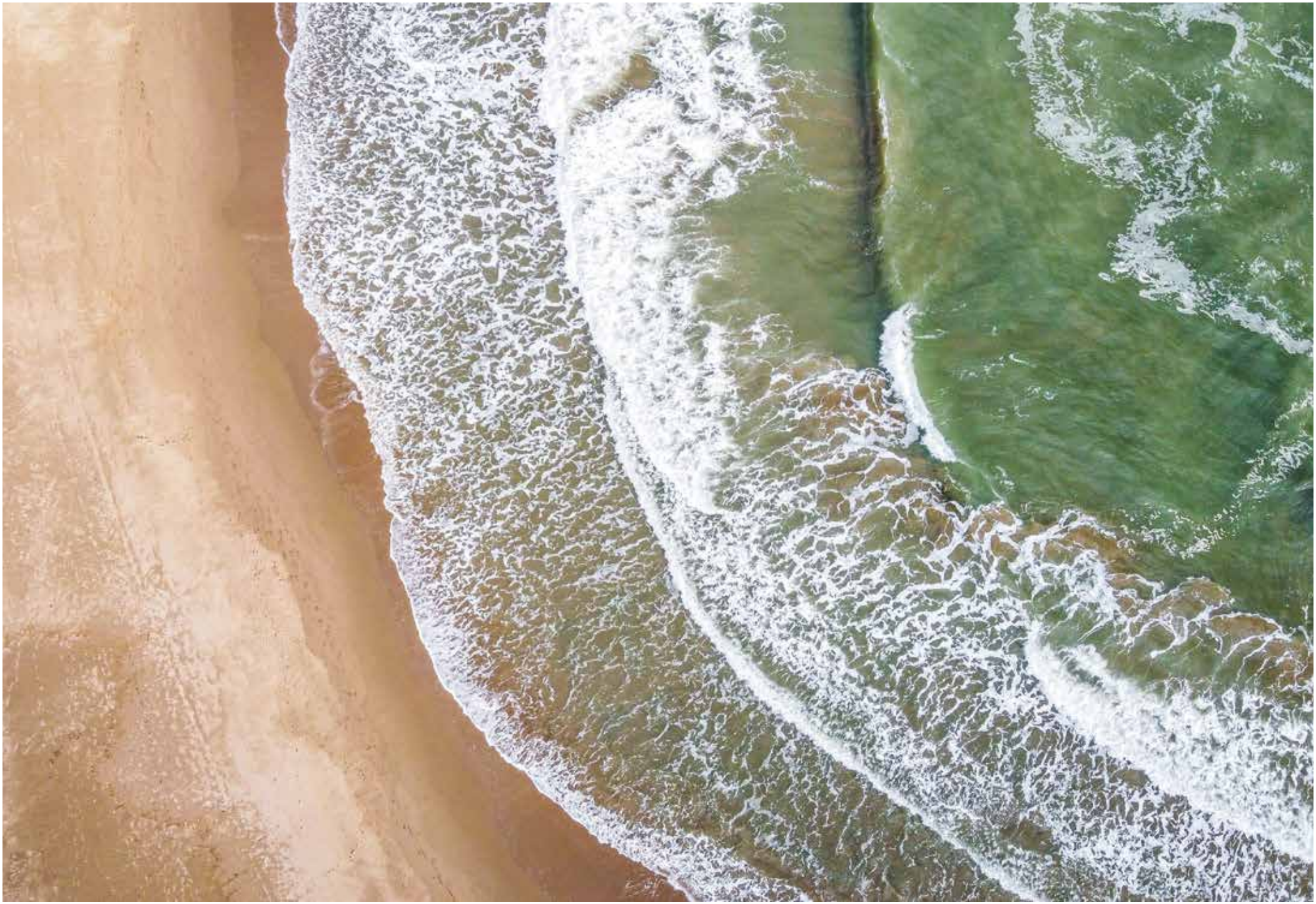
2021

APER

La plaisance éco-responsable

tous

www.recyclermonbateau.fr



Édition 2021 - crédits photos : Gilles&Gils (Gils Crochet) / Unsplash (Cyril Caiazzo - Kurt Liebhaeuser - Vincent Corlaix - Vlad Hilitanu - Sam Moqadam - Marin Tulard) / APER / Agence Kern - Document imprimé sur papier recyclé, avec vernis acrylique, dans une usine labellisée Imprim'Vert, cetifiée ISO 14001 pour son engagement environnemental - ©Agence Kern - www.kern-lagence.com

