

QUELLE EST LA DURÉE DE VIE DE VOTRE BATEAU ?



Nombre de ports abritent des Arpège, Golif, Aloa, Corsaire et autres quadragénaires qui, pour porter beau après tant d'années, ont connu un entretien exemplaire ou de grands travaux, voire une restauration complète. Ainsi, certains bateaux ont la chance de vivre très longtemps, et parfois même plusieurs vies, mais les questions que se pose tout acheteur d'un bateau neuf demeurent: combien de temps durera-t-il? Quand et où apparaîtront les premiers outrages du temps? Que deviennent les unités privées d'une seconde chance? Réponses d'experts...

TEXTE ET PHOTOS EMMANUEL DE TOMA

« UNE COUCHE DE PEINTURE TOUS LES CINQ ANS,
UNE COUCHE DE VERNIS TOUS LES ANS... ET UN BATEAU,
ÇA SE LAVE ET ÇA S'ESSUIE APRÈS CHAQUE SORTIE! »

GILBERT PASQUI



Digne représentant
d'une série lancée en 1942,
ce Nordic Folkboat
en bois à cln n'a
pas peur de la brise.

Les bruits courent, les bateaux demeurent. Nombre de voiliers en bois sont aujourd'hui plus que centenaires, idem pour l'acier et le ferro-ciment, matériau de bien des coques et qui a porté, depuis un bon siècle et en plein Paris, quelques immeubles de bureau. Quant au composite « résine armée de fibre de verre », dont on façonne la plupart des bateaux de plaisance depuis les années soixante, il n'en finit pas de vivre. Depuis peu, une nouvelle rumeur fait son chemin : « Comme dans l'électroménager, les chantiers limitent la durée de vie des bateaux. » Dans l'absolu, certains en ont peut-être rêvé, ne serait-ce que pour booster le marché et libérer des places de port mais, renseignements pris, cela demeure heureusement impossible. A vrai dire, comme nous allons le voir, ce serait plutôt l'inverse. Les résines actuelles, la mise en œuvre de nouvelles technologies de fabrication et la connaissance approfondie des problèmes inhérents aux différents matériaux ne peuvent que conduire à un accroissement de l'espérance de vie des bateaux.

A tout seigneur tout honneur, commençons notre tournée par le plus noble des matériaux de construction navale : le bois. En son atelier de Villefranche-sur-Mer, véritable clinique fréquentée en permanence par nombre de merveilles de plus de 80 ans en quête d'une nouvelle vie, Gilbert Pasqui peut prétendre aujourd'hui, sans orgueil ni prétention, au titre de pape de la charpenterie de marine.

Le bois roi

Humble et vénéré, ce magicien de la fibre naturelle, formé par Sylvestro à la haute école du bordé jointif, ne cesse de s'insurger contre les préjugés. A ceux qui clament que le bois est une matière vivante qu'il faut entretenir en la laissant respirer, il répond : « Si vous vouliez que le bois soit vivant, il ne fallait pas couper l'arbre ! » Explication : « Un bateau se construit avec du bois mort et sec, très sec. La seule façon d'assurer sa longévité consiste à l'isoler définitivement de tout contact avec l'eau. Cela se concrétise par plus de dix couches de peinture – ou vingt de vernis – à l'extérieur, et presque autant à l'intérieur. L'en-



GILBERT PASQUI
Artisan passionné,
il remet en valeur
les plus vieilles
unités en bois.

tretien consiste essentiellement à maintenir cette séparation entre le bois et l'eau. » Rappelant que, lorsque le stratifié est arrivé, les ports étaient remplis de bateaux en bois, l'homme de l'art déplore avec amertume l'attitude de certains chantiers qui, pour produire plus et moins cher, ont mal construit leurs unités. Assemblages approximatifs, calfatage du bordé, clous en galva... « Ces chantiers-là ont tout fait pour répandre le préjugé qui tue : "Les bateaux en bois ça prend l'eau." » Et maître Pasqui de s'excla-

PHILIPPE AUPINEL
Président
d'Alubat, chantier
duquel est né
le fameux Ovnî.

