

La filière de déconstruction des bateaux de plaisance

Présentation générale

Reconnaissance

- ▶ 1^{ère} filière de déconstruction des bateaux de plaisance en Europe
- ▶ Reconnaissance par le Gouvernement

« La filière nautique est une filière porteuse et une filière d'excellence. Elle exporte, elle se renouvelle et sait s'adapter aux nouveaux enjeux, et j'en veux pour preuve la création de l'Association pour la Plaisance Eco-Responsable, dont le but est d'organiser une filière de déconstruction des bateaux. Cette filière réunit des entreprises en mesure de détruire et recycler des bateaux, dans le respect des normes environnementales. Il y a là un marché porteur qui répond à des préoccupations citoyennes. »

Contexte

- ▶ Engagements et stratégie à long terme de l'industrie nautique française
- ▶ Politique volontariste visant à responsabiliser les acteurs de la filière
- ▶ Gestion des déchets de la filière
 - _ construire une image de profession responsable,
 - _ respecter des conditions environnementales actuelles et futures,
 - _ maîtriser les équilibres financiers et les coûts de démantèlement,
 - _ anticiper de l'arrivée des déchets issus des produits en fin de vie.

Objectifs

- ▶ Répondre aux questions et besoins des propriétaires de bateaux
- ▶ Etre un interlocuteur reconnu et privilégié des pouvoirs publics
- ▶ Apporter des solutions administratives, économiques et juridiques