Édito

- Les épaves, coques délabrées et bateaux ventouses éparpillés sur nos rives et rivages, nos jardins, nos ports de plaisance, ne sont pas une fatalité. Débarrasser, déconstruire, recycler et valoriser les bateaux de plaisance en fin de vie, c'est la mission que l'APER s'est fixée, sous l'impulsion de la Fédération des industries nautiques.
- Notre filière est unique au monde et le modèle français est étudié par de nombreux pays européens.
- Notre organisation, notre méthode et nos process sont désormais bien rodés et bien en place comme en témoignent les quelques 3000 bateaux déjà déconstruits sur le territoire national après seulement 2 années d'exercice. Ce succès est la preuve de l'engagement de nos partenaires en amont comme en aval : adhérents-metteurs en marché, qui financent nos activités de déconstruction, professionnels du nautisme, centres de déconstruction agréés, administrations, collectivités locales et ports de plaisance.
- Plus que jamais, nous devons préserver notre environnement maritime et fluvial. Être un plaisancier éco-responsable c'est, bien sûr, adopter les gestes et bonnes pratiques au quotidien, à terre, au port et en navigation, mais c'est aussi savoir anticiper et s'occuper de la fin de vie de son bateau.
- Notre mission est collective et la montée en puissance de l'activité de l'APER est un indicateur dont nous pouvons tous être fiers. La gestion de la fin de vie des bateaux de plaisance est une histoire à écrire ensemble. Nous comptons sur vous !

Jean-Paul Chapeleau
Président de l'APER

Page **4** L'APER, la plaisance éco-responsable
5 Les dates clés de l'APER
6 Le cycle de vie d'un bateau
7 C'est quoi, un bateau de plaisance en fin de vie ?
8 Les centres de déconstruction agréés
9 La déconstruction et la filière
11 Faits et chiffres de la filière
12 L'écosystème de la filière
13 Les actions événementielles, d'animation et de promotion de la filière
14 L'avenir de la filière

L'**APER,** la plaisance éco-responsable

L'APER (Association Pour la Plaisance Eco-Responsable) est un éco-organisme à but non lucratif, créé par la Fédération des industries nautiques pour organiser et gérer la filière française de déconstruction et de recyclage des bateaux de plaisance en fin de vie. Cette filière est une **première mondiale.**

Depuis 2019, les fabricants, distributeurs, importateurs de bateaux de plaisance en France sont soumis à la Responsabilité Élargie des Producteurs (REP). Considérés comme «metteurs en marché», ils sont responsables de l'ensemble du cycle de vie de leurs produits, de leur conception jusqu'à leur fin de vie. Cette réglementation s'inspire du principe «pollueur-payeur».

L'APER est financée grâce à :

- une éco-contribution obligatoire, collectée auprès de ses adhérents (les metteurs en marché) sur chaque vente de bateaux neufs en France.
- Une quote-part du DAFN (Droit Annuel de Francisation et de Navigation) reversée par l'État à l'éco-organisme.

Grâce à ces deux financements, la déconstruction est gratuite. Seul le transport jusqu'à un centre de déconstruction agréé est à la charge du plaisancier.

Objectif et mission de l'APER

- Nous offrons la possibilité à tous types de demandeurs (particuliers, professionnels, collectivités...) de faire déconstruire, recycler et valoriser gratuitement leurs bateaux en fin de vie.
- Nous animons l'écosystème de la filière, auprès des metteurs en marché, centres de déconstruction agréés, administrations (affaires maritimes, douanes...), collectivités (ports, mairies...), professionnels du nautisme et bien sûr, auprès des plaisanciers.

Les bateaux éligibles sont les bateaux de plaisance de 2,5 à 24 mètres, immatriculés en France.

