

Note d'opportunité

Filière des bateaux en fin de vie : démantèlement et valorisation

Document proposé par Emma Colombin (Archipelagoes) et Bastien Preuss (Squale) en partenariat avec l'antenne Nouvelle Calédonie de l'AFB

Document validé en CA du CMNC le 11 octobre 2017



Contexte

Il existe en Nouvelle Calédonie de plus en plus de bateaux qui ne sont plus utilisés, plus en état de naviguer, et qui prennent de la place inutilement. Le nombre de ces « épaves » ou bateaux en fin de vie va augmenter dans les prochaines années et il n'y a pour le moment pas de véritable cadre règlementaire ou juridique qui structure la filière de démantèlement des navires.

Ces bateaux en fin de vie peuvent potentiellement présenter un danger pour la navigation ou un risque de pollution du milieu marin ou littoral, et contribuent à la saturation des marinas et des baies de Nouméa. Sans parler de la pollution visuelle et de l'effet négatif pour la population et la fréquentation touristique.

Il est donc important d'envisager les solutions à mettre en place avant que le phénomène prenne de l'importance. Pour cela une étude de structuration de la filière de déconstruction des bateaux hors d'usage semble nécessaire.

I.- Périmètre du projet

La filière à mettre en place présente à la fois des aspects techniques:

- ↳ le démantèlement des épaves à effectuer par un ou des chantier(s)
- ↳ le traitement des déchets
- ↳ la valorisation des déchets par la récupération de matières premières et matériaux : plomb (lest), acier et aluminium (coques et moteurs)...
- ↳ la dépollution
- ↳ la possibilité de transformer des épaves en récifs artificiels et sites de plongée
- ↳ le nettoyage de certains sites où sont actuellement stockés ces bateaux
- ↳ la prise en compte et le traitement du risque de pollution
- ↳ l'aspect sécuritaire, les bateaux en fin de vie stockés sur des corps morts représentant un danger pour la navigation

et des aspects économiques :

- ↳ les emplois induits
- ↳ la diversification d'activité pour les acteurs concernés
- ↳ l'innovation qui est stimulée pour trouver des solutions pérennes

et en termes de gestion de l'environnement et d'image :

- ↳ exemplarité dans la gestion des déchets
- ↳ réduction du risque de pollution
- ↳ coopération régionale

II.- Enjeux

L'Agence française pour la biodiversité vient de publier les résultats d'une étude menée sur l'âge et le matériau de construction des bateaux à partir du registre des immatriculations. Sur les 27000 bateaux considérés actifs, 23 % ont entre 35 et 50 ans, ce qui représente 6300 unités qui arriveront en fin de vie dans les 15 prochaines années.

Selon les estimations les bateaux de plus de 50 ans seront autour de 20.000 en 2050. Cela correspond au boom du Nickel en NC et au développement des marinas (1990-91 pour Port Moselle et 2005/2006 pour Port du Sud). Il y a normalement une obligation de déclarer aux affaires maritimes la sortie de flotte mais cela est loin d'être systématique. La valorisation est possible en NC pour les métaux, mais il n'y a aucune filière de recyclage pour la fibre ou les matériaux composites.

L'étude ne distingue pas les bateaux de plaisance des bateaux de professionnels (commerce, pêche, transport de passagers...), et si les enjeux sont communs, la problématique financière est un peu différente.

On peut citer quelques exemples des épaves actuelles encombrant des quais ou terre plein :

- Le Greta Teresa
- Le voilier écoué à Nouville
- Les 2 remorqueurs qui stationnent quai des scientifiques et les deux bateaux posés à terre sur le terre plein devant le quai des scientifiques/quai des caboteurs
- les épaves à Numbo
- les 5 épaves de Paagoumène (au Nord de Koumac)



Port Moselle a actuellement le problème de 3 épaves à gérer (propriétaires qui ne payent plus). L'aspect juridique peut être géré par la déchéance de propriété, puis par l'autorisation de déplacer, le problème ensuite se situe en bout de chaîne puisqu'il n'existe pas de lieu où amener ces épaves. La Sodemo envisage d'utiliser le chantier de Nouville Plaisance pour amener à ses frais et découper ces bateaux en donnant les pièces pouvant être récupérées aux chantiers et accastilleurs alentour, puis d'amener les restes à la déchetterie.

