

**BPHU**  
**BATEAUX DE**  
**PLAISANCE**  
**HORS D'USAGE**



## Une filière industrielle de déconstruction labellisée et éco-responsable

Soucieuse du devenir des bateaux en fin de vie, la Fédération des industries nautiques (FIN) s'est engagée dans la création et la promotion d'une filière organisée de déconstruction des bateaux de plaisance. C'est ainsi qu'est né le programme BPHU "Bateaux de Plaisance Hors d'Usage".

Ce programme d'études et d'expérimentations, qui aboutira en 2005, permettra d'analyser les aspects techniques, industriels, juridiques et financiers préalables à la création du premier centre français industriel spécialisé dans la déconstruction propre de bateaux de plaisance.

Autour de ce projet, la FIN a obtenu le soutien des ministères de l'Équipement, de l'Industrie, de l'Écologie et du Développement durable, l'ADEME, ainsi qu'un partenaire régional désireux d'accueillir le premier centre : l'agglomération Caen-la-Mer, soutenue par le Département du Calvados et la Préfecture de la région Basse-Normandie.

*La plaisance éco-responsable*





## Programme BPHU : Bateaux de Plaisance Hors d'Usage

Une stratégie volontariste de la F.I.N pour une filière industrielle de déconstruction labellisée et éco-responsable

### Un constat

Pour que la navigation de plaisance conserve sa force de plaisir et puisse apporter sa pierre à la protection de l'environnement, la Fédération des industries nautiques a décidé d'agir.

Constructeurs de bateaux, équipementiers, chantiers, distributeurs, ses membres sont pleinement conscients de leurs devoirs et de leurs responsabilités « partagées » dans la fin de vie des bateaux.

Un bateau, même si sa durée de vie est particulièrement longue, doit à un moment être retiré de la navigation et être démantelé. Aucune structure n'est, aujourd'hui, prévue pour accueillir les BPHU et permettre leur déconstruction dans des conditions compatibles avec la notion de développement durable.

### Les effets de 40 ans de production

Le parc français compte 700 000 unités immatriculées et seulement 450 000 actives dont une forte majorité de moins de 6 m. La production annuelle (qui comprend 5 000 bateaux habitables « voile et moteur » produits en France pour le marché français, représentant une masse de 6 à 8 000 tonnes) est en croissance constante, avec un fort impact sur le gisement de BPHU : 5 000 tonnes identifiables en 2005, 10 000 tonnes en 2010 et une estimation de 20 000 tonnes à l'horizon 2025. En quarante ans, la construction des bateaux de plaisance a connu une formidable évolution technologique.

Le bois, qui constituait le matériau essentiel à la construction, a été largement remplacé par de nouveaux matériaux : matières plastiques, voire matériaux de haute technologie comme les composites.



### Qu'advient-il des bateaux hors d'usage ?

Parfois ils encombrant les ports de plaisance - on connaît le problème du manque d'anneaux dans les ports français - ou sont laissés à l'abandon sur le rivage, entraînant une pollution biologique, mais aussi visuelle. Lorsqu'ils sont coulés en mer, ils peuvent causer un préjudice à la flore et la faune marine.

## ► Une réponse volontariste

Le gisement de bateaux à déconstruire croît progressivement. Faute d'une prise en compte efficace, cette évolution pourrait déboucher à terme sur un réel problème environnemental.

Face à ce constat, la Fédération des industries nautiques étudie depuis 2002 les conditions nécessaires à la création d'une filière organisée de déconstruction des bateaux de plaisance. C'est ainsi qu'est né le programme BPHU « Bateaux de Plaisance Hors d'Usage ».

Un programme d'études et d'expérimentations, actuellement en cours, permettra d'analyser les aspects techniques, industriels, juridiques et financiers préalables à la création du premier centre français industriel spécialisé dans la déconstruction propre de bateaux de plaisance.

Pour ce projet, la FIN a obtenu le soutien des ministères de l'Équipement, de l'Industrie, de l'Écologie et du Développement durable. L'ADEME, l'agglomération de Caen-la-Mer, le Département du Calvados et la Préfecture de la région Basse-Normandie sont également des partenaires actifs du programme. Ainsi, le premier centre BPHU devrait voir le jour sur l'agglomération de Caen-la-Mer.

## ► Le centre BPHU

Le centre de déconstruction est un projet aux normes professionnelles qui doit être en mesure de traiter 7 bateaux de 6 à 10 mètres par jour soit 1 500 unités par an, ce qui représente 2 000 tonnes. Un développement national est d'ores et déjà programmé, entre 2006 et 2012, avec l'implantation d'un réseau de 6 centres régionaux répartis le long du littoral français (carte ci-contre).

Le dispositif de déconstruction envisagé comporte trois phases. Dans un premier temps, il s'agira de prendre en charge les bateaux agréés BPHU au niveau régional en vue de les regrouper dans un centre industriel de traitement « labellisé » et classé « protection de l'environnement ». Une déconstruction sélective sur le centre sera alors mise en œuvre afin de procéder ensuite au traitement et à la valorisation des matériaux déconstruits, par des professionnels de la récupération des déchets.