L'aluminium aussi aspire à l'éternité

En trente-cinq ans d'existence, le chantier Alubat a construit 1 500 voiliers en aluminium aux Sables d'Olonne : les fameux Ovnî, dont le premier exemplaire, un 25 pieds nommé *Vodka*, sillonne toujours les eaux vendéennes. Dériveurs à bouchains vifs signés Philippe Briand, mais aussi quillardés et coques en forme dessinés par le Groupe Finot et connus sous le nom de *Cigale*, tous, faits pour le grand large et les horizons nouveaux, ont porté autour de la planète les vertus de l'aluminium... et ses vicissitudes. Quand l'osmose semait la terreur dans le monde du « plastique », l'aluminium, lui, se battait contre l'électrolyse. « Fantasme ! », s'exclame aujourd'hui Philippe Aupinel, président d'Alubat depuis sept ans. Fort d'études approfondies sur le vieillissement de l'alu, on a fait des nouveaux alliages à base de manganèse et de magnésium. Ce n'est plus de l'aluminium pur, et ce métal présente en outre une grande supériorité dans la capacité

d'absorption des chocs. Nous avons trouvé ainsi un réel compromis entre raideur, déformation et résistance à l'électrolyse. » Contre ce phénomène d'électrolyse qui fit jadis tant de bruit dans le petit monde de la plaisance, le chantier Alubat a trouvé tous les remèdes. « En sept années, précise Philippe Aupinel, nous avons résolu l'ensemble des problèmes d'électricité du bord, notamment en assurant tous les circuits par un branchement plus et moins, et en isolant l'accastillage inox (winches et autres) par un produit souple et neutre nommé Ertalon. Seule précaution à prendre, souligne-t-il, ne pas faire bricoler l'électricité du bord par n'importe qui. » L'expert marilime Eric Ogden, grand spécialiste de la question pour avoir dessiné pour le chantier Tréhard des voiliers en aluminium de 27 mètres, confirme pour sa part que, sans corrosion accidentelle liée à une mauvaise installation électrique, l'oxydation naturelle de l'aluminium est nulle. Conseil d'expert : « Dans les



ports, tous les bateaux branchés à la borne sont reliés entre eux par le fil de terre. Alors, restez pas branchés. » En résumé, le risque reste réel, mais le propriétaire attentif sous sa possession lui aussi d'une « coque éternelle ». Le président d'Alubat ne manque pas de vanter par ailleurs le caractère écologique de son entreprise : « Toutes nos chutes de déchets repartent directement chez le producteur, et les chutes de bois sont recyclées pour faire de l'aggloméré. Et si d'aventure un Ovnî est au large de la côte comme ce fut récemment le cas, au point d'être jugé irréparable par l'assurance, l'aluminium est revendu au poids. » Et notre homme de lancer non sans humour : « Avec un Ovnî, on peut faire des timbales.

LES CHANTIERS ONT INTÉGRÉ UNE NOUVELLE DONNE : LES BATEAUX NE NAVIGUENT PAS » ERIC OGDEN

« Un bateau en bois bien construit peut faire plusieurs générations. Revenez Arcadia, le plan Stephens de 36 pieds construit par Sylvestro, lorsqu'on l'a remis à l'eau après onze ans passés à terre, il n'a pas fait une goutte d'eau, à l'intérieur la poussière était parfaitement sèche ! »

À ceux qui l'interrogent sur la possibilité de construire un bateau en bois classique au XXI^e siècle, il répond péremptoirement : « Cela est tout à fait possible car, contrairement à d'autres idées reçues, on trouve d'excellents bois et la nouvelle génération de charpentiers est très compétente. De plus, les colles et les produits de protection sont plus performants qu'autrefois. Mais pour un bateau de 10 mètres bien fait, c'est-à-dire sans calfat, il faudrait compter environ 300 000 €. » Pensif, le disciple de Sylvestro, celui que l'architecte John Stephens considérait comme le meilleur charpentier du monde, ne manque pas d'ajouter : « Un bateau en bois, il faut l'aimer... »

