

Quelles solutions pour les bateaux en fin de vie ?

| Créé le 21.09.2019 à 05h26 | Mis à jour le 23.09.2019 à 15h29



Le démantèlement des navires Prony et Goro, mené quai des Scientifiques, devrait se terminer la semaine prochaine (lire en repères). Photo A.T.

Echoués, décrépis ou vieillissants, près de 6 300 bateaux seront à déconstruire dans les quinze prochaines années. Mais encore faudrait-il qu'une filière de traitement de ces navires hors d'usage existe. Alors que les collectivités planchent sur la gestion de ces bombes à retardement pour le lagon, une entreprise se lance dans un procédé unique sur le Caillou : le recyclage de fibre.

A chaque coup d'ouest, son lot de navires de plaisance échoués sur le rivage, en particulier en baie de l'Orphelinat, à Nouméa. Et à chaque fois, la même question : qui retirera et que deviendront ces épaves s'il s'agit de bateaux abandonnés ou dont le propriétaire, peu scrupuleux, demeure introuvable ? Car les embarcations en fin de vie sont de plus en plus nombreuses. Et visibles. Selon une étude de l'antenne locale de l'Agence française pour la biodiversité, 6 300 des 27 000 embarcations recensées aux Affaires maritimes seront considérées comme hors d'usage dans les quinze prochaines années. Un chiffre qui pourrait même dépasser la barre des 20 000 d'ici 2055. Une bombe environnementale à retardement si aucune filière de déconstruction et de revalorisation n'est rapidement mise en place dans le pays.

C'est pourquoi les autorités mènent actuellement une étude sur le sujet (lire ci-contre). « Au vu du nombre de bateaux présents sur le territoire, c'est une problématique qui nous préoccupe et qu'on suit de près au titre de la gestion des déchets, assure Karine Lambert, directrice de l'environnement à la province Sud, qui entend bien tirer parti de la situation. Tout produit en fin de vie ne doit pas être vu comme une contrainte, mais comme une opportunité de création d'activité et d'emplois. A travers cette perspective de développement économique, on est également très attentifs à la question de l'insertion, c'est-à-dire de voir dans quelle mesure cela pourrait apporter une formation spécifique pour des jeunes peu qualifiés. ».

Un bon filon déjà flairé par les fondateurs de Royal Recy Boat, société de démantèlement de navires créée il y a tout juste deux ans. « Nous avons entendu, à l'époque, l'appel du Cluster maritime qui alertait sur le manque de sociétés de déconstruction de bateaux en Calédonie, explique Loïc Luciani, cogérant. Nous nous sommes lancés pour éviter que notre lagon finisse en poubelle. Nous nous occupons aussi bien des unités de plaisance que des unités industrielles avec comme objectif, à terme, de recycler à 100 % les navires hors d'usage. Mais plus un bateau est abandonné longtemps, moins il va être revalorisable. ».

Pour l'heure, la société démantèle puis stocke, sur un terrain à Païta, les pièces qui ne peuvent pas encore être valorisées ou revendues. Le métal étant, quant à lui, déjà exporté par la mer pour être recyclé.

Bientôt une casse pour bateaux ?

« Nous cherchons actuellement à ouvrir une casse pour bateaux afin de favoriser le réemploi de pièces encore valables au lieu de les jeter bêtement, poursuit Franck Ollivier, cofondateur de Royal Recy Boat. Nous souhaitons également ouvrir une usine de transformation des autres matériaux. Pour le bois, des solutions existent, mais cela est très coûteux, aussi bien en traitement à l'export que localement. Donc autant le dépolluer sur place pour ensuite s'en servir comme base pour de l'ameublement et de l'artisanat. Mais nous prévoyons surtout de créer une filière autour de la fibre, des bateaux de plaisance, qui aujourd'hui finit enfouie à Païta. ».

Un projet pour lequel la société bénéficiera d'une aide financière de l'Etat à travers le programme national Territoire d'innovation, dont la Calédonie est lauréate. « Nous allons recycler la fibre pour transformer ce déchet en matière première secondaire qui pourrait servir à fabriquer du mobilier urbain notamment, complète Loïc Luciani. Cette enveloppe sera un coup de pouce pour lancer l'achat de nos broyeurs. elle nous servira également à faire breveter l'idée et à mener les études nécessaires à la réalisation du projet. » Les fondateurs de Royal Recy Boat espèrent commencer à transformer la fibre des bateaux dès l'an prochain.

« Une prise de conscience des propriétaires doit se faire »



Le Cluster s'est emparé du problème en 2017. Où en est-on ?

Il y a encore deux ans il n'y avait rien. Nous avons interpellé l'opinion publique sur le vieillissement de la flotte calédonienne à l'occasion de notre Journée de la mer, le 12 juillet 2017. Hasard du calendrier, cette date correspond à l'échouement du Kea Trader.