## An industrial, officially recognised and eco-responsible deconstruction process

*The number of end of life leisure boats grows steadily. If not handled properly, this evolution could lead to an environmental hazard in a not-so-far future.*

*Since 2002, the Fédération des industries nautiques has been studying the feasibility of organising the deconstruction of end of life leisure boats.*

*This led to the launch of the end of life leisure boats programme.*

*A study and experiment programme is currently underway, which will consider technical and industrial as well as legal and financial aspects prior to creating the first industrial center for the deconstruction of end of life leisure boats.*

*The Ministry of Infrastructure, the Ministry of Industry and the Ministry of Environment and Sustainable Development are supporting the FIN on this project.*

*Also active partners on this programme are ADEME, the city of Caen-la-Mer, the "Département du Calvados" and the "Préfecture de la région Basse-Normandie". As a result, the first center for the deconstruction of end of life leisure boats is likely to open in Normandy.*



## ▶ Un mode opératoire en 6 étapes

**1** L'inscription du bateau en BPHU. A ce stade, il s'agira de vérifier son intégrité globale avec mise hors eau si nécessaire, de procéder à son élimination administrative en établissant un certificat de « désimmatriculation », puis de l'affecter à un centre régional de déconstruction propre et sélective et à des opérateurs agréés en gestion des déchets dont l'expertise sera reconnue par un label

**2** Le désarmement du bateau (et sa mise en sécurité) se fera en plusieurs opérations : démâtage des mâts et des haubans, enlèvement/déboulonnage de la quille, lest et safran, extraction des ensembles « non-attachés » et mobiles : annexes, voiles, ancres, matériels divers et enfin perçage de la coque

**3** La dépollution du bateau dont le but est de récupérer les fluides, de vidanger les divers réservoirs et d'extraire les produits toxiques ou les matériaux, souillés ou dangereux

**4** La déconstruction sélective des sous-ensembles métalliques, du mobilier, des feux, des matériels électriques...

**5** La séparation de la coque et du pont, et la dépose des sous-ensembles et matériaux hors composites. Ces opérations consistent en une extraction maximale des parties composites et non composites du bateau. Par tronçonnage, broyage, affinage et tri, on procède à la

séparation et au reconditionnement des différents matériaux et sous-produits en vue de leur transfert et traitement extérieur sur filières classiques de gestion des déchets

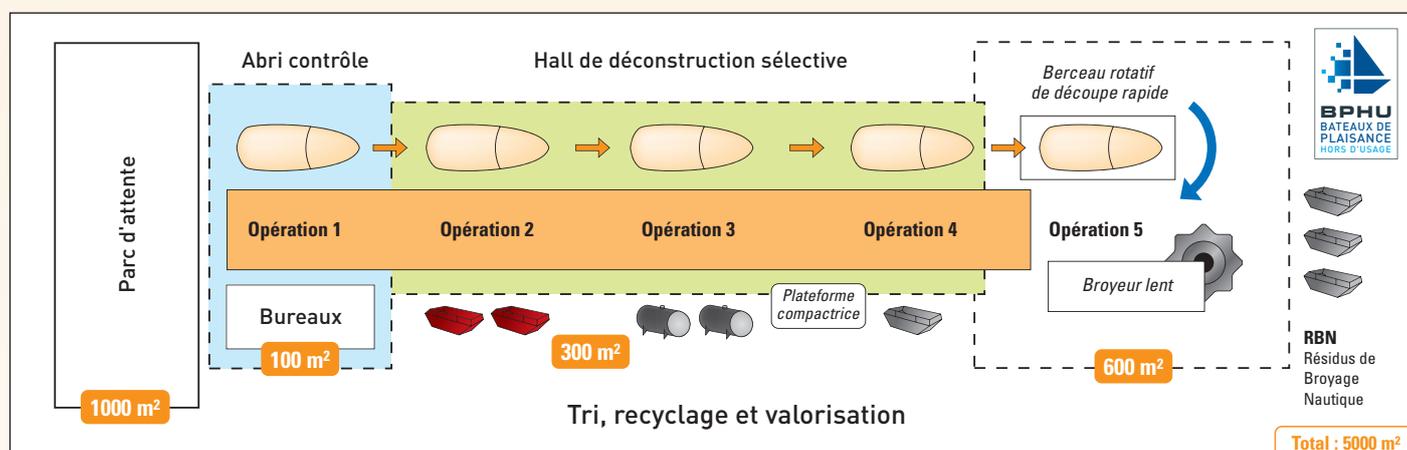
**6** La gestion en multi-filières des lots sélectifs. C'est la phase finale de la déconstruction. Par multi-filière, on entend recyclage, valorisation énergétique, traitements spécialisés et filière de déchets ultimes. Les matériaux résultant de la déconstruction sont gérés par des professionnels de la récupération ou de l'élimination des déchets avec qui des contrats d'assurance d'agrément et de traçabilité seront pris.

## ▶ Deux priorités nécessaires :

**Un fonds financier :** la mise en place d'une telle filière industrielle requiert des moyens financiers importants. La FIN et ses membres se sont ainsi résolument engagés en faveur d'un fonds destiné à financer le processus de déconstruction.

**Un label incontestable :** l'articulation de ce label est en cours de définition. Sa vocation sera de légitimer l'action des partenaires du projet, mais aussi d'inscrire le programme dans l'optique du développement durable, de la protection de l'environnement et de l'évolution de la réglementation.

## Capacité industrielle d'un centre BPHU : 1 500 bateaux de plaisance "voile et moteur" - 6 à 10 m



## Un projet :



**Maître d'ouvrage :**  
Fédération des industries nautiques

**Pilotage Coordination :**  
TECSEN SAS  
(Technique et stratégies industrielles en environnement)



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE  
DES TRANSPORTS, DE L'ÉNERGIE  
ET DE LA MER

