



Ateliers de la transition économique & écologique

FICHE SYNTHESE

PREVENTION ET GESTION DES DECHETS DE NAVIRES HORS D'USAGE

Date : 29 juillet 2022

Objectif de l'atelier : Partager les connaissances, aborder les stratégies de prévention des déchets des navires hors d'usage, qu'ils soient de plaisance ou à usage professionnel, afin d'éviter qu'ils ne finissent leur vie dans la nature, valoriser les initiatives en province Sud, mettre en relation les acteurs concernés.

- **Plénière (8h-9h15) :** présentation des enjeux et perspectives, valorisation des initiatives
- **Ateliers thématiques (9h30-12h) :**
 - Atelier 1 : Stratégies de prévention des déchets de navire. Comment éviter l'abandon des navires ?
 - Atelier 2 : Fonds de déconstruction de navires. Quels leviers pour financer et organiser la filière de déconstruction ?

INTRODUCTION

A travers son Schéma provincial de prévention et gestion des déchets, la province Sud a pour ambition à horizon 2022 d'atteindre les objectifs suivants :

- ➔ Adopter et promouvoir des mesures favorables au développement de l'économie circulaire
 - Augmenter le nombre d'emplois créés liés à l'économie circulaire
 - Diminuer de 15 % les tonnages de déchets enfouis en ISD
- ➔ Augmenter la part valorisée des déchets non dangereux
 - Structurer la filière des navires hors d'usage

L'objectif de cet atelier était de partager les connaissances, d'aborder les stratégies de prévention des déchets des navires hors d'usage, de valoriser les initiatives en province Sud, et de mettre en relation les acteurs concernés en vue de poser, de manière concertée, les piliers de cette filière.

CONTEXTE

La Nouvelle-Calédonie compte 27 000 bateaux de plaisance immatriculés. Et dans les dix prochaines années, plus de 6 000 de ces navires auront atteint leur durée de vie et devront être déconstruits. En l'absence d'obligation réglementaire visant à déconstruire un bateau hors

d'usage dans une filière appropriée, les bateaux se retrouvent abandonnés en bordure de côte ou sur son mouillage, ou encore coulés dans le lagon.

1/-RESTITUTION DES ECHANGES EN PLENIERE

Etat des lieux de la filière actuelle

Quelques chiffres de l'étude menée par le CMNC en 2019 :

- Nombre de navires immatriculés (mise à jour en septembre 2018)

	Nombre total	Nombre entre 30 et 35 ans	Nombre > 35 ans
Navires de plaisance	27 158	1 802	6 128
Navires professionnels	1 217		

- 65% des bateaux de plaisance de plus de 30 ans font moins de 5m ;
- La fibre est prédominante pour les bateaux de plus de 5m ; pour les bateaux inférieurs à 5m, les matériaux sont plus variables (fibre, alu, PVC, bois, autres)

La réglementation en vigueur

2 principaux dispositifs réglementaires :

- Le code des transports, partie V : Transport et navigation maritimes
Articles L5141-1 à L5142-8 : Navires abandonnés et épaves

DEFINITIONS

Un **navire abandonné** désigne tout engin flottant, ou en état de flottabilité, dont l'abandon, par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant, est caractérisé par l'absence d'équipage à bord ou l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre.

Une **épave** désigne tout bateau en état de non flottabilité, abandonné par son équipage et sans mesure de garde et de manœuvre.

- Loi du pays n°2001-017 du 11 janvier 2002 sur le domaine public maritime de la Nouvelle-Calédonie et des provinces
Délibération n°60-2019/APS fixant les redevances d'occupation des domaines public et privé de la province Sud

Retour d'expérience du chantier pilote de déconstruction de NHU

Il est important de pouvoir capter les navires avant qu'il ne soit coulé ou trop dégradé par le temps. Cela permet une meilleure valorisation des matériaux et ainsi une réduction des coûts de traitement.

La fibre constitue 30% des matériaux des bateaux déconstruits. L'objectif est de la broyer, la fondre et la mouler pour en faire de nouveaux objets (mobilier urbain par exemple).

Peut-on s'inspirer de la filière REP véhicules hors d'usage ?

La filière NHU a plusieurs similitudes à celle des VHUs ; néanmoins, les coûts liés à la collecte et au traitement ne sont pas les mêmes. En effet, la filière VHUs est limitée aux véhicules de moins de 3,5 T, ce qui exclut tous les camions, bus, engins agricoles et miniers, etc.