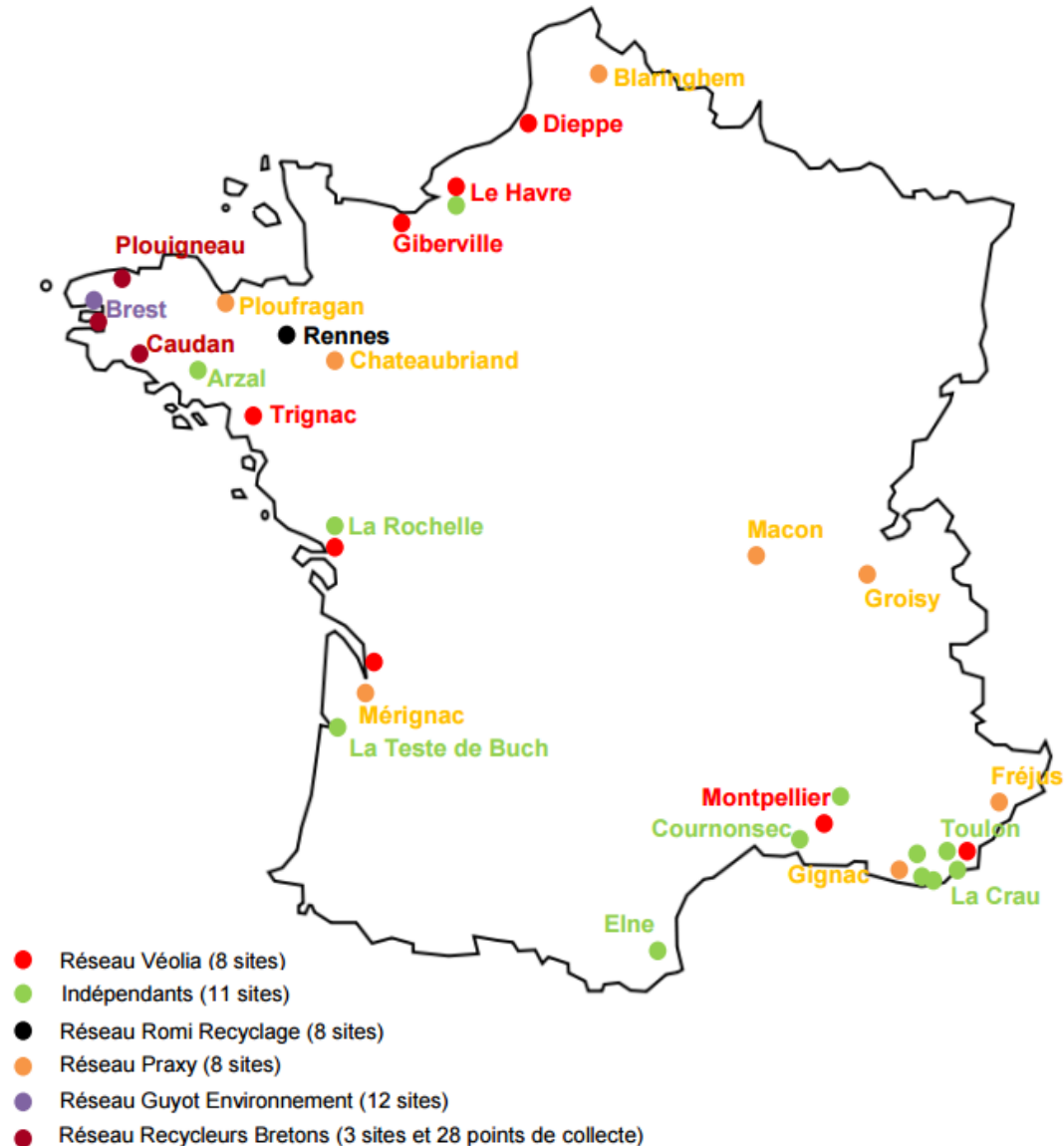
Filière de déconstruction

- ▶ Réseau de 20 entreprises sur l'ensemble du littoral métropolitain
 - _ Agrément des entreprises avec un cahier des charges
 - _ Suivi de l'activité
 - _ Engagements des entreprises de déconstruction

- ▶ Développement du réseau dans les DOM/COM et en Corse

Filière de déconstruction

19 entreprises et 52 sites de déconstruction offrent des solutions économiquement et écologiquement viables pour la déconstruction des bateaux de plaisance en fin de vie sur les 25 départements du littoral métropolitain.



Enjeux

Le double enjeu de la valorisation du composite:

- Enjeu économique pour améliorer le modèle économique
- Enjeu environnemental pour amorcer la filière de valorisation matière

Pour relever ce défi, il faudra:

- Sécuriser les volumes de la plaisance (fréquence + quantité)
- Densifier les volumes par une approche multisectorielle
- Trouver des solutions logistiques adaptées aux gisements
 - ▶ Chutes de production
 - ▶ Produits en fin de vie

Réglementation sur la déconstruction

Le réseau des déconstructeurs de BPHU est constitué exclusivement de professionnels de la gestion de déchets dont les sites sont obligatoirement des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), 2712-2, bénéficiant d'une autorisation préfectorale pour les activités:

- d'entreposage,
- de dépollution,
- de démontage ou
- de découpage.

Les déconstructeurs agréés par l'APER apportent au client des **garanties sur la qualité et le sérieux** de la déconstruction:

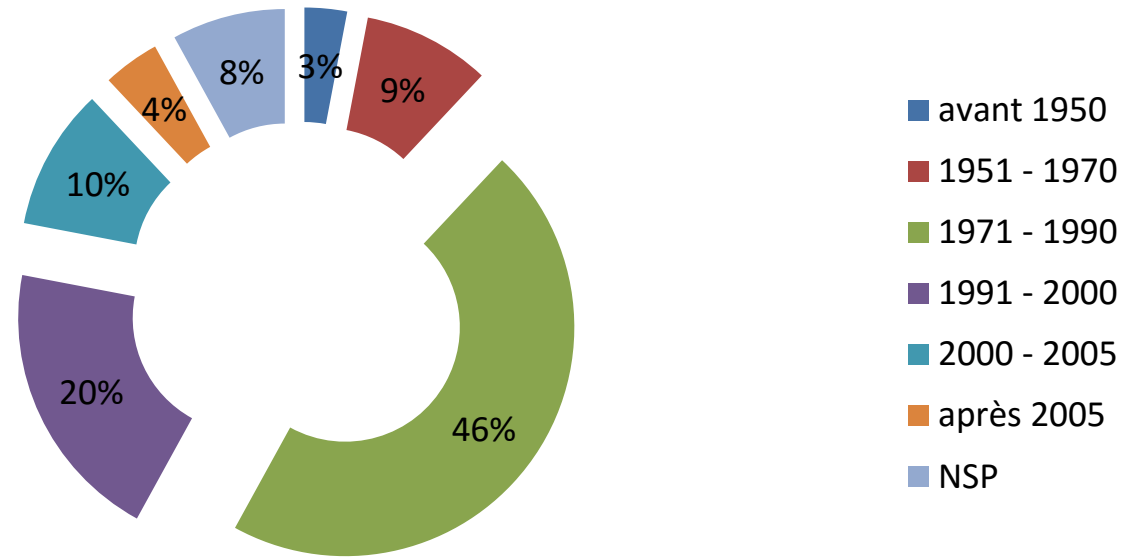
- Travailler avec un professionnel de la déconstruction,
- Bénéficier de son savoir faire et expertise,
- Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)
- S'assurer de la valorisation des déchets,
- Proposer une action de proximité