Pour sa part, l'architecte naval Jacques Fauroux, auteur de centaines de plans à succès (en stratifié) pour les plus grands chantiers, actuellement en charge de la restauration de Mareska, un plan Fife centenaire, chez Les Charpentiers réunis à La Ciotat, n'hésite pas à clamer, non sans un doigt de

provocation : « Un bateau en plastique peut vivre aussi longtemps qu'un bateau en bois ! » Pourtant, le plus écologique des matériaux, le seul biodégradable, ne reviendra sans doute jamais sur le devant de la scène. « La main-d'œuvre est chère et la nouvelle génération de charpentiers travaille deux fois moins vite que la précédente », explique Gilbert Pasqui.

Il convient enfin d'ajouter que la nouvelle vague des plaisanciers s'accommoderait mal de la notion d'entretien telle que la résume le charpentier de Villenave : « Une couche de peinture tous les cinq ans, une couche de vernis tous les ans... et un bateau, ça se lave et ça s'essuie après chaque sortie ! »

Le contreplaqué... un miracle !

Le contreplaqué, invention magique des années cinquante, et matériau miraculeux qui transforma le yacht en bateau du peuple (Corsaire, Armagnac, Frégate, Ombrine et nombre de vedettes issues de la déferlante nommée plaisance hantent encore nos plans d'eau), vit aujourd'hui son purgatoire. Les coques ont gonflé, se sont ramollies. « Manque de protection », déplorent unanimement les experts maritimes, architectes et charpentiers. « J'ai eu l'occasion de travailler dans un chantier qui construisait des Armagnac, se souvient Gilbert Pasqui, j'étais ca-

REPÈRES

▶ LES VÉTÉRANS DE L'INDUSTRIE NAUTIQUE

EN BOIS

Des unités du XIX^e siècle en parfait état (après restauration...) naviguent toujours, à l'exemple de Partridge, cotre aurique de 21 mètres construit en 1885 par J. Beavor Webb, Fyne, un plan William Fife de 1889, Marigold, un Nicholson de 1892, ou encore le cotre *Nan of Eile*, lancé en 1896. Parmi les bateaux de série de taille plus raisonnable et faisant encore le bonheur de leurs propriétaires, on compte un bon nombre de pimpants sexagénaires, à l'image du populaire Belouga.

EN ACIER

Le plus ancien voilier encore en état de marche en France est sans doute le petit *Vétille*, construit en fer galvanisé et lancé en 1893 par le chantier Dubigeon. Ce bateau a été classé Monument historique en 1994. Nombre de vénérables unités en acier (fer enrichi en carbone) naviguent toujours, mais le plus noble représentant de cette famille demeure le *Joshua* qui, entre les mains d'un certain Bernard Moitessier depuis 1967, a avalé plus de milles et de tempêtes qu'on ne peut l'imaginer. Les coureurs peuvent aussi faire référence aux excellents *Tina* de Dick Carter, toujours performants après avoir tout gagné dans les années 60.

EN ALUMINIUM

Produit industriellement dès 1888, ce matériau fit une entrée remarquée dans le monde du yachting en 1894 lors du lancement de *La Vendéenne* aux Chantiers et Ateliers de la Loire. Malheureusement, ce voilier de 57 pieds, dessiné par Godinet pour le comte Jacques Chabannes de La Palice, comportait un bordé alu riveté cuivre sur une structure en acier... Sa durée de vie n'a guère excédé celle de *Defender*, qui eut tout juste le temps de remporter la Coupe de l'America en 1895 avant de se désagréger sous le funeste effet de la corrosion électrolytique. Allié avec du magnésium et soudé à l'arc, l'aluminium a fini par ajouter à ses qualités de légèreté et de solidité une nécessaire longévité. Le premier yacht entièrement en aluminium a été lancé à Southampton en 1931. Il s'agit d'un motor yacht de 19 mètres nommé *Diana II*. Il semble que, malgré une guerre difficile entre les mains de la Navy, celui-ci soit toujours en vie.