Gouvernance

Le Conseil d'Administration choisit parmi ses membres un Président, un Trésorier, un Secrétaire et 2 membres supplémentaires qui constituent le **Bureau** de l'APER.

L'APER est dirigé par un **Conseil d'Administration** de 14 membres actifs représentant la diversité des entreprises du secteur, élus pour une durée de 3 ans par l'Assemblée Générale.

L'équipe opérationnelle

Une équipe de 4 personnes gère le quotidien de l'éco-organisme.

Guillaume Arnauld des Lions, Délégué Général :
Il met en œuvre la stratégie définie en concertation avec le conseil d'administration, pilote les grands dossiers et manage l'équipe.

Ivana Lazarevic, Adjointe au Délégué Général :
Sa mission principale est d'épauler le Délégué Général dans toutes ses missions. Elle s'occupe du bon fonctionnement administratif et opérationnel de l'éco-organisme, tout en assurant la coordination et gestion des projets en cours.

Lucas Debièvre, Chargé de développement :
En charge des projets de développement de l'éco-organisme : partenariats, organisation des opérations spéciales, prospection des nouveaux adhérents...

Manon Dubois, Chargée de clientèle :
Interlocutrice privilégiée des demandeurs de déconstruction et des centres de traitement, Manon répond à toutes les questions et facilite le montage et le bouclage des dossiers administratifs.

De gauche à droite : Lucas, Manon, Ivana, Guillaume

Les **dates** clés de l'APER

2009 :
création de l'association
- conseils aux plaisanciers,
- mise en relation,
- pas de financement,
c'est la première marche !

2015 :
loi instaurant
la REP plaisance.

2018 :
refonte des statuts

Fin 2018 :
candidature
de l'APER
au statut
d'éco-organisme.

Mars 2019 :
l'APER
est agréée par
arrêté ministériel.

Août 2019 :
première déconstruction
gérée et financée par
l'APER.

Le cycle de vie d'un bateau

De la première esquisse de l'architecte naval à la fin de vie, le cycle de vie d'un bateau passe par de multiples étapes, qui ont toutes, à leur niveau un impact environnemental.

Conception et design :

Le choix des matériaux est primordial : matières premières issues de ressources renouvelables ou non, durabilité, niveau de recyclabilité, facilité d'entretien, réparabilité... Le poids, le design de la carène et le niveau d'équipement ont une forte incidence sur la performance et la consommation.

Production :

Les process de production sont de plus en plus vertueux : quantité de matière limitée pour une résistance et une longévité équivalente grâce aux nouvelles normes, production de coques et ponts en moules fermés pour limiter les émissions de solvants, modernisation des usines pour baisser les consommations énergétiques...

Utilisation :

Compte-tenu de la durée de vie très longue des bateaux de plaisance (> 40 ans en moyenne), la phase d'utilisation est la plus importante en termes d'impact environnemental : consommation de carburant et d'électricité, produits d'entretien, déchets liés à la vie à bord, eaux usées... Le plaisancier est en première ligne pour maitriser sa consommation et réduire son empreinte écologique en adoptant les bonnes pratiques.

Fin de vie :

Avec l'APER, plus d'excuse pour abandonner son vieux bateau. La filière se charge gratuitement de le dépolluer, de le déconstruire et de le recycler pour en valoriser les différents matériaux.

80%

des bateaux de plaisance ont été construits avant les années 2000, avec une durée de vie de 30 à 40 ans en moyenne

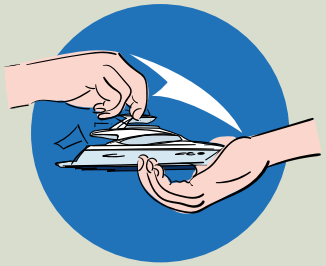
72%

des déchets issus de la déconstruction des bateaux confiés à l'APER sont valorisés (recyclage, valorisation énergétique, réemploi...)