Etat des lieux

Ancienneté du parc de bateaux propriété

**58 % des bateaux
construits avant 1990**

**dont 46 % construits
entre 1971 et 1990**



- ▶ 80 % des bateaux déconstruits sont en polyester
- ▶ Durée de vie d'un bateau \pm 40 ans
- ▶ Age moyen de la flotte française = 23 ans (2014)
- ▶ Age moyen des propriétaires de bateau = 59 ans (2014)

Financement de la déconstruction

La déconstruction est à la charge exclusive du dernier propriétaire du bateau de plaisance.

Un devis de déconstruction de BPHU s'établit sur la base suivante:

1. Transport	30 %
2. Déconstruction et dépollution	50 %
3. Traitement des déchets	20 %

Cette répartition est valable pour des bateaux de 5 à 12m.

Chiffres 2015

	Prix moyen (€ HT)	Nombre (2015)	
Bateaux de 4 à 5m	454 €	120	Variation de 30 € > 826 €
Bateaux de 6 à 7m	895 €	233	Variation de 120 € > 1674 €
Bateaux de 8m	1260 €	79	Variation de 500 € > 2750 €
Bateaux de 9 à 12m	2004 €	83	Variation de 630 € > 6000 €

	Prix moyen (€ HT)	Nombre (2014)	
Bateaux de 4 à 5m	540 €	180	Variation de 250 € > 1225 €
Bateaux de 6 à 7m	838 €	94	Variation de 680 € > 1017 €
Bateaux de 8m	1 822 €	76	Variation de 760 € > 6638 €
Bateaux de 9 à 12m	4 308 €	50	Variation de 890 € > 6 170 €

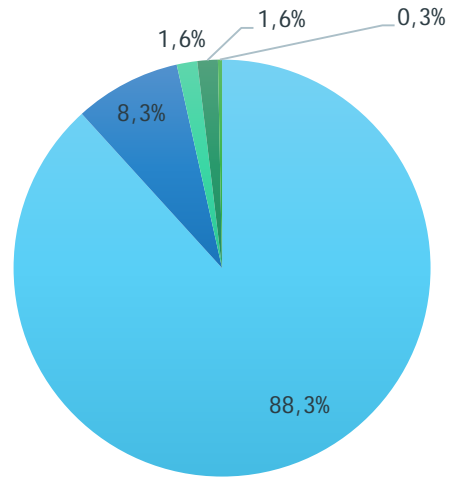
Chiffres 2015

Caractéristiques des bateaux déconstruits	2012	2013	2014	2015
Taille moyenne (m)	7,66	7,90	8,10	6,8
Prix moyen (€ HT)	1 207 €	1 433 €	1 594 €	1183 €
Age moyen	30	30	35	32
Nombre de bateaux	200	360	400	515

Progression de 28,75 % de l'activité en 2015

Chiffres 2015

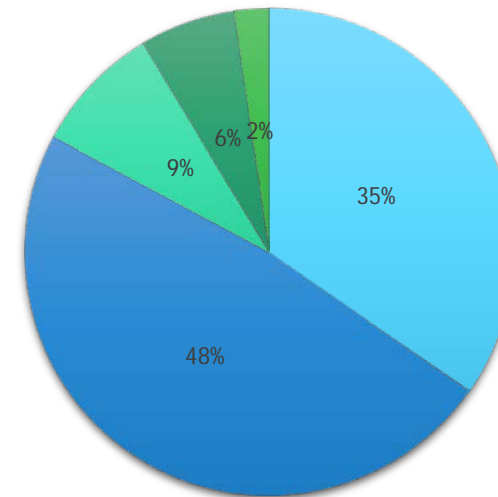
Type de matériaux



■ Polyester ■ Bois ■ Alu ■ Acier ■ Autre

Polyester	455	88,3%
Bois	43	8,3%
Alu	8	1,6%
Acier	8	1,6%
Autre	2	0,3%

Type de bateau



■ Voilier ■ Moteur ■ Pêche ■ Dériveur ■ Autre

Moteur	249	48,3%
Voilier	178	34,6%
Pêche	44	8,6%
Dériveur	33	6,3%
Autre	11	2,2%

Exemple de déconstruction (Golif)

