



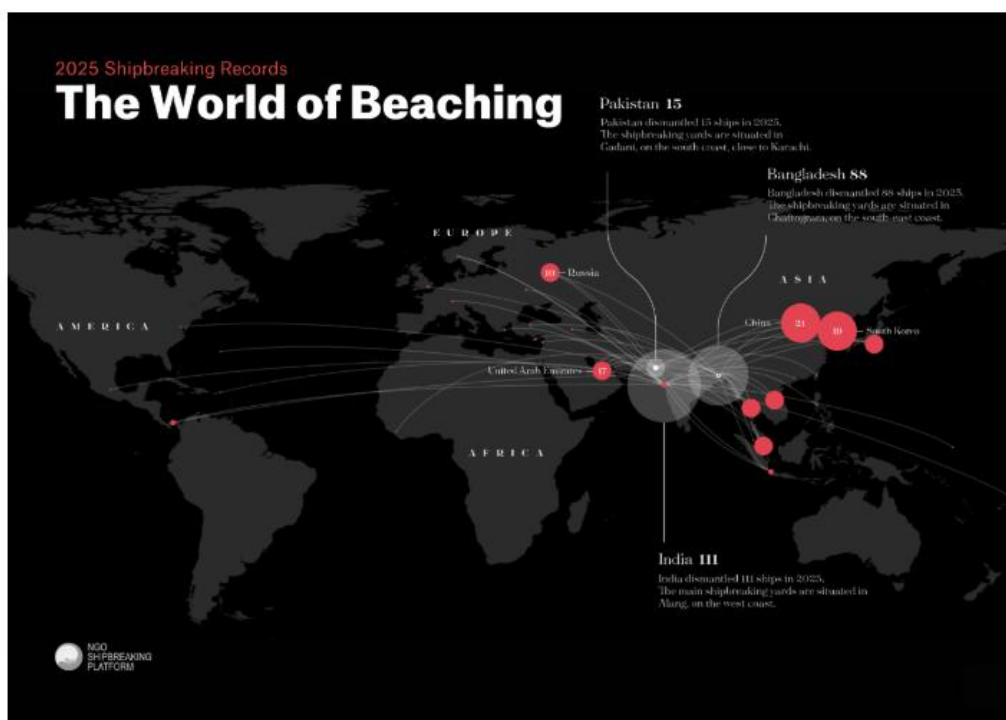
## La plateforme publie la liste des navires démantelés dans le monde en 2025

2 février 2026

<https://shipbreakingplatform.org/platform-publishes-list-2025/>

La plateforme de démantèlement de navires (ONG Shipbreaking Platform) publie sa liste annuelle 2025 des navires démantelés dans le monde. Les données révèlent que 85 % du tonnage mondial mis au rebut l'an dernier l'a été sur trois plages au [Bangladesh](#), [en Inde](#) et au [Pakistan](#).

L'an dernier, 321 navires ont été démantelés dans le monde, dont 214 en Asie du Sud. Le Bangladesh et l'Inde restent les destinations privilégiées du secteur maritime pour le démantèlement des navires, malgré les graves conséquences avérées de l'échouage de ces derniers sur les travailleurs, les communautés locales et les écosystèmes côtiers fragiles. Onze travailleurs ont perdu la vie en Asie du Sud en 2025 et au moins soixante-deux autres ont été blessés en raison de pratiques de travail dangereuses.



L'un des incidents les plus graves s'est produit au chantier naval Ziri Subedar de Chattogram, au Bangladesh, où l'explosion d'un réservoir de pétrole a blessé huit ouvriers lors des opérations de démantèlement du BANGLAR JYOTI, un navire appartenant au gouvernement du Bangladesh.

Le Bangladesh a déjà homologué dix-sept chantiers de démolition navale au titre de la Convention de Hong Kong (HKC) de l'Organisation maritime internationale, entrée en vigueur en juin 2025. Pourtant, des accidents graves continuent de se produire, même dans ces chantiers, et le signalement des incidents reste opaque, voire inexistant. En Inde, aucun chantier de démolition navale n'a encore été [autorisé](#) au titre de la HKC, mais plus de 100 sites de démolition à Alang-Sosiya possèdent des déclarations de conformité privées aux exigences de la Convention.

