

Les antifoulings (suite)

Vers un carénage « propre » ?

Dans la première partie, nous avons passé en revue les différents moyens chimiques dont nous disposons pour protéger nos carènes de la salissure marine. Pour être complet, il convient de signaler **deux autres « trucs » totalement écologiques** :

Le séjour en eau douce : pour ceux qui ont la chance de pouvoir amener leur bateau dans une rivière, un canal ou un lac, un séjour d'une ou deux semaines en eau douce nettoie efficacement les coques en tuant toute végétation marine. S'il y a des coquillages, ils mourront aussi mais il faudra malheureusement les décoller. Certains réussissent à rester trois ans sans caréner grâce à cette solution.

La bâche : elle est couramment utilisée sous les tropiques. Il s'agit d'une bâche opaque liée à des flotteurs ou accrochée aux rails de fargue qui entoure la coque le plus étroitement possible, privant la végétation de lumière. Il s'agit d'un moyen très efficace, mais qui exige des eaux calmes. Les remous incessants des canots qui passent à proximité ou les échouages biquotidiens dans la vase détruisent rapidement les bâches les plus solides.

Et vous, lecteurs, avez-vous des solutions écologiques qui se sont révélées efficaces ?

Pourrons-nous caréner « propre » à l'avenir ?

Nous sommes actuellement confrontés à des réglementations contradictoires, incohérentes, ubuesques : certaines cales sont interdites à tout nettoyage, alors que sur d'autres tout est permis, y compris la destruction des bateaux de pêche à la pelleteuse, avec toute la pollution qui s'ensuit.

Notre propos est bien entendu de promouvoir et de réclamer le carénage le plus propre et le plus écologique possible et la situation actuelle est pour le moins contre-productive :

- la fermeture totale de certaines cales à tout nettoyage condamne les usagers à utiliser des antifoulings « efficaces », toxiques par définition, alors que la généralisation de la pratique du coup de brosse de routine permettrait d'utiliser des peintures sous-marines à toxicité très faible, voire nulle.
- le problème est simplement déplacé : les usagers vont le plus souvent caréner ailleurs, à grand renfort d'eau de javel ou de désherbant...
 - certains aux revenus modestes n'hésitent pas à doper leur antifouling avec des produits toxiques (désherbants, antibiotiques, sels métalliques...). Chacun a sa petite formule.
 - les fabricants d'antifoulings ne sont pas encouragés à financer des recherches pour des produits qu'ils ne vendront qu'à des plaisanciers convaincus et militants.
 - de fait, tout ceci ne profite qu'aux professionnels qui grudent et manutentionnent les bateaux, vendent les peintures et assurent la maintenance. Et encore, perdraient-ils vraiment si le nettoyage était autorisé sur cale ? Il continueraient à vendre les produits et à lever les bateaux pour l'application.

Quelles sont les solutions pratiques ?

Les produits écologiques ont tous le même inconvénient : ils gênent l'implantation de la salissure, mais ne l'éliminent pas et ne l'empêchent pas ou peu de s'installer. Ils se contentent d'en protéger la coque, de retarder son établissement et de faciliter le nettoyage. Les carènes doivent donc être brossées, essuyées ou lavées régulièrement, typiquement deux fois par saison, trois ou quatre et même plus dans les estuaires. Il y a un certain nombre de façons de mener cette opération à bien :

- Échouage sur une cale aménagée avec récupération et filtrage des eaux usées, ceci permettant l'utilisation des antifoulings classiques et de tous les revêtements écologiques du futur, car cette cale est un équipement pérenne. Il s'agit de la solution idéale dans les mers à marée. Elles fonctionnent déjà à Brest et Douarnenez à la satisfaction générale. D'autres sont en projet ou en construction.
- Grutage ou sortie de l'eau par chariot et stockage sur ber, solution onéreuse et traumatisante pour les coques fragiles et même dangereuse comme on a pu le constater à maintes reprises. Le nettoyage et le carénage se font sur des aires aménagées et équipées de bassins de décantation, qui ne sont pas forcément la panacée si le filtrage est insuffisant : n'oublions pas qu'un bassin de décantation peut subir un violent effet de chasse d'eau en cas de précipitations abondantes et brutales (40 mm d'eau sur 1500 m² = 60 m³ !). On ne dira jamais assez qu'une aire de carénage digne de ce nom doit comporter un filtre final avec du charbon et/ou des zéolithes pour éliminer les traces de biocides. Le système présenté par Serv Océan semble présenter toutes les garanties.
- Échouage sur une cale non aménagée, mais seulement pour enlever les salissures, en aucun cas pour peindre ou appliquer un produit quel qu'il soit (eau de javel, désherbant...) en attendant une meilleure solution.
- Plongée, avec ou sans bouteilles, ou avec un narghilé. Cette solution est déjà largement pratiquée. Mais outre qu'elle est potentiellement dangereuse, elle ne laisse guère aux autorités la possibilité de vérifier le type de la peinture sous-