Au vu du manque de places actuel dans les marinas, récupérer des places à exploiter est économiquement intéressant.

Le traitement des bateaux en fin de vie est un enjeu mondial, les chantiers asiatiques s'y intéressent pour pallier à la baisse des commandes de navires neufs.

Parmi les solutions à envisager, pour un petit nombre de bateaux en fin de vie, l'une d'elle est la pose d'épaves dans le lagon calédonien, permettant de créer de nouveaux sites de plongée sous marine, et créant ainsi des récifs artificiels bénéfiques à la multiplication de la biodiversité.

III.- Objectif : réalisation d'une étude

III.1.- Etude de mise en place de la filière de déconstruction et recyclage

Cette étude permettra de dresser un état des lieux, de mesurer les enjeux, de produire des données clés et d'évaluer le gisement, et d'analyser les modalités de collecte, de traitement et de recyclage des bateaux hors d'usage.

On pourra s'inspirer de ce qui a été fait en métropole via l'ADEME qui a commandé une étude de faisabilité en métropole en 2016: <http://www.ademe.fr/etude-prealable-a-mise-place-filiere-collecte-traitement-navires-plaisance-sport-hors-dusage-sous-responsabilite-producteurs-rep>
<http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/npshu-201609-rapport.pdf>

En métropole la filière s'est structurée depuis 2009 via l'APER, l'Association pour la Plaisance éco-responsable (<https://www.aper.asso.fr/>), qui a identifié les étapes de déconstruction d'un bateau de plaisance selon le processus suivant :

1. **Audit** : Diagnostic environnemental comprenant une étude du site de stockage et du bateau.
2. **Désimmatriculation** du bateau auprès des Affaires Maritimes, radiation du bateau de la francisation auprès des Douanes et cession du bateau à l'entreprise de déconstruction
3. **Transport** : transfert du bateau de son lieu de stockage vers le centre de déconstruction.
4. **Désarmement** : retrait du matériel et des équipements de navigation.
5. **Dépollution** : récupération des différents fluides (huiles, hydrocarbures), batteries ...
6. **Elimination des déchets dangereux** : traitement dans des installations spécifiques avec stockage ou incinération.
7. **Déconstruction sélective** des différents éléments du bateau.
8. **Déchetage** et broyage de la coque et du pont.
9. **Valorisation des déchets** dans les filières adaptées avec une traçabilité permanente.

Le navire en fin de vie ou hors d'usage (NFV ou NHU), constitue un déchet complexe de par les nombreux composants externes et internes qui le composent, il n'en est pas moins un déchet comme un autre et il conviendrait de s'appuyer sur les acteurs existants du déchet pour le traiter dans les meilleures conditions et à moindre coût.

En ce qui concerne les matériaux composites, aujourd'hui le plus difficile à valoriser, des solutions existent pour leur recyclage en tant que matériaux de remplissage ou dans la production de ciment. Toutefois, les volumes actuels que peut fournir l'industrie nautique sont trop faibles par rapport aux investissements demandés pour les traiter. De fait, une partie des déchets composites se trouve mis en décharge. Avec une croissance probable du nombre de bateaux arrivant en fin de vie et des améliorations technologiques attendues en matière de recyclage, des solutions plus environnementales et économiquement viables devraient voir le jour.

III.2.- Partie pose d'épaves dans le lagon

Cette question ne concerne qu'un très petit nombre d'épaves mais constitue néanmoins une partie de l'étude à mener, car transformer quelques épaves bien ciblées après dépollution, nettoyage et mise en condition, en récifs artificiels aurait des impacts écologiques autant qu'économiques.

a) Enjeux écologiques

Une fois immergées, les épaves sous-marines constituent un nouveau substrat disponible et immédiatement colonisé par la flore et la faune benthiques ainsi que la faune mobile associée. Les épaves peuvent ainsi amener à accroître la biodiversité d'un milieu ainsi qu'augmenter sa biomasse.

