Bateaux en fin de vie : des solutions émergent

FRÉQUENTS SUR LA CÔTE D'AZUR, LES BATEAUX DE PLAISANCE HORS D'USAGE SONT UNE PLAIE POUR L'ENVIRONNEMENT. MAIS AVEC L'ARRIVÉE DE NOUVELLES RÉGLEMENTATIONS ET TECHNOLOGIES DE RECYCLAGE, DES VOIES S'OUVRENT DÉSORMAIS POUR LES DÉCONSTRUIRE ET LES VALORISER.

PAR LAURENCE GUIDICELLI

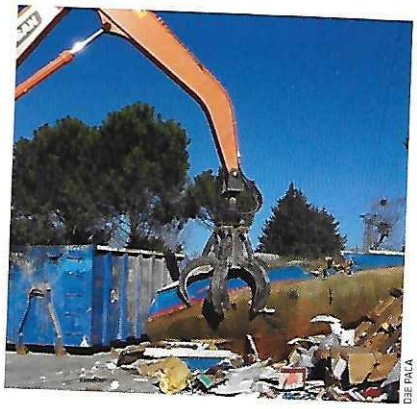
On les aperçoit parfois, dans les ports ou sur les rivages, ces bateaux de plaisance abandonnés et hors d'usage. « *Une situation que l'on rencontre beaucoup dans les Alpes-Maritimes* », confie Dominique Dubois, directeur délégué mer et littoral Alpes-Maritimes pour la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM). Et de préciser : « *nous avons toujours entre 20 et 30 dossiers qui circulent à ce sujet.* » Les raisons à cela sont diverses. Il y a d'abord ces propriétaires qui ne peuvent plus assumer le coût d'entretien élevé de leur navire. Ils ne payent plus de charges et se rendent invisibles en enlevant l'immatriculation, explique Véronique Tourrel, déléguée générale de l'Union des ports de plaisance Paca. Et ceux qui ne veulent pas débourser d'argent pour démanteler leur bateau ? « *Des plaisanciers n'hésitent pas à couler leur navire au large, et faire croire à un accident pour faire marcher l'assurance* », affirme ce propriétaire de bateau à Mandelieu.

Danger pour l'environnement. Avec la présence à bord d'hydrocarbures, d'huiles ou de fusées de détresse périmées, ces épaves ou embarcations délaissées constituent un danger potentiel pour l'environnement. Sans parler de la pollution visuelle. Sur la Côte d'Azur, plusieurs zones de mouillage subissent le phénomène, au large des îles de Lérins notamment, ou dans la baie de Théoule. Protégée des vents, la rade de Villefranche reste la plus touchée. « *Les gens viennent la nuit pour abandonner leur bateau. Ils l'attachent à une ancre, mais il n'y a pas de tenue* », déplore Lino Perfetto, plaisancier et président de l'Association des amis de la rade de Villefranche. Avec le temps, certains de ces navires finissent par s'échouer sur le rivage. Le président d'association dénonce aussi le business d'individus peu scrupuleux. « *Ils récupèrent gratuitement ou pour une poignée de figues des embarcations dont les propriétaires veulent se défaire, et les stationnent dans la rade jusqu'à ce qu'elles soient vendues ou finissent par couler* », détaille-t-il, estimant ainsi qu'« *une soixantaine d'épaves* » se trouvent actuellement au fond de la baie.

Déchéance de propriété. Face à la situation, les autorités maritimes étaient jusqu'ici tenues par une réglementation lourde et coûteuse, limitant leur capacité d'action. Mais l'adoption d'un nouveau décret en avril 2015 a changé la donne et permet désormais de prononcer beaucoup plus facilement une déchéance de propriété. « *La procédure dure au maximum 8 mois, alors qu'avant c'était 3 ans* », relate Franck Dosne, directeur des ports de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Nice-Côte d'Azur. Conséquence directe de cette nouvelle législation, une opération menée conjointement par les autorités maritimes, la CCI et les collectivités locales a permis l'enlèvement de douze épaves dans la rade de Villefranche en septembre dernier, en attente aujourd'hui d'être détruites ou vendues. « *Ce genre d'opération est appelé à se multiplier* », souligne Franck Dosne. « *On essaie d'intervenir sur les bateaux avant qu'ils ne deviennent* ...