EN STRATIFIÉ

Des 505 construits chez Lanavere en 1955 sont toujours de ce monde, quant aux Sylphe et Arpège sortis de chez Dufour au milieu des années 60, ils envahissent encore les petites annonces avec la même constance que les autres «quadras» du plastique en grande série: Alizé, Storm, Sangria (Jeanneau), Grand Large, Edel 2 (Edel), Galion, Forban (Bénéteau), Golif, Régent (Jouët), etc.



Un Triskel, voilier des années 60 en contreplaqué. Certains sont encore impeccables, d'autres hors service.

« CE QUI FAIT LE PLUS VIEILLIR LES COQUES EN STRATIFIÉ, C'EST LA MODE ! » WIM VERSAVEL

REPÈRES

► LIGNE DE VIE D'UN VOILIER

Coque en stratifié :

au moins 50 ans.

Coque en bois : 100 ans ou plus selon protection, entretien et/ou restauration.

Coque en aluminium :

50 ans ou plus selon vigilance électrolyse.

Moteur : un diesel est considéré comme « increvable » si utilisé et entretenu selon instructions du fabricant.

Voiles : de 10 à 20 ans selon usage et entretien.

Batteries : 5 ans (selon usage et entretien).

► LES SOINS ESSENTIELS

Safran : surveiller et remplacer les paliers dès que nécessaire ; veiller aux infiltrations d'eau.

Quille fonte : veiller au maintien de sa protection en résine.

Quille plomb : pas d'entretien.

Grément : révisé par un professionnel tous les deux ans, un grément peut assurer vingt ans de tranquillité. Certains assureurs considèrent cependant qu'il doit être refait ou changé après dix ans.

Espars : à changer selon ragage ou corrosion, notamment en pied de mât pour les mâts posés sur varangue.

Plomberie : surveiller en permanence la corrosion et l'usure des pièces métalliques.

Electricité : protéger régulièrement les branchements des circuits (pièces à changer après quinze ans : relais, pompes, etc.).

► LE CAS DU MOTONAUTISME

Contrairement à une idée reçue, la coque du bateau à moteur ne vieillit guère plus vite que celle du voilier car de nombreuses nervures et lisses en renforcent la structure afin d'encaisser les chocs contre les vagues. Bien sûr, le moteur et ses satellites doivent faire l'objet d'un entretien permanent.



tastrophé. C'était cloué galva, vite fait, mal fait, bon marché. Pourtant, il s'agit d'un très bon matériau. Une coque clouée crantée inox, vissée bronze silicium, et revêtue d'un tissu de verre époxy ne serait guère plus chère à construire et pourrait vivre aussi longtemps que le plus contemporain des stratifiés. » Preuve en est avec les bateaux RM, du chantier Fora Marine, construits en contreplaqué époxy, et donc les bordés posés sur le mannequin sont directement stratifiés à l'époxy, une résine liquide qui rend le bois imputrescible. Encore ému par le boom du Vaurien dessiné par Jean-Jacques Herbulot, Jacques Fauroux n'en conserve pas moins la tête froide : « Le contreplaqué actuel est plus résistant grâce aux nouvelles colles, mais les bois qui le composent sont moins bons. » Adieu bois miracle de nos premiers bords, héros et victime de l'ère nouvelle de la plaisance.