marine. Payer un plongeur pour nettoyer une coque est beaucoup moins onéreux qu'un grutage. Cette pratique est déjà interdite dans certains endroits.

• Des stations de nettoyage des coques à l'aide de brosses rotatives sont déjà opérationnelles en Grande-Bretagne

<http://www.boatscrubber.com/> ou

<http://www.subseasolutions.com/maint.htm>

Pour être rentables, elles doivent accueillir tous les bateaux, quelle que soit la peinture sous-marine utilisée. Tant que les peintures toxiques sont tolérées, leur impact sur l'environnement est plutôt négatif, mais l'idée est excellente et ce pourrait être l'arme absolue dans l'avenir : on pourrait imaginer des forfaits pour nettoyer périodiquement des carènes sans antifouling ou avec des peintures antiadhésives, pour un prix très nettement inférieur à celui d'une mise à sec. A terme, pourquoi ne pas concevoir un automate qui ferait seul le tour des bateaux dans les marinas pour les brosser avec une fréquence suffisante pour ne pas créer d'accumulation de fouling mort ?

• De la même veine : le nettoyage à haute pression : www.bio-ocean.fr, qui lui aussi permettrait de se passer complètement d'antifouling, solution simple, écologique et qui pourrait s'avérer bon marché, toujours quand les produits toxiques seront définitivement bannis.

• Des stations mobiles qui pourront se déplacer de port en port, équipées d'une unité intégrée de traitement de l'eau performante. Elles ont dépassé l'état de prototype et sont commercialisées par la société Serv Océan. Il en a été question dans le numéro de mars 2008 de Pêche-Plaisance.

• Dans les pays anglo-saxons les ports à sec sont de plus en plus répandus. Ils arrivent chez nous aussi. Les bateaux, essentiellement à moteur, ne sont mis à l'eau qu'au moment de sortir, ce qui permet de se dispenser en principe de tout antifouling et de tout nettoyage, ou de garder la même peinture plusieurs années. Ceci paraît maintenant incontournable, et les économies que cela procure (gain sur les carénages, limitation de l'osmose et du vieillissement général des coques) permettent de relativiser le coût des manutentions, si elles sont menées avec soin.

• Port à sec individuel :

<http://www.sunstreamcorp.com/>

• des ascenseurs à bateaux et docks de carénage submersibles, surtout pour la Méditerranée :

<http://www.nauticexpo.fr/prod/ace-boat-lifts/ascenseur-a-bateaux-26786-185280.html>

http://pagesperso-orange.fr/KERMOALCHARTER/cariboost1/crbst_4.html

<http://www.nautisme-info.com/article-id-10222-centre-carenage-flottant-ecologique-entre-professionnels.html>

<http://www.nauticexpo.fr/prod/imm-boat-lifts/ascenseur-a-bateaux-25669-126049.html>

Certaines de ces inventions peuvent facilement être adaptées pour le carénage et faire partie de l'équipement des ports de plaisance. Il est possible aussi de s'en inspirer pour fabriquer sur place des systèmes sur mesure.

Bref, l'imagination est au pouvoir un peu partout, sauf chez certains de nos gestionnaires ! A vrai dire, au cours de mes recherches, je suis tombé sur des bricolages dignes du Concours Lépine.

Il est évident qu'une tolérance provisoire d'échouage sur les cales pour le nettoyage de

bateaux équipés de peintures sous-marines non toxiques n'aurait que des avantages :

• Elle prendrait en compte les recherches et les investissements des fabricants de peintures qui ont bien voulu expérimenter des produits innovants et propres.