Environ

65 000

bateaux changent de propriétaire chaque année*



Environ

10 000

nouvelles immatriculations

de navires neufs et navires d'occasion, par an (mis en service pour la première fois en France)*

*source : Ministère de la transition écologique et solidaire,
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer « La plaisance en chiffres 2020 »

C'est quoi, un bateau de plaisance en fin de vie ?

Malgré une durée de vie 2 à 4 fois supérieure à celle d'une voiture, un bateau de plaisance n'est pas éternel. Chaque année, des centaines de bateaux arrivent en bout de course et nécessitent une prise en charge pour être retirés proprement du marché, dans le respect de l'environnement et de la réglementation.

Un bateau est considéré en fin de vie lorsque :

- Il n'est plus réparable et navigable,
- Les frais de remise en état sont trop élevés par rapport à sa valeur résiduelle sur le marché et à sa remise en conformité (sécurisation).

Ce sont généralement des bateaux qui n'intéressent plus personne : obsolètes, parfois mal réparés, sans respect des règles de l'art et potentiellement dangereux pour leurs utilisateurs. Leur sortie du marché de l'occasion s'impose comme une évidence !

Confier son vieux bateau à l'APER est une solution gratuite qui n'apporte que des bénéfices :

- Arrêter de payer une place de port, un emplacement en gardiennage, pour un bateau qui n'est plus utilisé,
- Libérer et sécuriser le domaine public,
- Gagner de la place dans son jardin, son garage, son hangar,
- Préserver les rives, rivages, plages et littoraux en supprimant une pollution visuelle,
- Eviter que son bateau se délabre et présente un risque pour l'environnement et la sécurité.

Devenir propriétaire d'un bateau de plaisance impose d'en être responsable tout au long de son utilisation, jusqu'à sa fin de vie.

Les centres de déconstruction agréés

En 2021, pour assurer sa mission d'animation et de gestion de la filière de déconstruction des bateaux de plaisance en fin de vie, l'APER s'appuie sur un réseau de 26 centres de déconstruction agréés. Ils ont tous été sélectionnés après appel d'offres, sur leur capacité à répondre aux exigences techniques et environnementales.

La déconstruction passe par plusieurs étapes :

- Réception des bateaux livrés par des transporteurs spécialisés ou par apports directs des propriétaires,
- Dépollution du bateau (fluides divers dont carburant, batteries...),
- Enlèvement des parties importantes (mat, balcon avant, éléments de confort intérieur) et démantèlement complet du bateau,
- Broyage et tri sélectif des matériaux puis envoi en filières dédiées (bois, métaux, plastiques, composites).

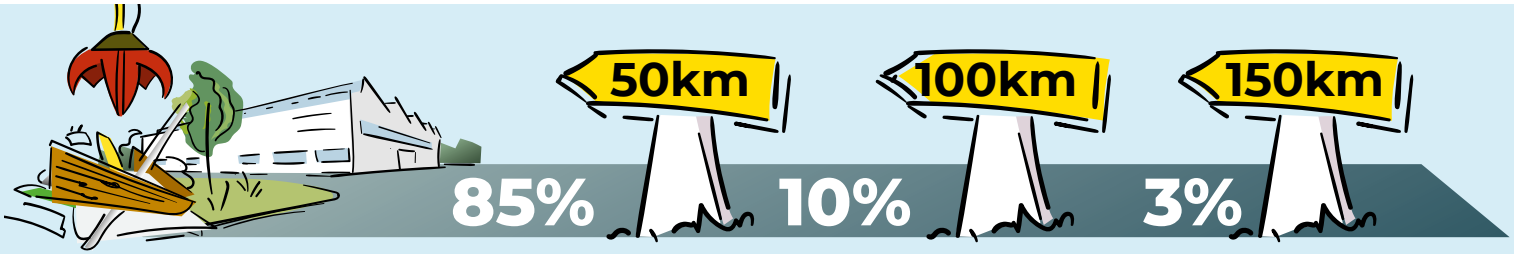
Pour chaque déconstruction de bateau, le centre est rémunéré directement par l'APER.

L'éco-organisme s'occupe également des démarches de désimmatriculation et de radiation de pavillon auprès des administrations maritimes et douanières.

