

La filière de déconstruction des bateaux de plaisance

Présentation générale



APER
LA PLAISANCE
ÉCO-RESPONSABLE

Etude de la filière BPHU par la FIN

Dans le cadre de la **responsabilité élargie du producteur** (REP), les professionnels de la Fédération des industries nautiques (FIN) se sont préoccupés dès 2004 de la question de la fin de vie des produits mis sur le marché en initiant une vaste étude industrielle (2004/2005) sur la mise en place d'une filière de déconstruction.

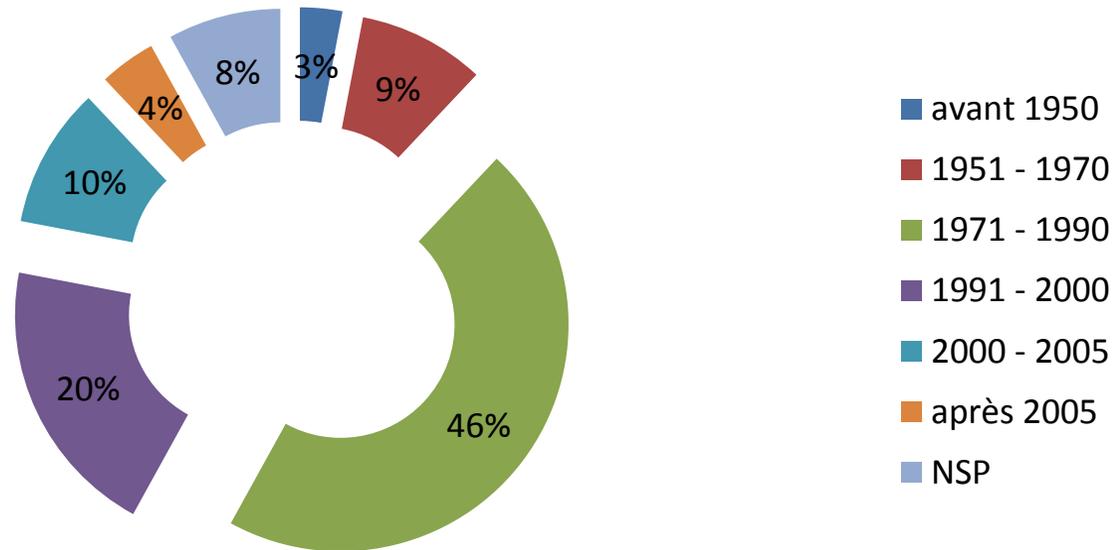
Ce **programme volontariste** s'est appuyé sur la **responsabilité des acteurs** français et visait à fournir des éléments permettant de prendre une décision sur la création de cette filière pour:

- construire une image de profession responsable,
- respecter des conditions environnementales actuelles et futures,
- maîtriser des équilibres financiers et les coûts de démantèlement,
- engager une démarche libre de toute contrainte externe législative,
- anticiper de l'arrivée de BPHU.

Ancienneté du parc de bateaux propriété

**58 % des bateaux
construits avant 1990**

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



Le fonctionnement de la filière

Les engagements de l'APER:

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

Les objectifs de l'APER sont les suivants:

1. Optimiser les coûts de déconstruction
2. Mettre en concurrence les entreprises
3. Favoriser une démarche de proximité
4. Promouvoir les entreprises ayant la capacité réglementaire

Le fonctionnement de la filière

Le fonctionnement du réseau:

1. Agrément des entreprises avec un cahier des charges
2. Suivi de l'activité
3. Engagements des entreprises de déconstruction:
 - signer un contrat avec l'APER,
 - répondre aux demandes de devis dans des délais raisonnables,
 - réaliser les opérations de déconstruction dans des délais raisonnables,
 - fournir une copie de l'attestation de déconstruction,
 - valoriser les déchets,
 - renseigner un tableau de bord,
 - accepter la mise en concurrence.

Le fonctionnement de la filière

L'agrément est donné aux entreprises sur la base des critères suivants :

- dépôt d'un dossier administratif complet
- visite du ou des sites de l'entreprise de déconstruction

L'agrément est donné pour une période de 3 ans.