Année de construction : 1965

Longueur de coque : 6.5m

Largeur de coque : 2.26m

Poids: 1300 kg

Type : Voilier monocoque habitable de croisière



Valorisation -		Valorisation +	
Eaux noires	320 L	Fonte	472 kg
Bois (A+B)	175 kg	Aluminium	24 kg
DIB	175 kg	Inox	26 kg
Composite	280 kg	Mousse	15 kg
		Acier	40 kg

967 € HT

- Démâtage > 25 €
- Sécurisation, grutage, transport > 350 €
- Déconstruction, élimination des déchets > 520 €
- Traitement des déchets dangereux > 72 €

La Responsabilité élargie du producteur (REP) sur les bateaux de plaisance a été introduite dans le cadre de la loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte

À compter du 1er janvier 2018, toutes les personnes physiques ou morales qui mettent sur le marché national à titre professionnel des navires de plaisance ou de sport sont tenues de contribuer ou de pourvoir au recyclage et au traitement des déchets issus de ces produits.

En complément de l'éco-contribution versée par les metteurs sur le marché de navires de plaisance ou de sport à un éco-organisme dans le cadre de la filière définie à l'article L. 541-10-10 du code de l'environnement, une quote-part du produit brut du droit annuel de francisation et de navigation est affectée à la gestion de la fin de vie des navires de plaisance ou de sport qui ne sont plus utilisés régulièrement et pour lesquels les propriétaires n'assument plus les charges afférentes. Cette quote-part est plafonnée à 5 % du produit brut de la taxe. Son montant et l'organisme affectataire sont fixés annuellement par la loi de finances. »

Cas des navires abandonnés

Sur le domaine public maritime

- Loi n°2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports
- Décret n°2015-458 du 23 avril 2015 relatif aux mesures nécessaires pour mettre fin au danger ou à l'entrave prolongée que présente un navire abandonné
 - ▶ Plus de limite de taille des navires concernés.
 - ▶ Remplacement de la notion de « présentant des dangers » par une notion plus large d' « entravant de façon prolongée l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires ».
 - ▶ Pris en compte de tous les ports maritimes y compris les ports de plaisance en eaux maritimes.
 - ▶ Clarification de la procédure de déchéance de propriété

Cas des navires abandonnés

Sur un domaine privé

- Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue
 - ▶ Évolution de la loi du 31 décembre 1903 relative à la vente d'objets abandonnés chez des professionnels
 - ▶ Navires de plaisance déposés chez un professionnel pour être réparés, entretenus, conservés ou gardés
 - ▶ Vente aux enchères publiques si le navire n'est pas retiré dans un délai d'1 an

Dynamique du réseau

La France est le premier pays européen à se doter d'une véritable réseau organisé de recyclage et de déconstruction de BPHU.

La réussite de ce réseau passe inévitablement par une action **concertée, organisée et fédérée**.

Il est donc important pour assurer la reconnaissance et la crédibilité de ce réseau que l'APER puisse coordonner en étroite relation avec l'ensemble des acteurs (déconstructeurs, partenaires institutionnels et points conseils) les actions entreprises en France.

La déconstruction des BPHU est aujourd'hui une réalité en France.

- www.recyclermonbateau.fr, site de référence pour guider, accompagner et conseiller les propriétaires de BPHU dans la recherche d'une solution respectueuse de l'environnement.
- **un réseau de 52 sites de déconstruction** disposant de professionnels engagés et responsables, présents sur l'ensemble du territoire afin de proposer une prise en charge de proximité dans des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

APER
Association pour la Plaisance Eco-Responsable

Port de Javel Haut - 75015 PARIS
Tel: 01 44 37 04 02 - 06 350 350 16

contact@aper.asso.fr
www.recyclermonbateau.fr