

LE DÉMANTÈLEMENT DE NAVIRES



L'un des métiers les plus dangereux au monde, un problème environnemental et humain

Section: [La mer aujourd'hui](#)

Numéro de magazine: [#15](#)

AUTOMNE 2025

TEXT: Marc Ripol. Journaliste et photographe spécialisé dans le nautisme et les voyages.

FOTO: ©ONG Shipbreaking Platform.

Les grands navires, en fin de vie, peuvent encore générer un dernier avantage économique grâce à leur démantèlement et au réemploi des matériaux, mais ce processus est complexe et dangereux. La solution est simple : privilégier les pays où la main-d'œuvre est bon marché et où la réglementation du travail et environnementale est peu contraignante.

Chaque année, environ 500 grands navires, principalement des cargos mais aussi des paquebots de croisière, sont mis hors service. Jusqu'en 1970, ils étaient démantelés dans leurs pays d'origine, majoritairement européens, japonais ou américains. Mais avec le durcissement des réglementations du travail et environnementales, les chantiers navals se sont tournés vers des pays à faible coût de main-d'œuvre et avec des cadres juridiques moins contraignants. Aujourd'hui, plus de 70 % de ces géants des mers finissent sur les plages d'Alang-Sosiya en Inde, de Chattogram au Bangladesh, de Gadani au Pakistan et, dans une moindre mesure, dans les chantiers navals d'Aliağa en Turquie.

Tapez simplement « *Sosiya, Inde* » dans Google Maps pour voir une image de 2025 où, sur 10 kilomètres de plage, on peut compter jusqu'à 35 bateaux à différents stades de démantèlement, ainsi que quelques plateformes pétrolières. Cette pratique, appelée « *échouage* », consiste à échouer le navire sur la plage pour le démanteler et le mettre en pièces.

Même avec une photo satellite, on devine que les conditions de travail sont rudimentaires et que le

contrôle environnemental est insuffisant. Et c'est bien la réalité : les conséquences humaines et environnementales sont catastrophiques. Des travailleurs, souvent des migrants exploités, perdent la vie, et souffrent de blessures et de maladies liées à des conditions de travail dangereuses et à l'exposition à des substances toxiques. Les risques incluent les explosions, les incendies, l'effondrement de grandes structures métalliques et la manipulation de matières toxiques sans équipement de protection adéquat ni protocoles de sécurité. Selon une étude de 2019 de l'Université de Chittagong, au Bangladesh, 13 % des personnes travaillant dans ce secteur sont mineures et travaillent souvent de nuit pour éviter les inspections. Par ailleurs, selon l'ONG [Shipbreaking Platform](#), entre 2009 et 2024 en Asie du Sud-Est, 8 221 navires ont été démantelés et 470 décès ont été recensés.

D'autre part, les écosystèmes côtiers sont dévastés par les déversements toxiques et autres formes de pollution, faute d'infrastructures adéquates pour la gestion des matières dangereuses. L'amiante, les métaux lourds, les huiles minérales, l'étain, les peintures et les isolants électriques figurent parmi les matériaux couramment présents sur les navires et qui représentent un risque sérieux pour la santé humaine et l'environnement.

Selon l'Organisation internationale du travail (OIT) : « Le démantèlement des navires est devenu un problème majeur pour la santé des travailleurs et l'environnement. C'est l'une des activités les plus dangereuses, avec un taux de décès, de blessures et de maladies professionnelles inacceptables. »

Pavillon de complaisance

Lorsqu'un navire arrive en fin de vie, la première démarche des compagnies maritimes consiste généralement à changer son pavillon pour un pavillon de *complaisance*, pour des raisons stratégiques, juridiques, et surtout économiques. Les Comores, les Palaos, le Panama, le Togo et Saint-Kitts-et-Nevis figurent parmi les petits pays fréquemment choisis. De cette manière, ils ne sont plus soumis aux réglementations du travail et environnementales des pays d'origine, particulièrement strictes en Europe, en Amérique du Nord et au Japon. La réglementation de l'Union européenne (Règlement relatif aux transferts de déchets et Règlement relatif au recyclage des navires), par exemple, interdit l'exportation de déchets toxiques vers des pays hors OCDE et la vente de navires européens à des chantiers navals aux conditions de travail dangereuses. Ces interdictions cessent de s'appliquer dès lors que le navire change de pavillon.

L'étape suivante consiste à vendre le navire, désormais libre des obligations légales de son pays d'origine, à des chantiers navals d'Asie du Sud, souvent par l'intermédiaire d'un tiers. Ces chantiers proposent un prix bien plus avantageux que les chantiers européens, car ils peuvent le démanteler à moindre coût et revendre ensuite l'acier et les autres matériaux récupérables.