Le dossier de demande d'agrément est composé des pièces suivantes :

- Cahier des charges daté et signé par l'entreprise de déconstruction
- Arrêté préfectoral d'autorisation d'exploitation ICPE 2712-2
- Mémoire technique présentant le traitement et la déconstruction des BPHU
- Plan détaillé de la filière de traitement et d'élimination des déchets
- Liste et coordonnées des sous-traitants

La reconnaissance de la filière

A l'occasion d'un déplacement au Nautic de Paris (11/12/14), **Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé de la Mer**, a reconnu tout l'engagement de la filière nautique française dans la gestion de la fin de vie des bateaux de plaisance.

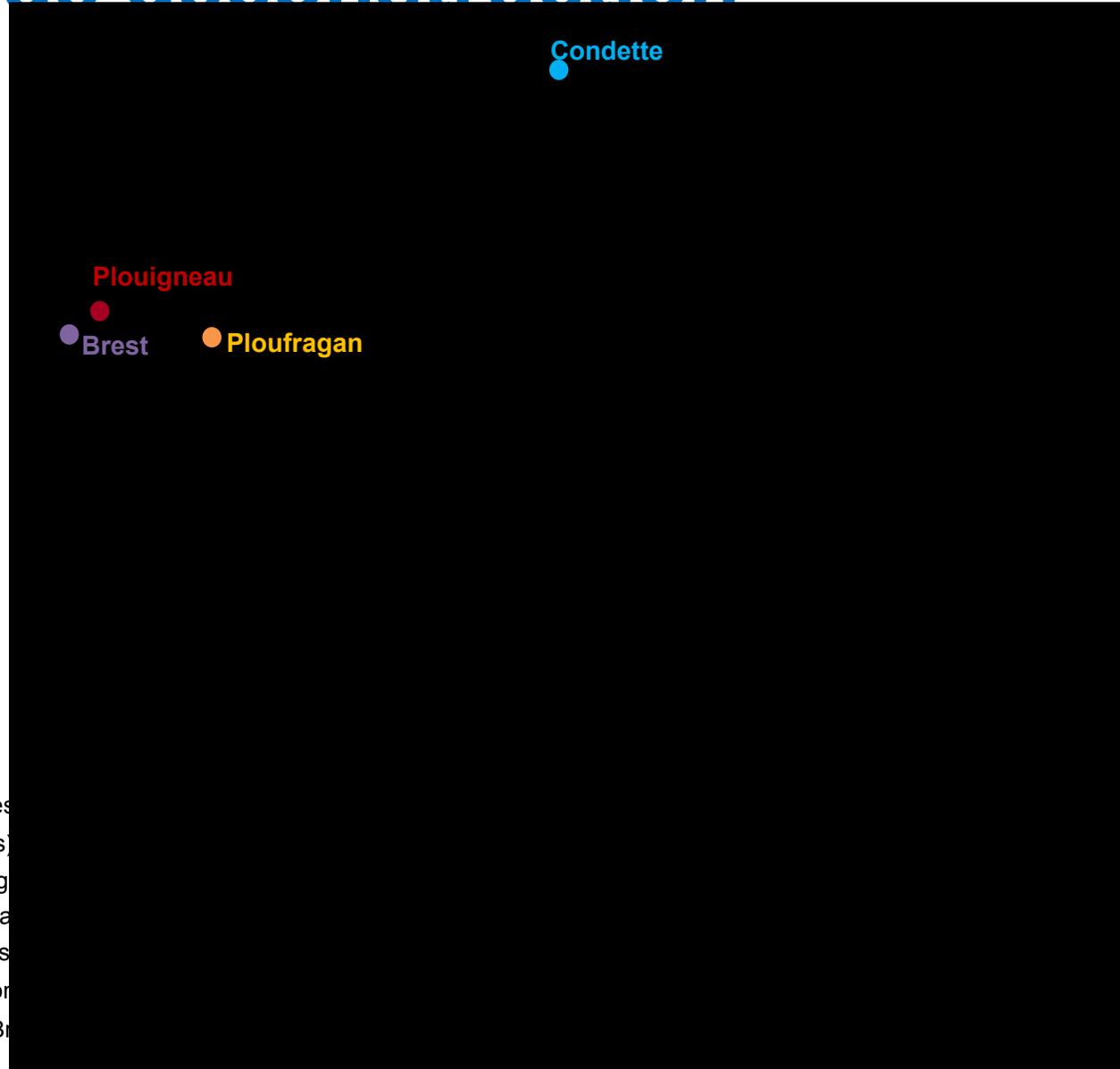
« La filière nautique est une filière porteuse et une filière d'excellence. Elle exporte, elle se renouvelle et sait s'adapter aux nouveaux enjeux, et j'en veux pour preuve la création de l'Association pour la Plaisance Eco-Responsable, dont le but est d'organiser une filière de déconstruction des bateaux. 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. »