Gestion de la biodiversité

L'implantation d'un nouvel habitat dans un milieu donnera l'opportunité de diversifier ceux-ci et d'accroître la biodiversité. A titre d'exemple on pourra citer une étude effectuée en mer Rouge par Perkol-Finkelet *al.* (2005) qui démontre, qu'après même un siècle d'immersion, la communauté récifale d'un récif artificiel imitera celle d'un récif naturel et ce seulement s'ils possèdent les mêmes caractéristiques structurelles. Dans le cas contraire, les communautés seront différentes, augmentant ainsi la diversité des espèces.

Les récifs artificiels peuvent également être utilisés afin de réinstaller des communautés biologiques à la suite d'un évènement destructeur (cyclone, pollution). Aux Maldives, Clark et Edwards (1999) ont déployé des récifs artificiels afin de réhabiliter une zone de récifs peu profonde dégradée par l'exploitation de corail. Un an après la pose, la diversité et la densité des poissons tropicaux étaient similaires voir plus élevées que celles sur des récifs naturels.

Augmentation de biomasse

Les épaves peuvent également être utilisées afin d'augmenter la biomasse d'un milieu en ayant un rôle « protecteur » ainsi que « producteur ». En effet, les épaves peuvent offrir un abri aux juvéniles et en concentrant les espèces dans un même endroit, augmenter ainsi leur productivité biologique (valorisation de leur survie, croissance et reproduction). Ces récifs artificiels peuvent ainsi permettre de protéger au mieux la ressource halieutique en y renforçant la population existante mais également en y établissant des mesures de gestion durable.

b) Enjeux économiques

Plongée

Les épaves abritent après leur colonisation une flore et faune florissantes attirant de nombreux plongeurs émerveillés de notre nature si riche. L'introduction d'épaves dans le lagon calédonien pourrait ainsi booster l'activité touristique en créant de nouveaux sites de plongées aujourd'hui saturés et situés quasi exclusivement autour de Nouméa. Ce qui allègerait la pression sur certains sites trop visités, permettant une meilleure répartition des espaces entre les usagers, notamment les clubs de plongée. De plus, en plaçant certaines épaves sur des sites stratégiques, abrités et proches des côtes, leur accès en sera facilité, notamment lorsque les conditions météorologiques ne permettent pas d'aller jusqu'au récif. Des épaves positionnées à l'intérieur des réserves comme c'est actuellement le cas à Nouméa, permettent d'augmenter la valorisation économique de ces zones de protection.

En Australie et aux Etats-Unis, l'introduction de récifs artificiels, principalement réalisée pour promouvoir les activités récréatives, a montré des résultats probants. En Australie, par exemple, les plongées sur l'épave « Yongala » rapporte près d'un million de dollars australiens par an (Edney, 2006; Delgado, 1998). Plus proche de la Nouvelle-Calédonie, l'épave certes impressionnante du Président Coolidge à Santo est mondialement connue et attire des plongeurs du monde entier.

Pêche

L'activité de pêche peut également bénéficier de l'implantation d'épaves dans le lagon lorsque celles-ci sont positionnées en dehors des aires marines protégées. En effet, les épaves sont des habitats de choix pour de nombreuses espèces de poissons qui viennent y trouver refuge et nourriture. La création de ces nouveaux récifs, oasis de vie, permettent de favoriser le développement de l'ichtyofaune et notamment d'espèces cibles telles que les loches, les carangues, les nasons et les lutjans. Ce qui amènerait par conséquent à délester la pression de pêche sur certains sites naturels trop visités, permettant ainsi une meilleure gestion des récifs. L'implantation de ces épaves, récifs artificiels, permettrait potentiellement d'augmenter la biomasse de poisson disponible pour les pêcheurs dans des zones comme le grand Nouméa où la pression de pêche est importante, ceci en créant des oasis de vie sur les fonds de lagon moins abondants.

IV.- Aspects juridiques

On distinguera les aspects réglementaires liés à la filière de déconstruction, les aspects financiers, et enfin ceux liés à l'immersion des épaves.

