

Faire déconstruire son bateau vaudra le coup



Ce semi-rigide jeté à la côte par la tempête Adrian, en octobre dernier, en Corse, devrait pouvoir trouver une sépulture écologiquement acceptable dans le cadre du dispositif Aper. / DOCUMENT LA PROVENCE

A l'occasion de sa 3e conférence annuelle qui s'est tenue le 8 novembre dernier à Paris, sous la présidence d'Yves Lyon-Caen, la Confédération du nautisme et de la plaisance (CNP) a annoncé la mise en place de la première filière mondiale de déconstruction de bateaux; filière qui devrait être opérationnelle au premier semestre 2019.

Avec un premier objectif ambitieux: procéder au démantèlement de 20 à 25 000 unités de plaisance d'ici la fin de l'année 2024. Ce dispositif devrait intéresser, au premier chef, les propriétaires provençaux et marseillais, sachant que cette région est la plus importante de France en termes d'unités immatriculées et que de très nombreux bateaux "ventouses" sont recensés dans les ports du littoral comme dans les eaux intérieures; bateaux dont la prise en charge n'a rien de commun avec celle d'un appareil électroménager ni

même d'une voiture. Et pour cause: si un navire peut "vivre" 40 ou 50 ans, à cet âge, sa valeur marchande est proche de zéro. L'intérêt de cette filière est d'autant plus grand pour les plaisanciers, souligne Fabien Metayer, délégué général de la Fédération des industries nautiques (FIN), que *"le dépôt d'un bateau dans un centre de déconstruction agréé Aper, sera entièrement gratuit. Seul restera à la charge du propriétaire, le transport entre le lieu de stationnement et le centre"*.

Et de préciser que *"certaines régions ont déjà fait savoir qu'elles accompagneraient financièrement cette phase de transport, selon des modalités qui restent à définir"*.

Fruit d'un travail de longue haleine mené en partenariat avec le CNP et les services de l'État, cette filière s'inspire largement de celle qui avait été mise en place par la FIN, il y a une dizaine d'années, avec la création de l'Aper (Associa-

tion pour une plaisance écoresponsable) et du label éponyme.

Initiative certes louable mais qui n'avait pas rencontré le succès escompté - seulement 600 bateaux traités chaque année - en raison d'un nombre restreint de centres - à peine une quarantaine dans toute la France - et du coût de l'intervention, facturé au propriétaire.

Preuve de cette filiation, la nouvelle filière conserve le nom d'Aper, désormais bien connu des plaisanciers, et réunit désormais près de 95% des entreprises qui produisent ou importent des bateaux de plaisance.

Et Fabien Metayer de souligner que la FIN travaille désormais à relever un nouveau défi: celui de promouvoir auprès de ses membres, l'écoconception des navires, c'est-à-dire l'intégration, dès leur construction, de matériaux pouvant être valorisés ou réutilisés.

PHILIPPE GALLINI