Nous avons constaté qu'un bateau arrive en moyenne en fin de vie entre 35 et 40 ans. C'est comme cela que nous avons estimé à 6 300 le nombre de navires à déconstruire dans les quinze prochaines années. Il a donc été décidé avec la province Sud et l'Ademe* de structurer la filière des bateaux de plaisance en fin de vie, dits navires hors d'usage. Depuis 2018, une étude a ainsi été lancée.

En quoi consiste cette étude ?

Il s'agit déjà d'identifier les gisements, c'est-à-dire le nombre de bateaux à déconstruire tout de suite – nous en avons identifié une cinquantaine dans le Grand Nouméa – puis à moyen terme. La majorité de ces navires de plaisance sont en fibre qu'il faut découper, puis broyer. C'est pourquoi l'initiative de Royal Recy Boat est super.

Ensuite, il faut identifier les opérateurs aptes à opérer ce genre de chantier. Ceux qui sortent les bateaux, ceux qui opèrent avec des grues, ceux qui peuvent ensuite les découper, éventuellement les broyer, de préférence dans un endroit classé ICPE** etc. Pour traiter l'acier et le métal par exemple, la société EMC s'en charge. Mais cela reste des opérations ponctuelles. Enfin, on travaille à la mise en place d'une réglementation et d'un cahier des charges pour que tous ces chantiers soient réalisés dans les normes car cela implique de dépolluer et même de désamianter en ce qui concerne les bateaux industriels.

L'idée est donc d'identifier quelles sociétés pourraient respecter ce cahier des charges. Cela peut être un chantier naval qui décide de diversifier son activité par exemple.

Les mentalités évoluent-elles chez les propriétaires de bateaux ?

Les gens ont pendant longtemps laissé couler leur bateau en fin de vie. La prise de conscience est encore récente. Mais toutes ces questions autour de la mer sont récentes. Même si on vit sur une île. Un navire hors d'usage est un déchet complexe, mais c'est un déchet qu'il faut absolument traiter comme on le fait pour les véhicules hors d'usage, les déchets dangereux, les huiles, les batteries, etc. Cette filière pourrait générer une création d'emplois plus ou moins ponctuels. Le but c'est de revaloriser, réutiliser et faire de l'économie circulaire. On pourrait également créer des récifs artificiels lorsqu'il s'agit de grands navires, sur lesquels le corail repousserait, et qui deviendraient ensuite des spots de plongée. A condition, bien sûr, que ces épaves soient au préalable dépolluées de manière très poussée.

A quelle échéance comptez-vous structurer la filière ?

Cela ne servirait à rien de se précipiter. Il faut trouver la bonne solution pour une filière vertueuse sur le long terme et qui s'autofinance. Parallèlement, une prise de conscience doit se faire chez les propriétaires de bateaux. Pour acquérir cet outil de loisirs, il faut aussi payer son traitement, une fois hors d'usage. Il faut l'accepter. On paie bien pour nos ordures ménagères. Le but c'est que tout soit finalisé l'an prochain pour une mise en filière fin 2020 ou courant 2021. Depuis cinq ans, le cluster travaille à faire prendre conscience des possibilités extraordinaires de l'économie maritime, ce que l'on appelle la croissance bleue.

* L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

** Installation classée pour la protection de l'environnement

Repères

Écoparticipation

En Métropole une responsabilité élargie des producteurs (Rep) est entrée en vigueur le 1er janvier 2019. En clair, les propriétaires paient désormais une écoparticipation lors de l'achat de leur bateau. « On n'en est pas encore là, mais on se pose également la question de la Rep, glisse Karine Lambert, directrice de l'environnement à la province Sud. On réfléchit à mettre en place un financement pour que la question de qui prend en charge le traitement des bateaux en fin de vie ne se pose plus. »

Gros chantier, quai des Scientifiques

Le 3 septembre, ce quai de Nouméa, qui doit prochainement accueillir le village océanien et une marina pour yachts, a fait place nette. Et cela n'était pas arrivé depuis 20 ans. A l'aide de grues, deux remorqueurs de près de 70 tonnes, le Prony et le Goro, ont rejoint la terre ferme après plus d'un mois et demi d'opérations de dépollution. Le démantèlement en cours de ces navires doit par ailleurs se terminer la semaine prochaine. Ce chantier a été commandé par le Port autonome qui a financé l'opération. Mais elle devrait être refacturée au propriétaire, la société Manutrans, de Louis Kotra Uregei.

Danger

Les bateaux abandonnés ou hors d'usage présentent également un risque pour la navigation, notamment s'ils se détachent de leurs amarres.

Déchéance

Afin de pouvoir traiter des bateaux de plaisance abandonnés, le gouvernement a pris le mois passé plusieurs arrêtés de déchéance de propriété.

Facture

Royal Recy Boat part sur un devis d'1 million de francs pour un bateau standard, dont 15 % est ensuite déduit en cas de bonne revalorisation du navire.