*« De toute évidence, la Convention de Hong Kong n'établit pas de norme garantissant des pratiques sûres et respectueuses de l'environnement. Actuellement en cours de révision à l'OMI, il sera essentiel de renforcer ses exigences, notamment en prévoyant l'élimination progressive de la méthode d'échouage, qui présente des lacunes majeures. Parallèlement, il est nécessaire de garantir une meilleure application des restrictions de la Convention de Bâle sur le commerce des déchets dangereux, grâce à des mesures qui responsabilisent efficacement le secteur du transport maritime. Cela implique de transférer la responsabilité aux États qui contrôlent effectivement les propriétaires des actifs destinés à la destruction », explique Ingvild Jenssen, directrice générale et fondatrice de l'ONG Shipbreaking Platform.*

La Plateforme met également en garde contre le faible nombre de navires mis au rebut ces dernières années, dû à des taux d'exploitation favorables. Ce nombre masque un important stock de navires vieillissants qui devraient être démantelés dans les années à venir. Parmi ces navires figurent des centaines de pétroliers appartenant à la « flotte parallèle », dont certains [auraient](#) été vendus illégalement en 2025 à des chantiers de démolition indiens, au moyen d'espèces, de cryptomonnaies et de devises étrangères, afin de contourner les sanctions. Ces développements, conjugués à des indices suggérant que la flotte parallèle pourrait être bien plus importante qu'on ne le pense généralement, risquent d'alimenter une économie parallèle et opaque de démolition navale, où les normes de sécurité, la protection de l'environnement

et la gestion des déchets resteront facilement contournées.

*« Les nombreux navires destinés à la ferraille, y compris la flotte clandestine, doivent être recyclés dans des installations sûres, transparentes et entièrement réglementées, et non par échouage. Les installations existantes qui répondent déjà à ces normes, notamment les chantiers de recyclage de navires de l'Union européenne, fonctionnent toujours en sous-capacité, ce qui souligne que des alternatives sûres existent mais restent systématiquement ignorées par le secteur du transport maritime »,* déclare Nicola Mulinaris, conseiller principal en communication et politiques de l'ONG Shipbreaking Platform.

---

## **DÉCHARGES                      2025                      –                      Les                      pires                      pratiques**

La Chine arrive en tête de la liste des pays exportateurs de navires en 2025, avec 21 navires appartenant à des armateurs chinois vendus à des démolisseurs d'Asie du Sud, principalement au Bangladesh. Et ce, malgré la capacité de la Chine à recycler les navires dans ses propres cales sèches.

La Corée du Sud et les Émirats arabes unis se classent deuxièmes au palmarès des pires pays en matière d'échouage, avec respectivement 19 et 17 navires échoués. Plus de 60 navires ont par ailleurs quitté les eaux territoriales de ces pays pour être démantelés en Asie du Sud. Le règlement des Émirats arabes unis sur le recyclage des navires, entré en vigueur en juin 2025, interdit cependant explicitement aux navires de quitter les eaux territoriales des Émirats arabes unis pour être démantelés sur des chantiers d'échouage et de débarquement, ces méthodes étant jugées dangereuses et non respectueuses de l'environnement. Le droit international est également clair : tout mouvement transfrontalier de déchets dangereux, y compris les navires en fin de vie, doit faire l'objet d'un consentement préalable en connaissance de cause (CPC) conformément à la Convention de Bâle et ne peut être autorisé que si des pratiques sûres et respectueuses de l'environnement sont garanties jusqu'à l'élimination complète. Les exportations de navires en fin de vie des pays membres de l'OCDE vers les pays non membres de l'OCDE sont par ailleurs interdites par le droit international, dont les infractions sont considérées comme des crimes environnementaux graves, comme en témoignent [les affaires](#) portées devant [les juridictions européennes](#) .