IV.1. Filière de déconstruction

Concernant les normes et la réglementation, tout le travail est à faire en Nouvelle Calédonie pour déterminer ce qui doit être dépollué, et dans quelles conditions. Concernant le traitement des déchets dangereux on pourra s'appuyer sur l'existant (batteries, fluides...), et concernant les déchets pyrotechniques une étude a été confiée au Cluster Acotred.

En matière de déconstruction il y a aussi un travail de fond à mener et une réglementation complète à mettre en place.

IV.2. Contributions financières

En métropole, l'article 89 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) met en place une filière à responsabilité élargie des producteurs (REP) pour les navires de plaisance ou de sport (NPS) à compter du 1er janvier 2018.

Par ailleurs, l'article 224 du code des douanes indique, qu'en complément de l'éco-contribution versée par les metteurs sur le marché des navires de plaisance ou de sport, une quote-part du produit brut du droit annuel de francisation et de navigation (DAFN) est affectée à la gestion de la fin de vie de ces bateaux qui ne sont plus utilisés régulièrement et dont les propriétaires n'assument plus les charges afférentes. Ce financement spécifique a pour objet de prendre en charge le stock dit "historique" des NPSHU (Navires de plaisance ou de Sport Hors d'Usages).

En NC la REP existe pour un certains nombre de produits mais pas pour les navires, ni aucun équipement maritime hormis les batteries.

Et d'autre part il n'y a pas de droit de francisation (comme en métropole) ni taxe sur la vente des navires (comme en Pf où elle s'établit à 5%).

IV.3. Immersion d'épaves

Concernant l'immersion des épaves, en NC il n'y a pas de législation spécifique. En droit français, l'article L218-43 dit bien que « l'immersion de déchets ou d'autres matières, telle qu'elle est définie à l'article 1er du protocole du 7 novembre 1996 à la convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, est interdite ». Mais l'Article L218-44 précise que « par dérogation à l'article L. 218-43, peut être autorisée : 2° L'immersion des navires, par le représentant de l'Etat en mer, dans le respect des traités et accords internationaux en vigueur ».

Ainsi les aspects juridiques devront être étudiés de manière à établir l'état actuel de la législation et la répartition des compétences et des pistes de réflexion seront proposées afin de couvrir les différents aspects de la problématique.

V.- Benchmarking

Les destinations nautiques alentour et en Europe seront prises en compte dans la réflexion de même que les solutions mises en place, ainsi la Finlande déconstruit 250 bateaux /an, et depuis 2009 l'APER a déconstruit environ 4000 bateaux.

Il sera tenu compte des retours d'expériences et des adaptations possibles sur notre territoire.

De même pour l'immersion d'épaves en vue de créer des récifs artificiels et sites de plongée et de pêche, l'étude tiendra compte de ce qui a été réalisé ailleurs dans le monde.

VI.- Acteurs concernés

Un certain nombre de chantiers existent en Nouvelle Calédonie qui font principalement de l'entretien de bateaux, carénage et réparations. Certains seraient sans aucun doute intéressés pour développer une activité complémentaire.

D'autre part des entreprises dans le secteur du traitement et recyclage des déchets, notamment la filière des véhicules hors d'usage (VHU), ou la déconstruction d'engins miniers ou de barges de transport de minerai s'intéressent au démantèlement des bateaux, et répondent partiellement à certains besoins. Il est donc assez urgent de mettre en place des normes de déconstruction des bateaux.

Tous les organismes déjà concernés par la collecte et le traitement des déchets ainsi que les services techniques des institutions seront consultés dans l'étude ainsi que le Cluster Acotred.

Conclusion

La Journée de la Mer organisée par le Cluster Maritime a permis d'alerter les collectivités, et le grand public par le relais qui a été fait par les différents médias d'information.

Une étude, prenant en compte tous les aspects, permettra de structurer la filière, de proposer une évolution de l'aspect réglementaire ainsi que financier, fera le point sur la R&D et l'innovation nécessaire pour trouver des solutions intéressantes et pérennes.