Dans de nombreux cas, parallèlement au changement de pavillon, la propriété légale du navire est également transférée à une société fictive située dans un pays aux réglementations laxistes (Dubai, Panama...), évitant ainsi toute responsabilité en cas d'accident du travail ou de dommages environnementaux lors du démantèlement.

Comment éviter cela

La solution semble simple : il faut que les armateurs vendent leurs navires à des chantiers navals agréés qui investissent dans la sécurité et le respect de l'environnement. Rendre le démantèlement des navires sûr et durable commence par l'abandon de l'*échouage* et son remplacement par des cales sèches équipées de technologies permettant un démantèlement propre et sûr. C'est à la fois simple et complexe.

Un premier pas dans la bonne direction consisterait à limiter strictement le changement de pavillon des navires. La conception des nouveaux navires, minimisant l'utilisation de matériaux dangereux, est également importante. L'événement Ship Recycling Lab, organisé par l'ONG [Shipbreaking Platform](#), favorise l'échange de connaissances et de technologies pour un démantèlement approprié.

La bonne nouvelle est que la [Convention de Hong Kong](#) visant à assurer le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires est entrée en vigueur le 26 juin 2025, dans le but de réglementer le démantèlement afin de protéger la santé des travailleurs et l'environnement.

Quoi qu'il en soit, la Convention est dans une phase de mise en œuvre progressive et, à court terme, elle n'éliminera pas le recyclage des déchets métalliques en Asie du Sud-Est, même si, en principe, il sera effectué sous des contrôles plus stricts.



Navires échoués sur les plages du Bangladesh. Photo : ONG Shipbreaking Platform.



Quel sera l'impact de la Convention de Hong Kong ?

La Convention de Hong Kong, approuvée par l'Organisation maritime internationale, établit des normes pour garantir le démantèlement sûr et respectueux de l'environnement des navires. Elle impose aux navires de tenir un inventaire des matières toxiques et exige que le recyclage soit effectué dans des installations agréées. Bien qu'elle soit entrée en vigueur en juin 2025, son efficacité réelle reste sujette à caution. De nombreux pays où le démantèlement a lieu, comme le Bangladesh ou l'Inde, éprouvent des difficultés à la mettre pleinement en œuvre. Sans contrôle international ni pression sur les armateurs, la Convention risque de demeurer une simple bonne intention, sans véritable impact concret.



Démantèlement de navires à Chittagong. Wikimedia Commons - Naquib Hossain.

ENTRETIEN

Jorge Astorquia, écologiste et commissaire de l'exposition « *Briser des navires, briser des vies* », au Musée maritime de Barcelone



Jorge Astorquia. Photo : MMB

Comment vous êtes-vous intéressé au sujet du démantèlement des navires ?

J'avais vu un cimetière de navires à Nouadhibou, en Mauritanie, et en cherchant des informations sur le sujet, je suis tombé sur une vidéo concernant le démantèlement de grands navires en Asie du Sud-Est. J'ai appris que 70 % des grands navires finissent là et j'ai voulu savoir pourquoi. J'ai donc mené des recherches et écrit un article pour le magazine environnemental *El Ágora Diario*, aujourd'hui disparu, avec lequel je collaborais régulièrement.

Quels sont les principaux problèmes liés à cette pratique ?

Elle est très dangereuse pour les travailleurs, en raison de la manipulation de matières toxiques sans aucune protection et des accidents causés par la manipulation de pièces très volumineuses sans équipement adéquat. De plus, elle constitue un grave problème environnemental du fait de la quantité de déchets

polluants qui ne sont pas correctement recyclés et qui finissent souvent dans la mer.

J'ai l'impression que c'est un sujet auquel on n'accorde pas l'importance qu'il mérite.

C'est un problème très grave, mais comme souvent, nous accordons moins d'importance aux problèmes géographiquement éloignés. La pollution qu'il engendre et les abus liés au travail ne nous affectent pas directement. Je crois que l'exposition que nous avons organisée au Musée maritime de Barcelone est la première du genre.

Pour diffuser les problèmes et les risques liés à cette pratique, je tiens à souligner le travail de l'ONG Shipbreaking Platform, qui se consacre à dénoncer les mauvaises pratiques en matière de démantèlement des navires.

Quelle pourrait être, selon vous, la solution ?

Avec la volonté de résoudre ce problème, ce serait facile, mais actuellement, cette volonté fait défaut. Deux axes d'action sont nécessaires pour mettre fin à cette pratique : d'une part, que les pays qui accueillent ces démantèlements, et qui sont les plus touchés, souhaitent y mettre un terme et cesser d'être, en quelque sorte, la décharge du monde développé ; d'autre part, qu'une réglementation internationale vise à éliminer ou à rendre très difficile l'utilisation des pavillons de complaisance.