Dans une réponse faite par le Gouvernement à la question écrite posée par Mme la Députée Pascale GOT, le rôle et les missions de l'APER ont été très clairement reconnus. *« Le Gouvernement est attentif à cette problématique (NDLR : de la déconstruction des bateaux de plaisance hors d'usage) et soutient la démarche de l'APER qui répond à un vrai besoin du secteur. »*

La filière de déconstruction

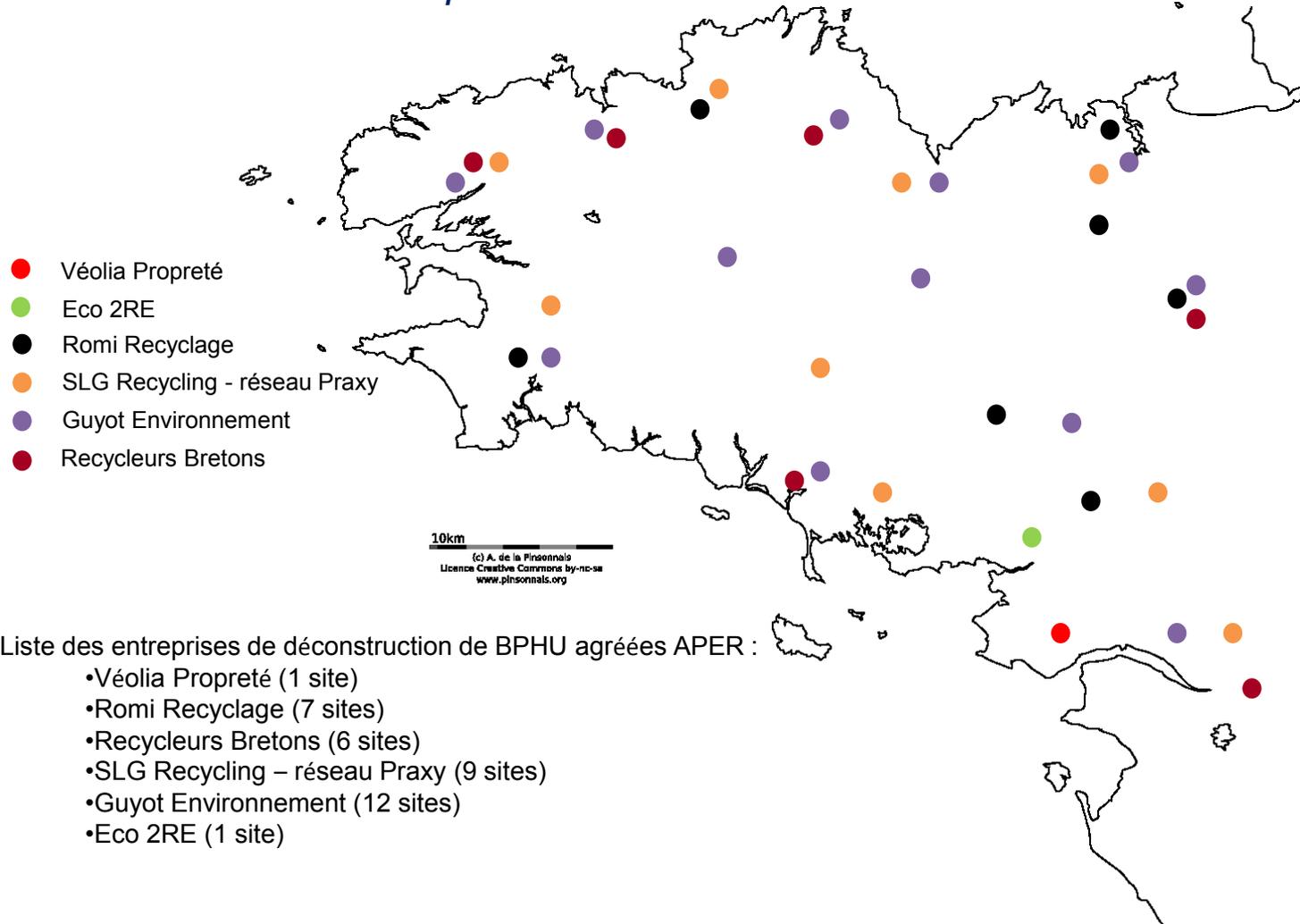
19 entreprises et 52 sites de déconstruction offrent des solutions économiquement et écologiquement viables pour la déconstruction des bateaux de plaisance en fin de vie sur les 25 départements du littoral métropolitain.

