantes Saint-Nazaire Port procédera à une étude de mesure du bruit dès le début du chantier.

Vérification des normes imposées

Des visites inopinées seront organisées sur le chantier de démantèlement pour s'assurer du respect des consignes de sécurité générales et des modalités d'entreposage des déchets (état des rétentions, tri...). Les opérations de découpe débuteront une fois que tous les produits nocifs, dont l'amiante, auront été évacués.

Nettoyage des formes

L'entreprise qui procédera au chantier de déconstruction aura pour obligation de nettoyer la forme après utilisation.