L'attrait du strip planking

Mort, le bois ? Pas tout à fait. Il renaît aujourd'hui de ses cendres sous l'appellation *strip planking*. Une forme de bois moulé stratifié qui séduit les chantiers spécialisés dans la construction à l'unité ou en petite quantité. Ce matériau peu gourmand en main-d'œuvre spécialisée fait preuve d'une rigidité exceptionnelle tout en offrant aux intérieurs des bateaux un aspect bois sans l'inconvénient d'encombrantes membrures. Nombre de chantiers l'ont adopté avec succès pour des unités de toutes tailles, comme les vedettes Andreyale de 10 à 15 mètres produites par le chantier rochelais Latitude 46, ou encore les beaux petits voiliers rétros du chantier Grand Largue, ou ceux dotés d'une carène moderne signé Alexandre Genoud. De grands voiliers

transocéaniques et même des maxi-yachts sont également fabriqués en strip planking ; le chantier turc Vicem présentait au dernier Salon nautique de Cannes un luxueux yacht à moteur de 30 mètres.

ERIC OGDEN
Expert et architecte, observateur privilégié du vieillissement des matériaux.

L'empire du stratifié

La résine polyester armée de fibre de verre ne date pas d'hier. A la fin des années cinquante on en maîtrisait déjà bien la mise en œuvre, mais elle fit véritablement son entrée dans la construction navale au milieu des années soixante. D'artisanale, la construction de nos chers bateaux devient alors semi-industrielle.

Qu'en est-il un demi-siècle plus tard ? Eric Ogden, architecte naval, responsable du Défi Challenge France pour la Coupe de l'America en 1985, et aujourd'hui expert maritime, nous livre son point de vue : « Au début, on n'hésitait pas à charger en résine pour faire des coques épaisses basées sur le vieux principe "trop fort n'a jamais manqué". Mais, dès le début des années quatre-vingt, on a compensé l'épaisseur par de meilleures qualités mécaniques. On s'est aussi aperçu que les résines n'étaient pas complètement neutres puisque sensibles au contact avec l'eau qui traverse le gelcoat et envahit les vides, heureusement peu nombreux : 3% de vide dans une coque en stratifié, c'est déjà énorme. L'eau hydrolyse la résine, ce qui, à la longue, affecte les



WIM VERSAVEL
Responsable du bureau d'études Wauquiez, impressionné par la longévité du polyester.

propriétés mécaniques et, donc, la rigidité d'une coque. Dans certains cas, cette hydrolyse crée un cloquage important, c'est l'osmose. Aujourd'hui maîtrisée grâce aux produits isophtaliques et autres vinylesters, l'hydrolyse est contrôlée et l'osmose oubliée, mais cela a montré que, comme tous les matériaux de construction, le stratifié doit être protégé et isolé de l'eau, à l'intérieur comme à l'extérieur de la coque. Cela dit, il serait intéressant d'autopsier un Golif, l'un des plus anciens modèles en résine armée encore présents sur nos plans d'eau pour voir où en est son âme... »

L'architecte Jacques Fauroux, acteur de tous les progrès de la plaisance depuis plus de quarante années, a pour sa part méticuleusement observé le vieillissement des coques en polyester: « Certes, les coques anciennes se sont quelque peu assouplies car, à l'usage, la résine se désolidarise plus ou moins de la fibre de verre mais cela n'est pas critique. Au pire, on aura du mal à



raidir l'étai en tirant sur le pataras... En revanche, il apparaît plus évident que certains chantiers construisaient mieux que d'autres, ainsi les Dufour, Mallard et Amel de quarante ans semblent incroyables... Il s'avère par ailleurs que les ponts en sandwich de balsa, tels que les faisaient Aloa et Neptune dans les années soixante-dix, ont mieux résisté que les mousses utilisées par d'autres chantiers. »