• Elle encouragerait les usagers à les utiliser, faisant ainsi un geste citoyen, car ces produits demandent actuellement un effort financier et aussi un effort de nettoyage supplémentaires. Il est bien entendu que le grutage sur l'aire technique resterait obligatoire pour la réfection ou l'application de ces revêtements.

• Cette tolérance (en attendant une cale digne de ce nom), dûment publiée, couperait court à des pratiques actuelles : carénages sauvages et dopage des peintures.

• Les gestionnaires des ports de plaisance montreraient à tous leur souci d'écologie, la considération qu'ils accordent à leurs « pensionnaires », leur ouverture d'esprit, leur capacité à s'adapter et même à anticiper en ne traitant plus les problèmes au coup par coup, dans la précipitation et toujours a minima comme c'est encore trop souvent le cas...

• La cale pourrait donc être provisoirement utilisée sans autre aménagement, pour le nettoyage des antifouling dûment homologués, au prix d'une surveillance, à charge pour le propriétaire du bateau d'apporter la preuve qu'il utilise un produit « écologique », par une facture par exemple. Ceci impliquerait aussi que les employés des ports de plaisance exercent une surveillance, aient une formation dans ce domaine et apprennent à les connaître et les reconnaître...

Quelle sera donc notre position ?

En tant que plaisanciers, nous avons le devoir de laisser la mer aussi propre que nous l'avons trouvée. Bien souvent, on peut même la laisser beaucoup plus propre. Bien entendu, en ce qui concerne la pollution, nous sommes des « petits joueurs » comparés à certains. Ce n'est pas une raison : nous avons notre rôle à jouer sur nos bateaux, dans nos jardins, avec les produits que nous utilisons au quotidien.

Nous devons donc promouvoir à tout prix les pratiques ayant le moins d'impact possible sur l'environnement. Nous maintiendrons une veille technologique et ferons tout pour informer les plaisanciers des progrès dans le domaine des antifouling.

Nous verrons bien sûr d'un œil favorable l'interdiction des pesticides et des polluants organiques persistants dans tous les produits qui touchent la plaisance, mais ceci à une condition :

Que les autorités, certains gestionnaires des ports de plaisance ne considèrent plus les ports de plaisance uniquement comme des sources de revenus, mais qu'ils prévoient et installent rapidement des infrastructures en faveur du « carénage propre ». Nous les réclamerons donc inlassablement.

En ce qui concerne les pouvoirs publics, on pourrait suggérer qu'ils favorisent l'usage des peintures propres en leur attribuant un label vert par exemple, avec levée provisoire de l'interdiction complète de nettoyage sur cale, et en prévision d'une interdiction définitive des biocides, une écotaxe suffisamment dissuasive pour les produits polluants. Bien entendu, nous demanderons aussi que les interdictions soient **précédées et non suivies** par l'aménagement de cales adaptées et la promotion des produits propres.

Une étude d'impact et de satisfaction a eu lieu au Danemark, mettant en compétition les antifouling à base de zinc pyriton et de Sea-Nine, à très faible effet sur l'environnement et des peintures « fortes », avec un groupe témoin sans le moindre antifouling chimique. Il en ressort qu'à une très forte majorité les utilisateurs ne voient que peu d'inconvénients à l'utilisation de produits moins efficaces si on leur fournit des facilités de nettoyage simples et bon marché. Pourquoi en serait-il autrement en France ? Si nous voulons que les produits écologiques soient utilisés, il ne faut pas continuer à pénaliser ceux qui les choisissent.

En bref, la cale de carénage aménagée doit être considérée non pas comme un luxe, mais comme un équipement incontournable et standard qui doit être installé dans les plus brefs délais. En attendant, il nous faut obtenir des pouvoirs publics un aménagement de l'interdiction de caréner pour que les bateaux « propres » puissent être nettoyés.

PS : Il est évident que les techniques évoluent rapidement et que nous pouvons difficilement être au courant de toutes les nouveautés.

Aussi nous invitons tous ceux qui peuvent apporter des correctifs ou des informations complémentaires à se manifester auprès de la FNPPSF. Nous nous ferons un plaisir de compléter cet article avec leur point de vue. Il en va de même pour les fabricants d'antifouling propres que nous invitons à se manifester.

Christian Saint-Jalmes