L'armateur grec Vangelis Marinakis est désigné comme le pire pollueur de l'année 2025. Une [enquête de Reporters United](#) sur la vente illégale du pétrolier TRADER III, en fin de vie – lié à des sociétés contrôlées par Marinakis – révèle comment l'une des figures les plus influentes du transport maritime européen tire profit de la vente de navires toxiques au Bangladesh, grâce à ce qu'un haut responsable grec qualifie de « politique d'indifférence délibérée ». Le rapport retrace le dernier voyage du navire, de la Turquie aux eaux grecques, jusqu'à Chattogram, où il a été échoué sur le chantier naval de KR Ship Recycling Industries le 15 mars 2025. Cette opération a permis de conclure plusieurs transactions destinées à contourner la législation européenne et à externaliser les coûts de gestion des déchets toxiques vers les communautés et les écosystèmes vulnérables des pays du Sud. Un autre pétrolier lié à Marinakis, le TRADER II, a connu le même sort sur la même plage en septembre.

D'autres armateurs de renom — parmi lesquels les compagnies norvégiennes Green Reefers et Odfjell, les sud-coréennes H-Line, Hyundai LNG Shipping et SK Shipping, la compagnie de croisières chypriote Louis PLC, le groupe grec Polys Haji-Ioannou, les compagnies japonaises NYK Line et Mitsui OSK, et la compagnie suisse MSC — ont contribué à l'empreinte écologique négative du secteur maritime en envoyant leurs navires en fin de vie à la ferraille dans les pays du Sud. Lila Global, filiale de GMS, acheteur de navires au comptant, a également envoyé plusieurs navires dans des chantiers navals au Bangladesh et en Inde.

Récemment, l'Association internationale des producteurs de pétrole et de gaz (IOGP) a adopté de nouvelles [directives de démantèlement](#), incitant ses membres à éviter l'échouage et le recours à des intermédiaires tels que les acheteurs au comptant. Si les membres de l'IOGP, Petrobras, SBM et Shell, respectent déjà ces directives, les transporteurs et négociants de gaz, comme Seapeak [1] (contrôlé par les États-Unis) et Thai Siamgas, font peser leurs coûts sur les communautés vulnérables et l'environnement du Bangladesh. Selon [des sources locales](#), deux travailleurs ont perdu la vie lors d'opérations d'échouage du SEAPEAK ASIA, appartenant à Seapeak. Le corps d'un ouvrier du démantèlement et les restes d'un autre ont été retrouvés sur la côte. Un collègue de la victime, témoin de l'incident, a déclaré aux médias qu'ils avaient été heurtés par le SEAPEAK ASIA lors d'opérations nocturnes au chantier de recyclage de navires KR, un site autorisé en vertu de la Convention de Hong Kong de l'OMI.

---

Cet accident mortel n'est pas un drame isolé survenu au travail, mais s'inscrit dans un modèle plus large de fin de vie des navires, où les failles réglementaires et le manque de contrôle convergent au moment du démantèlement. La phase de fin de vie des navires est de plus en plus reconnue comme présentant un risque élevé de violations environnementales et de criminalité financière. Le recours fréquent aux pavillons de complaisance, aux structures de propriété complexes et aux intermédiaires offshore permet aux armateurs de contourner la réglementation et de dissimuler leurs responsabilités. Avant leur démantèlement, les navires sont généralement immatriculés sous un petit nombre de pavillons de complaisance peu contrôlés – tels que les Comores, les Palaos, Saint-Kitts-et-Nevis – une pratique connue sous le nom de « flag hopping » (changement de pavillon) qui permet de contourner facilement le règlement européen sur le recyclage des navires et la Convention de Hong Kong. Dans le cas du SEAPEAK ASIA, les changements de pavillon rapides du navire – de l'Espagne aux Bahamas en septembre, puis à Saint-Kitts-et-Nevis en décembre – semblent conçus pour contourner le règlement européen sur le recyclage des navires, qui exige que les navires battant pavillon d'un pays de l'UE soient démantelés uniquement dans des chantiers agréés par l'UE. Aucun chantier naval d'Asie du Sud ne figure sur la liste de l'UE car ils ne sont pas conformes aux exigences du règlement.