Pour Wim Versavel, le responsable du bureau d'études au chantier Wauquiez qui, soit dit en passant, construit aussi pour Bénéteau, le vieillissement des coques en stratifié n'est vraiment pas un problème: « Bien sûr, le polyester vieillit, nous le savons et c'est pour cela que nos recherches nous ont conduits à employer un gelcoat haut de gamme à base de polyester biphénolique, vinylester ou époxy. Mais,

franchement, on ne sait pas exactement quand les premières coques seront "hors d'usage". En tant que responsable depuis peu du service après-vente, j'ai rencontré dernièrement un client propriétaire d'un Elizabethan 29, l'une des premières unités produites par Wauquiez en 1965. Il en était ravi. » Et le jeune et dynamique chef du bureau d'études d'éluider les interrogations sur le vieillissement des résines par une observation frappée au coin du bon sens: « Ce qui fait le plus vieillir les coques en stratifié, c'est la mode! Les anciens font vraiment figures d'ancêtres maintenant. »

Fort de cette nouvelle donne, tenons-nous en à ce qui fait l'unanimité des connaisseurs: « Le seul véritable signe de vieillissement du polyester, c'est quand il devient mou. » Et Jacques Fauroux d'ajouter: >

Les coques en stratifié ont a priori un bel avenir devant elles... Mais le soul d'une construction plus écologique pourrait amener à chercher des matériaux de substitution, non dérivés du pétrole.

JACQUES FAUROUX
Architecte naval,
vigilant sur les
petites misères des
emménagements.



Une voile peut durer vingt ans

Nicolas Johansen a succédé il y a vingt et un ans à son père, fondateur avec Pol Elvtröm de la célèbre voilerie éponyme. Passionné de régate comme de croisière, il connaît parfaitement son sujet et nous parle sans détour du vieillissement des voiles: « A chaque usage correspond une voile d'un type particulier. Aux deux extrêmes, de la course à la petite croisière, nous trouvons un génois qui est considéré comme mort après cinquante virements de bords dans la Coupe de l'America, et une voile en fil épais qui peut durer vingt ans sur un voilier de croisière normal, c'est à dire naviguant entre huit et quinze jours par an. Aujourd'hui, le premier prédateur de la voile n'est plus l'humidité mais le rayonne-

ment ultraviolet. Parmi les tissus les plus sensibles, on trouve dans le haut de gamme régate les fibres aramidés Kevlar, dont le vieillissement n'est pas mesuré en temps de navigation mais en temps d'exposition aux UV. Dans cette catégorie, le Spectra et le carbone se révèlent moins sensibles aux UV mais fragiles au fluage. Le carbone casse au pliage. Le matériau le plus résistant aux UV est le polyester. On obtiendra les meilleures caractéristiques techniques en le mélangeant avec un Spectra en trame ou en chaîne cross cut. Plus le fil est fin et tissé serré, meilleures sont les qualités mécaniques. Plus le fil est épais, plus la voile sera durable. C'est ce dernier que nous fournissons notamment aux loueurs. »

Sans entretien, point de salut

Sur le chapitre de l'entretien, Nicolas Johansen se montre aussi lapidaire que sans pitié: « Les voiles s'usent plus en raison d'un mauvais stockage que de la navigation. A chaque coup de vent, on voit dans les ports des tauds mal arrimés qui s'envolent, ou des enrouleurs mal étarqués qui libèrent tout ou partie du génois. Pour l'hivernage, il n'y a qu'une solution: rincer la voile, la sécher, la donner à réviser et la stocker dans son sac, non pas à fond de cale mais suspendu au plafond, soit dans le bateau, soit à la maison. En dehors du strict respect de ce mode d'emploi, point de salut! »

Le sort des bateaux hors d'usage

Détruisons les unités hors d'usage qui encombrant le littoral, et nous libérerons des milliers de places », avaient déclaré les constructeurs au début des années 2000 en leur temple parisien de la Fédération des Industries nautiques. Certains, dit-on, auraient même pensé faire partir avec l'eau du bain les bateaux non utilisés... Deux chiffres officiels ont fait réagir les plus sages : sur un parc de 700 000 bateaux, on estime que 450 000 seulement sont « utilisés ». Le spectre d'une destruction massive fut heureusement écarté mais l'idée de se débarrasser des épaves a persisté, et en 2002 naissait la notion de BPHU (bateau de plaisance hors d'usage). Les études entreprises ont rapidement montré l'importance du gisement théorique tandis que le bureau d'étude ingénierie grenoblois Teesen mettait au point les techniques de « déconstruction » des bateaux. Car, bien sûr, il ne s'agissait pas de passer les nefs à la moulinette mais d'en extraire tous les produits toxiques (huiles, carburants, batteries, etc.) avant de se débarrasser des coques de façon non polluante. Une carte de France a même été publiée avec tous les sites envisageables de déconstruction.

