DÉSAMIANTAGE : À L'ABORDAGE DES PORTE-CONTENEURS

Acteur du désamiantage maritime depuis de très nombreuses années, DI Environnement travaille sur tous les engins flottants, notamment les porte-conteneurs. En six étapes, le chargé d'affaires de l'entreprise explique les points clés de ce type de désamiantage

1 Planifier l'intervention

Bassin de carénage, en mer ou à quai, les opérateurs de DI Environnement interviennent là où l'armateur a décidé de mettre le porte-conteneurs. Leurs clients ? L'armateur ou les chantiers navals. Souvent, le chantier naval est l'intermédiaire car il dispose d'infrastructures pour. Et il faut s'adapter. Un guindeau (treuil qui sert à manoeuvrer les ancres), par exemple, doit être désamianté en mer car il est utilisé à quai, idem pour le système de refroidissement des navires. Pour les petites opérations, le navire est bien souvent en activité. Les opérateurs cohabitent alors avec l'équipage et travaillent parfois de nuit pour éviter la coactivité. Il faut être très polyvalent et travailler en amont pour prendre en compte toutes les informations, aider l'équipage à comprendre la problématique amiante et gérer le planning en fonction des escales. Le préleveur est également tout le temps avec les opérateurs, ainsi, quelle que soit l'heure, il peut poser la pompe pour libérer la zone. « C'est un véritable effort logistique pour nous, sachant que pour l'armateur le désamiantage n'est pas la priorité », selon DI Environnement. À noter, qu'un jour représente un chiffre d'affaires d'un million d'euros pour un porte-conteneurs, donc les journées à quai ne doivent pas se multiplier.

2 Le confinement

Les interventions sont toujours réalisées en milieu occupé et lors de l'exploitation du navire. DI Environnement met en œuvre des systèmes pour désamianter sans perturber l'activité et adapte alors le confinement. Les zones d'intervention sont protégées avec un système d'isolation en polyéthylène. Un choix qui est en adéquation avec les matériaux présents à bord car ils sont classés selon la norme maritime régie par l'IMO (Organisation internationale maritime). Et pour cause, chaque engin flottant possède un numéro d'enregistrement IMO. « Il faut absolument préserver les ouvrages, particulièrement les pompes à bord, car c'est très couteux », explique le chargé d'affaires chez DI Environnement. Le confinement est très particulier par rapport à un immeuble car les endroits sont exigus ou alors très vastes comme dans les salles des machines. DI Environnement procède alors à la séparation des zones : « le confinement s'apparente à celui des confinements industriels ».

3 Les sas

« Les sas sont parfois très exigus », selon la société de désamiantage. Il faut s'adapter à chaque modèle de bateau, mais aussi à chaque engin. « Les porte-conteneurs sont produits en série, ce que l'on appelle le "sistership" ». Cependant, en fonction de leur activité, les aménagements sont différents. Alors, DI Environnement affirme ne pas avoir de modèle identique pour les SAS : « Une étude préalable est obligatoire

afin de dimensionner les sas », note le chargé d'affaires. D'autant plus que le mobilier ne peut être déplacé car tout est fixé au pont. Pour pallier ce problème, les équipes doivent être réduites. Trois à quarante opérateurs, pas plus.

« Une journée représente un chiffre d'affaires d'un million d'euros pour un porte-conteneurs, les journées à quai ne doivent donc pas se multiplier. »

S'occuper des à-côtés
Les bateaux sont souvent en retard. Et nos opérateurs, à l'heure. Parfois, ils attendent huit jours au Panama avant d'embarquer », remarque-ton chez DI Environnement. Il arrive aussi que, lorsqu'un bateau doit être désamianté à quai, du matériel supplémentaire soit demandé, en escale ou en France. Si vraiment la situation devient plus complexe que prévu, DI Environnement préfère revenir que d'envoyer du matériel et de changer les plannings compte tenu des complexes gestion des débarquements et questions de l'immigration. « Aux Etats-Unis, l'administration demande un Esta (Visa américain) pour débarquer à Chicago, mais si vous voulez embarquer dans une autre ville américaine, il faut une lettre supplémentaire. Il y a beaucoup d'administratif », selon le chargé d'affaires. Heureusement, les opérateurs sont toujours en lien avec DI Environnement grâce au wifi à bord.

4 Gérer les contraintes thermiques
C'est une contrainte assez rare dans un désamiantage à terre, les températures. Dans un porte-conteneur, l'amplitude est importante. Dans la zone des machines, il peut faire jusqu'à 48°C et dans d'autres pièces : 12°C maximum. Il faut alors que les matériaux gardent leur efficacité malgré ce chaud-froid. Au niveau aéraulique aussi, un système de flux d'air permettant une dépression permanente doit être mis en place car il impacte sur le bilan aéraulique des opérateurs. Grand inconvénient dans un navire, le flux doit sans cesse être inversé. « C'est très rare de trouver cette situation dans les bâtiments classiques, hormis dans les salles électroniques présentes chez les grands opérateurs en téléphonie mobile. »

5 Les processus à adapter, voire créer
Les processus sont différents de ceux du bâtiment. « Nous avons fait des tests, mais ça ne fonctionne pas et la Carsat ou l'Inspection du travail l'ont confirmé ». DI Environnement en a alors imaginé d'autres. Pour eux, il est impossible d'agir de la même façon sur des joints de bride que sur des joints d'une chaudière d'immeuble. Autre exemple, un guindeau pourrait s'apparenter au système de freinage des ascenseurs, mais en réalité, c'est totalement différent. Les processus sont en perpétuelle évolution. Selon la société de désamiantage, les matériaux amiantés les plus vus sont les « joints de collecteur », les treuils, les guindeaux et un peu de calorifugeage. Sur les plus anciens navires, la peinture en intérieur et en extérieur est amiantée ainsi que les

revêtements de sol et parfois l'isolation incendie.

6 Gérer ses déchets

Une fois le désamiantage terminé, que faire avec les déchets ? Un sujet assez complexe puisque tout dépend du pays où le bateau débarque. « Sur cette question, la problématique est très différente des bâtiments », selon Frédéric Tosello. Evidemment, l'amiante est ensaché dans des big bag, mais il s'agit surtout de trouver les meilleures options possibles pour se débarrasser de cet amiante. Tout doit donc être étudié en amont et DI Environnement doit s'adapter aux escales. En revanche, si le pays n'accepte pas ces déchets comme en France, ils restent la propriété du navire. « Ils peuvent être stockés un certain temps dans le bateau. Parfois des mois… », affirme DI Environnement.

Par Andréa Devulder

Une offre maritime renforcée grâce au partenariat

Ex'im, SGS et DI Environnement, tous les trois ont créé un partenariat pour accroître respectivement leur offre maritime. À chacun son domaine de compétences puisqu'Ex'im s'occupe de la partie repérage, SGS met à disposition ses laboratoires et gère la logistique, tandis que DI Environnement désamiante. Historiquement, la société montilienne a toujours travaillé dans le secteur maritime, « un marché qui permet de diversifier notre activité », selon le chargé d'affaires de l'entreprise. Mais à la suite d'un premier chantier entre ses trois acteurs, et avec la nouvelle norme à paraître début 2019 en matière de repérage, ils ont décidé de s'unir pour proposer cette offre globale.

Dimension Amiante – n°21 – Janvier-Février 2019