En 2020

98%

des bateaux déconstruits se situaient à moins de 150 km d'un de nos centres de déconstruction agréés dont 85% à moins de 50km, et 10% entre 50 et 100km. Cette proximité va s'amplifier, avec la mise en place d'une vingtaine de nouveaux centres d'ici 3 ans.



La déconstruction et la filière

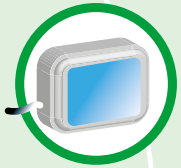
Équipements plastiques

Filières dédiées pour la réutilisation, le recyclage et la valorisation.

Coque et pont

Filière composite : broyage et transformation en CSR (combustible solide de récupération) pour valorisation énergétique. Des projets de valorisation matière de plusieurs filières impactées par le composite sont en cours pour massifier les volumes et trouver des débouchés de recyclage.

Équipements électriques et électroniques



Filière DEEE - Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques : dépollution et recyclage.

Aménagement et équipement intérieur

Filière bois : recyclage en panneaux agglomérés, valorisation énergétique.

Équipement de ponts, lest, gréement, moteurs...

Filière métal
(réutilisation et recyclage).

Feux de détresse

Filière dédiée (APER Pyro*).

*Les bouteilles de gaz, extincteurs et feux et fusées de détresse doivent être retirés avant le transport du bateau vers le centre :

- Bouteilles de gaz : à rapporter en point de vente (consignées).
- Petits extincteurs : à rapporter en point de vente ou en déchetteries.
- Feux et fusées de détresse à rapporter en magasin d'accastillage (APER PYRO).

Faits et chiffres de la filière

26 centres

de déconstruction
en France métropolitaine et
en Martinique (septembre 2021).

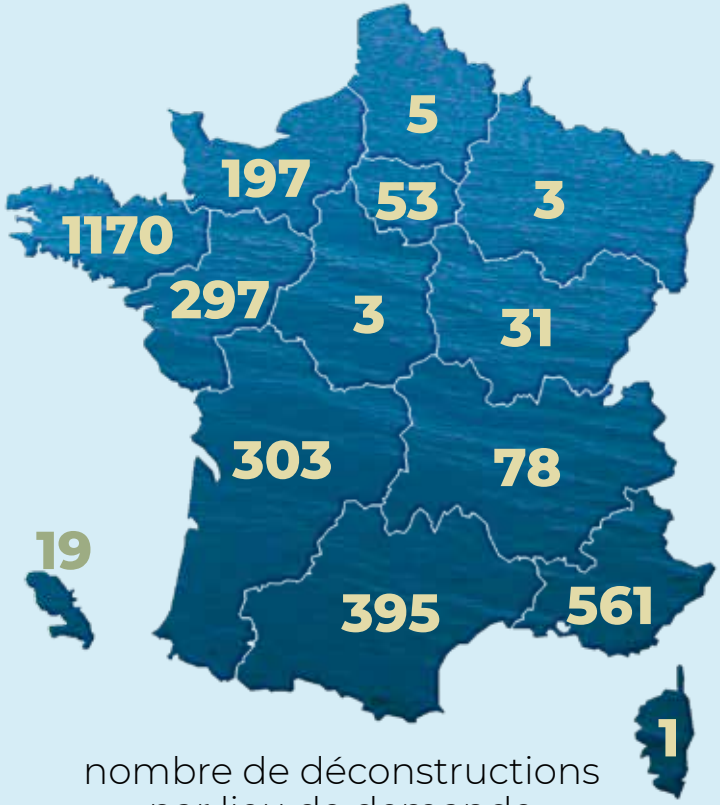
L'APER vise de coordonner
une cinquantaine de centres
d'ici à 3 ans.

98 entreprises adhérentes

Ce sont les metteurs en
marché qui représentent le
principal financement de
l'APER.
Ils représentent plus de 85%
des volumes de ventes en
France.