Un projet pertinent... sur le papier!

La première usine devait se trouver dans la communauté d'agglomérations du Calvados nommée Caen-la-Mer. Philippe Fourier, alors délégué général adjoint de la Fédération, a pris en main ce gigantesque dossier en 2004. Il nous raconte la suite : « En février 2006, une étude a montré qu'il faudrait environ 2 millions d'euros par an pour mener à bien cette gigantesque opération de nettoyage. Les chantiers auraient fourni environ un quart de la somme par le biais d'une contribution volontaire mais, aucun autre financier sérieux ne s'étant mis sur les rangs, il manquait 1,5 million d'euros. Du coup, il a été décidé de remettre tout le problème à plat afin de répondre le plus



Philippe Fourier,
délégué général de la FIN.

précisément possible aux deux questions essentielles : Quelle est réellement l'importance du gisement ? Qui paie ? »

Vif et passionné, Philippe Fourier, Monsieur BPHU, préfère de loin les réalités aux supputations. « L'étude préalable a montré la pertinence du projet mais elle ne vaut une expérience sur le terrain. C'est la "déconstruction", on a broyé du bateau, on a même alimenté les fours d'une cimenterie, tout était au point. Ensuite, nous avons fait un voyage d'étude en Finlande pour voir comment s'y prenaient ces pionniers de la chose pour être beaucoup moins chers que nous. Un déplacement peu coûteux puisque le problème de nos confrères nordiques n'est pas le même que le nôtre car ils n'ont que des petits bateaux. À dire, c'est du gisement réel que sont venues les désillusions. À l'origine, la définition du bateau hors d'usage imposait : un

propriétaire non identifié, pas d'assurance et pas de règlement de place de port. Une enquête a montré qu'il y aurait moins de 100 bateaux en France répondant à ces critères. Peu après, quand s'est avéré que le propriétaire devait être non seulement connu et consentant, le gisement s'est encore amenuisé. On le comprend pour qu'un propriétaire soit demandeur de la destruction de son bateau, il faut que la dépense soit inférieure au coût de la conservation du bateau. Une vaste prospection menée sur tout l'Ouest du pays n'a rapporté qu'une seule unité à déconstruire... En 2007, le projet du site dédié à l'élimination des bateaux de plaisance provisoirement abandonné et décision fut prise de mettre en place un nouveau dispositif pour 2009. »

Déconstruction mode d'emploi

À la base du nouveau dispositif doit être créée une association loi 1901 basée à Caen-la-Mer et financée par la Fédération des Industries nautiques. Cette association va mettre en place dans tout le pays un réseau « Point conseil BPHU » composé de professionnels du nautisme (vendeurs, loueurs, etc.). Via ce réseau, pour d'un site Internet et d'un Numéro Vert, le propriétaire du bateau hors d'usage sera orienté vers l'opérateur de déchets le moins cher de sa région. « Ce scénario, principalement financé par les professionnels du nautisme, permet d'espérer qu'il n'en coûtera pas plus de 1 000 euros au propriétaire d'une unité hors d'usage. Ainsi, l'espoir est permis de mesurer enfin la réalité du gisement », précise Philippe Fourier, qui ne manque pas de rappeler l'ampleur des efforts déployés en amont par les chantiers pour intégrer à leur production des matériaux transformables ou aisément destructibles, comme la fibre de lin qui, depuis peu, alimente la chronique écologique. ↴