Selon un [rapport récemment publié par la Commission européenne](#), les profits tirés de la vente de navires mis au rebut — gonflés par le contournement des exigences de démantèlement conformes aux normes de l'UE — peuvent être acheminés par le biais de sociétés écrans dans des juridictions à faible imposition utilisant des certificats de conformité pour dissimuler la propriété effective, échapper à l'impôt et blanchir les produits liés à d'autres activités maritimes illicites telles que la pêche illégale ou le contournement des sanctions.

La Turquie est l'une des rares destinations hors UE autorisées à accueillir des navires en fin de vie battant pavillon européen. Pourtant, son secteur du recyclage naval fait l'objet d'une surveillance accrue. À Aliğa, des organisations de la société civile ont [contesté](#) l'exemption d'étude d'impact environnemental (EIE) dont bénéficie ce secteur et [ont déposé](#) une plainte pénale pour défaillance systémique de la réglementation. La pression publique a conduit à des appels à

la révocation des autorisations de l'UE pour tous les chantiers navals, une demande désormais [soutenue](#) par 20 députés turcs.

Ces derniers mois, le secteur d'Aliğa a connu trois accidents mortels, dont un sur le site agréé par l'UE de Temurtaşlar, et un important [incendie](#) au chantier naval de Simsekler impliquant le FSO SLOUG, qui contenait encore environ 6 000 tonnes de pétrole. Parallèlement, la municipalité d'Aliğa [a découvert](#) des décharges illégales contenant 15 000 tonnes de déchets dangereux provenant du secteur du démantèlement des navires.

Au niveau de l'UE, des transformations économiques et industrielles plus vastes, visant à promouvoir les industries propres, sont en cours. [Les syndicats](#), les [secteurs du recyclage et de la sidérurgie](#), ainsi que [les organisations de la société civile](#), appellent l'UE à limiter les exportations de navires en fin de vie appartenant à l'UE, susceptibles de nuire aux pays tiers, et à reconnaître le rôle que peut jouer l'acier maritime secondaire dans la décarbonation non seulement de la production d'acier, mais aussi du secteur de la construction.

*« Les stratégies régionales émergentes, telles que celles axées sur l'autonomie stratégique en matière de matières premières, ont ravivé l'intérêt pour la ferraille, mettant en lumière le recyclage des navires comme une source précieuse de matériaux de haute qualité. Des entreprises comme [CMA CGM](#) et Høegh Autoliners collaborent déjà avec le secteur sidérurgique et des start-ups innovantes comme [Oppsirk](#), se positionnant ainsi comme des acteurs clés du marché pour des solutions favorisant la décarbonation et l'économie circulaire », déclare Benedetta Mantoan, chargée de mission à l'ONG Shipbreaking Platform.*

## NOTE

[1] La société est une entité opérant à l'échelle mondiale, formée à partir de la société canadienne Teekay LNG Partners et maintenant contrôlée par la société américaine de capital-investissement Stonepeak.

**Pour visualiser les données relatives au démantèlement des navires en 2025, cliquez [ici](#) . \***

**Pour consulter l'ensemble des données Excel relatives à tous les navires démantelés dans le monde en 2025, cliquez [ici](#) . \***

Les données recueillies par la plateforme de démantèlement des navires (ONG Shipbreaking Platform) proviennent de diverses sources et parties prenantes et sont vérifiées autant que possible. Ces données sont exactes au mieux de la connaissance de la plateforme, qui décline toute responsabilité quant à leur exactitude. La plateforme corrigera ou complétera les données en cas d'inexactitude signalée. Toutes les données fournies sont publiques et ne révèlent aucune information commerciale confidentielle.



Les chantiers de démolition navale de Chattogram, au Bangladesh, en janvier 2026 - © SC