- Réseau Véolia (8 sites)
- Indépendants (6 sites)
- Réseau Derichebourg
- Réseau Romi Recyclage
- Réseau Praxy (8 sites)
- Réseau Guyot Environnement
- Réseau Recycleurs Bretons



L'exemple de la Bretagne

*6 entreprises implantées en Bretagne
disposant de 36 sites de déconstruction.*



Liste des entreprises de déconstruction de BPHU agréées APER :

- Véolia Propreté (1 site)
- Romi Recyclage (7 sites)
- Recycleurs Bretons (6 sites)
- SLG Recycling – réseau Praxy (9 sites)
- Guyot Environnement (12 sites)
- Eco 2RE (1 site)

Le process de déconstruction

La maîtrise de l'ensemble des étapes nécessitera certainement l'intervention et la coordination de nombreux acteurs dans des domaines précis :

- Renflouement
- Transport
- Dépollution (vidange, enlèvement des fluides et gaz)
- Désarmement
- Elimination des déchets dangereux
- Broyage
- Valorisation des déchets

> Maîtrise des exutoires pour l'ensemble des déchets

La 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

Le 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.

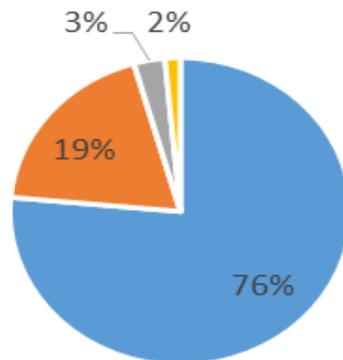
Les chiffres clés 2014

	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 €

Les chiffres clés 2014

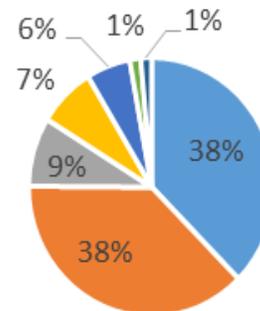
Caractéristiques des bateaux déconstruits	2012	2013	2014
Taille moyenne (m)	7,66	7,90	8,10
Prix moyen (€ HT)	1 207 €	1 433 €	1 594 €
Age moyen	30	30	35
Nombre de bateaux	200	360	400

Répartition par type de matériaux



■ Composite ■ Bois ■ Acier ■ Alu

Répartition par type de bateau



■ Bateau moteur ■ Voilier ■ Bateau de pêche
 ■ Vedette Fluviale ■ Voile légère ■ Semi-rigide
 ■ Autre

Exemple de déconstruction (Golif)

Année de construction : 1965

Longueur de coque : 6.5m

Largeur de coque : 2.26m

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 €

Exemple de collaboration avec Navimut

1. Les engagements des entreprises de déconstruction

Actions	Délais
Elaboration et transmission du devis	5 jours à compter de la transmission de la fiche d'identification BPHU (sauf cas exceptionnel lié à des moyens de levage ou de transport spécifiques)
Déconstruction	1 mois à compter de l'acceptation du devis
Bilan et suivi administratif	7 jours max. après la déconstruction pour transmettre le certificat de déconstruction 1 mois pour transmettre le bilan des opérations du mois précédent