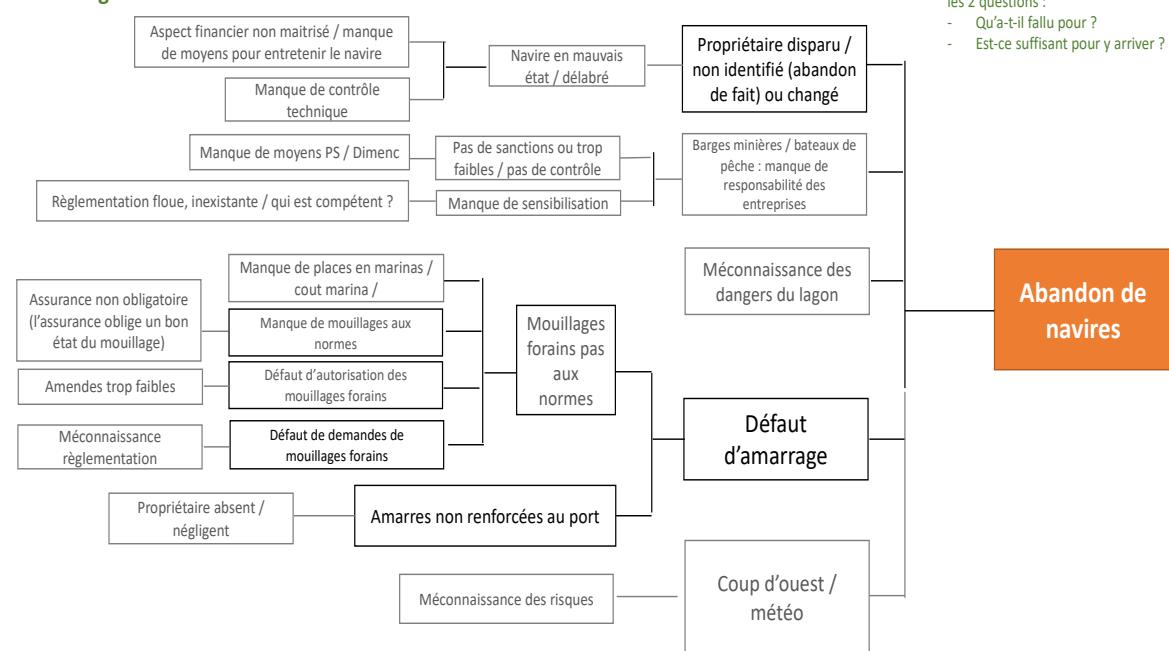
2/-RESTITUTION DES ATELIERS

Atelier 1 : Stratégies de prévention des déchets de navire. Comment éviter l'abandon des navires ?

Groupe de travail Arbre des causes afin d'identifier les sources principales menant à l'acte d'abandon.

ARBRE DES CAUSES – Cas des bateaux au mouillage

Organisation de l'arbre des causes selon les idées



Arbre des causes résultant du groupe de travail

Les fiches actions qui découlent de cet arbre des causes se déclinent selon 4 axes :

- Rendre l'assurance bateau obligatoire
- Améliorer l'offre de mouillages
- Rendre la réglementation existante efficace
- Sensibiliser aux conditions de navigation

⇒ [Voir les fiches action correspondant à l'atelier n° 1 - Prévention des déchets de navires](#)

Atelier 2 : Fonds de déconstruction de navires. Quels leviers pour financer et organiser la filière de déconstruction ?

Le fonds de déconstruction des NHU idéal et concerté

- Son objectif : Financer la déconstruction et le recyclage des navires en fin de vie
- Ses ressources financières :
 - éco-participation (payée par les importateurs et producteurs de bateaux), avec transfert de la REP métropolitaine pour les bateaux venant de France
 - droits de mutation prélevés à chaque changement de propriétaire
 - droit annuel de francisation (DAFN) – partie reversée au fonds
 - Cruising permit (plaisanciers internationaux arrivant en NC) – partie reversée au fonds
- Les catégories de navires prioritaires, qui bénéficieraient de ce fonds : tous les navires de moins de 20m, qu'ils soient de plaisance ou professionnels
- Ses utilisations : le fonds financerait uniquement la phase de déconstruction, les phases de renflouement et de levage resteraient à la charge du propriétaire (prise en charge possible par l'assurance). En effet, il semble important que la responsabilité du détenteur du navire reste engagée, évitant ainsi les abandons de navires.
- Sa gouvernance : éco-organisme (société ou association) ou une société d'économie mixte.

3/-LES POINTS SAILLANTS DE CET ATELIER

- **Trouver des sources de financement multiples** : La déconstruction des navires est couteuse, les sources de financement doivent être plurielles, une REP seule sera insuffisante.
- **L'assurance comme levier** : Une assurance obligatoire liée à l'état du navire et du mouillage permettrait d'assainir le parc de bateaux et de mouillages.
- **Améliorer l'offre de mouillages** : Que ce soit en marina ou sur corps-morts dans les rades, l'offre de mouillage doit être élargie et qualitative.
- **Coordonner les compétences et les acteurs** : Les compétences sont réparties entre les mains de plusieurs acteurs, depuis l'État jusqu'aux communes. Il convient de se coordonner, de mutualiser les moyens et les orienter vers les objectifs prioritaires afin d'améliorer l'efficacité des actions des pouvoirs publics et d'accélérer les procédures : plus vite les navires sont sortis de l'eau, mieux on peut les recycler.
- **Sensibiliser les acteurs** : tous les acteurs impliqués, qu'ils soient les propriétaires de navire, les metteurs sur le marché, les associations, les institutions et collectivités doivent être sensibilisés à la problématique des navires en fin de vie, aux dangers du lagon et liés à la navigation, aux risques météo, à la prévention des déchets, à l'importance de l'état des navires et des mouillages...

4/-LES DIFFICULTES ET QUESTIONNEMENTS

- **Le millefeuille administratif** : beaucoup d'acteurs institutionnels sont impliqués via des réglementations qui parfois se chevauchent.
- **La zone de déconstruction** : la zone actuelle de déconstruction pilote ne convient pas aux navires de plus de 20m et pose quelques difficultés logistiques et techniques. Faut-il trouver un autre lieu ou aménager le lieu existant ?

- **Le financement de la déconstruction** : une REP sera insuffisante, il faut y associer d'autres sources de financement qui peuvent être des taxes (tout ou partie) : les acteurs concernés (plaisanciers, entreprises, visiteurs) sont-ils prêts à payer ?

CONTACT

Direction du Développement Durable des Territoires

Bureau de la Stratégie