EN CHIFFRES

- **997 081 bateaux** immatriculés en France dont **200 000 estimés hors d'usage**.
- **245 114 bateaux** immatriculés en Paca dont 15 000 dans les Alpes-Maritimes.
- **35 ans,** c'est l'âge moyen d'un bateau déconstruit.
- **1000 €,** c'est le prix moyen de la déconstruction.
- **8-10 m,** c'est la taille moyenne des bateaux déconstruits.
- **500 bateaux déconstruits** par l'Association pour la plaisance écoresponsable en 2015.



D3E PACA

ALESSANDRO BIANCHERI

RECHERCHE PROPRIÉTAIRE DÉSESPÉRÉMENT

Une fois la déchéance de propriété prononcée, un bateau abandonné est en théorie détruit aux frais de son propriétaire. À condition que celui-ci puisse être identifié. Une tâche qui peut s'avérer complexe. Car les navires changent souvent de main, 7 à 8 fois en moyenne au cours de leur existence. Et la loi n'exigeant pas de déclarer la mutation de propriété, les fichiers de coordonnées sont rarement à jour.

… *des épaves* », ajoute Dominique Dubois, de la DDTM. Car le renflouage s'avère ensuite une opération particulièrement onéreuse. « *Dans le cas du Lovely Lady par exemple, un yacht de seize mètres qui a coulé récemment sur le secteur d'Èze, le devis pour relever l'épave est pour l'heure de l'ordre de 100 000 euros* », précise-t-il.

Arrivage massif de bateaux en fin de vie. Pour empêcher la recrudescence des bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU), un projet de gestion des zones de mouillage est en cours sur le secteur compris entre la rade de Villefranche et Cap d'Ail. Car le phénomène a toutes les chances de s'amplifier dans les années à venir. Avec une durée de vie d'une quarantaine d'années, et suite au « naviboom » des années 70 et la révolution des coques en composites, « *nous avons toute une génération de bateaux qui arrivent en fin de vie* », annonce Fabien Métayer, délégué général de la Fédération des industries nautiques (FIN). Pour anticiper et répondre aux besoins de cette augmentation massive de bateaux hors d'usage, la FIN a créé en 2009

L'an dernier, nous avons déconstruit 500 bateaux

l'Association pour la plaisance écoresponsable (Aper), la toute première filière de déconstruction et de recyclage des BPHU en France. « *L'an dernier, nous avons déconstruit 500 bateaux* », précise Benoît Ribeil, directeur général de l'Aper.

L'enjeu de la valorisation des déchets. Partenaire de l'association, la jeune société D3E Paca, basée à Bouc-Bel-Air, dans les Bouches-du-Rhône, s'est insérée dans ce nouveau secteur de niche, devenant en moins de deux ans un acteur incontournable de la déconstruction sur le littoral méditerranéen. « *Jusqu'ici, il y avait surtout des intervenants qui cassaient les bateaux de façon "rustique", sans rigueur ni traçabilité* », confie Georges Prieux, directeur général. L'entreprise, qui possède une antenne au Cannet, dans les Alpes-Maritimes, détruit actuellement un à trois bateaux par jour. Et l'activité ne cesse de croître. « *Avec les ports, c'est classique aujourd'hui de faire des devis pour une quinzaine de bateaux à la fois. Pour certains, cela monte même à 80* », détaille Georges Prieux. Dépollué le matin, le navire est ensuite broyé l'après-midi. Prix de l'opération ? 1000 euros en moyenne. Une somme qui peut varier de 400 à 3000 euros selon la taille de l'embarcation, entre 4 et 24 mètres. Moteur, accastillage, accessoires… tout ce qui peut être vendu est récupéré. Le reste part à la décharge ou, surtout, rejoint les filières de valorisation, comme les déchets électroniques, ou les matériaux composites, qui constituent 40 % des déchets issus de la déconstruction. Ces derniers intègrent notamment la fabrication d'un combustible solide de récupération (CSR) pour alimenter les cimenteries. D'autres voies innovantes sont explorées pour maximiser le recyclage. À Rochefort, en Charente-Maritime, le Centre régional d'innovation et de transfert de technologie (CRITT) a récemment mis au point un brevet pour valoriser les polymères et les fibres de verre. « *Nous avons signé en fin d'année dernière un accord avec eux. Si cela aboutit, nous pourrons transformer 2000 tonnes de matériaux composites par an dès courant 2017* », se réjouit Georges Prieux. Et offrir ainsi une nouvelle vie aux bateaux hors d'usage. • L. G.