2. Le suivi des opérations

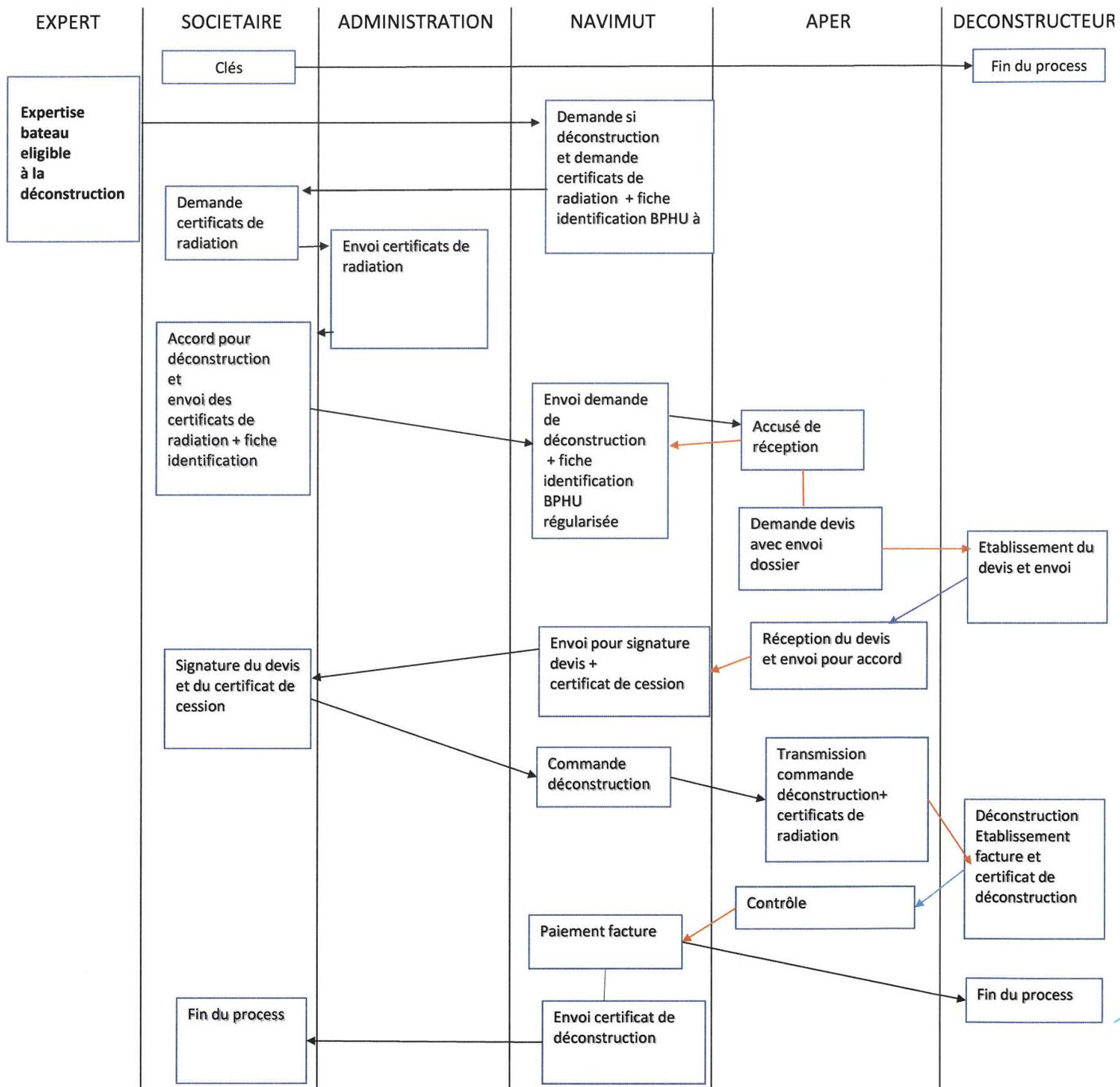
- Les entreprises sont soumis à une obligation de suivi des opérations de déconstruction.

3. La démarche qualité

- un contrôle documentaire systématique en ce qui concerne l'analyse des informations communiquées tous les mois par les déconstructeurs
- une visite annuelle des sites de déconstruction pour évaluer la qualité du travail de l'entreprise sur la base d'un référentiel d'audit;

Procédure de déconstruction

1. Fiche d'identification BPHU
2. Radiation du registre de francisation des Douanes
3. Attestation sur l'honneur de « non créance » par le propriétaire
4. Certificat de cession du bateau (propriétaire > entreprise de déconstruction)
5. Validation du devis
6. Réalisation de la déconstruction
7. Certificat de déconstruction du bateau
8. Désimmatriculation du bateau auprès des Affaires Maritimes



REP Pyrotechnie

APER > Eco-organisme en charge de la gestion de la pyrotechnie en fin de vie

- ▶ Mise en place d'un système collectif de collecte et de traitement des produits pyrotechniques de plaisance périmés (réseau de 500 PAV).

Depuis le 1^{er} janvier 2011, toute personne physique ou morale qui fabrique, importe ou introduit sur le marché national des produits chimiques pouvant représenter un risque significatif pour la santé et l'environnement est tenue de prendre en charge techniquement et financièrement la collecte et le traitement des déchets ménagers de ces produits (contenants et contenus), communément appelés déchets diffus spécifiques ou déchets dangereux spécifiques.

- Contribuer et pourvoir au développement, au fonctionnement efficace et à la pérennisation de la filière
- Informer, sensibiliser et communiquer sur la filière
- Favoriser la prévention de la production de déchets
- Mener et soutenir des études et des projets R&D relatifs à la gestion des déchets
- Assurer une collecte, un enlèvement et un traitement des déchets respectueux de la santé humaine et de l'environnement

Le principe de la Responsabilité élargie du producteur (REP) sur les bateaux de plaisance vient d'être introduit dans le projet de loi relatif à la transition énergétique (Art.21 Bis AC)

Texte initial de l'art.21 bis AC du PJJ Transition énergétique

« A compter du 1er janvier 2017, 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. »

> Amendement 887 de M. LEBOEUF

« II. - Après le second alinéa de l'article 224 du code des douanes, est inséré un alinéa ainsi rédigé
« Une quote-part du produit brut des droits annuels de francisation et de navigation est affectée à l'éco-organisme agréé pour l'application du précédent alinéa. Cette quote-part est fixée annuellement par la loi de finance dans la limite de 10 % du produit brut de la taxe. »

Programme européen Boat Digest

- Projet européen (octobre 2013 > septembre 2015)
- 9 partenaires venant de 6 pays



Les objectifs du projet:

- Améliorer les normes concernant la santé, la sécurité et l'environnement dans l'industrie du démantèlement et du recyclage des bateaux de plaisance.
- Développer les compétences des entreprises de déconstruction des bateaux
- Sensibiliser les propriétaires de bateaux à la fin du cycle de vie des bateaux

Pour ce faire, le projet développe des outils pour :

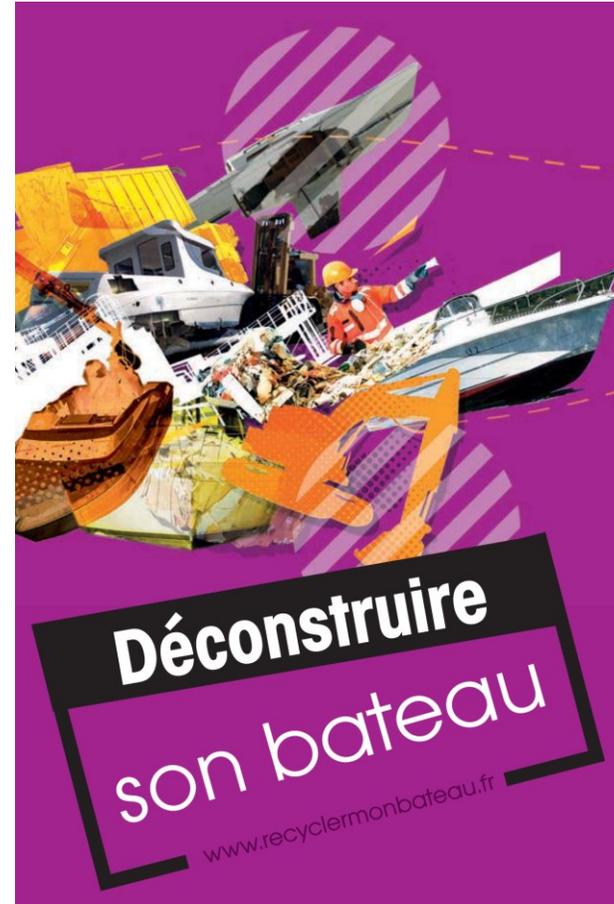
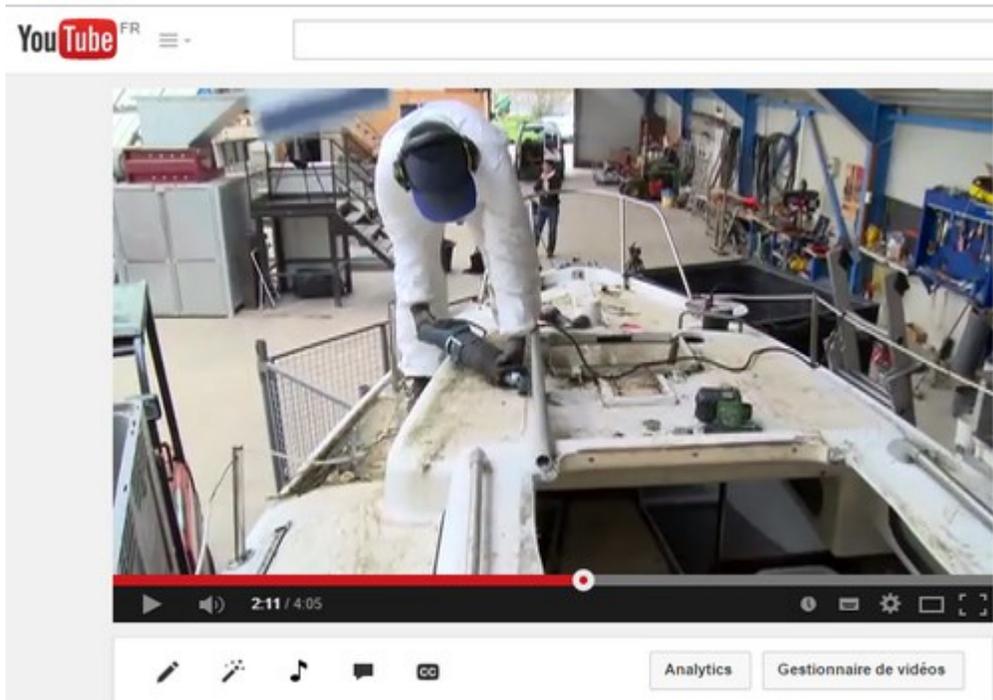
- La formation professionnelle des salariés des entreprises impliquées dans le démantèlement des bateaux
- La sensibilisation des plaisanciers au travers de modules interactifs

<http://www.boatdigest.eu/FR>

Actions à mener

- ▶ Absence de critères objectifs, précis pour définir la notion de bateau de plaisance en fin de vie. La notion communément retenue est :
« économiquement irréparable »
- ▶ Déchéance de propriété : abandon chez les professionnels
- ▶ Absence de certificat de non-gage
- ▶ Désimmatriculation du navire non systématique
- ▶ Suivi du transfert de propriété difficile > transactions entre particuliers
- ▶ Manque de contrôle de la capacité réglementaire à faire la déconstruction
- ▶ Développement du réseau en Corse ainsi que dans les DOM-COM

Des outils de communication disponibles



Documents disponibles sur internet ou sur simple demande

La 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



APER
LA PLAISANCE
ÉCO-RESPONSABLE