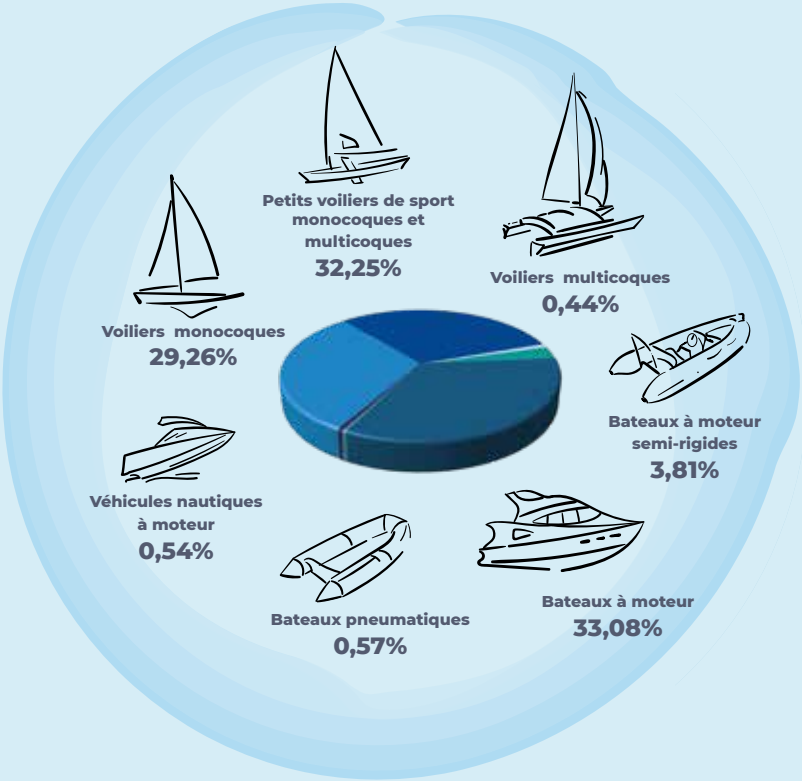
3 116 déconstructions

réalisées de août 2019
à fin septembre 2021

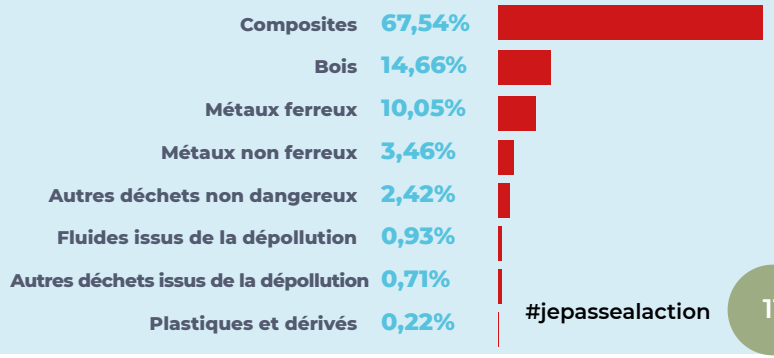


nombre de déconstructions
par lieu de demande

Répartition globale des déconstructions par type de bateaux



Répartition des déchets par matériaux



L'écosystème de la filière

L'APER collabore avec différentes parties prenantes pour piloter et animer la filière, qui est, à ce jour, unique au monde. De nombreux voisins européens étudient le modèle français pour développer leur propre filière.

Metteurs sur le marché

Les constructeurs et importateurs confient à l'APER la gestion de la fin de vie des bateaux mis sur le marché.
Ils versent à l'APER une éco-contribution pour chaque bateau vendu en France et remplissent ainsi leurs obligations légales (REP).

Plaisanciers

L'APER accompagne les plaisanciers dans leur demande de déconstruction, depuis l'unique portail dédié www.recyclermonbateau.fr. La déconstruction est gratuite, seul le transport du bateau jusqu'au centre de déconstruction est à la charge du plaisancier.

APER
LA PLAISANCE
ÉCO-RESPONSABLE

Partenaires

L'APER collabore avec de nombreux partenaires privés et publics pour faire connaître, développer et soutenir la filière : centres de recherche et développement, régions, collectivités, ports de plaisance, associations, parcs naturels.

Centre de traitement

Sélectionnés et agréés par l'APER, ils réceptionnent et déconstruisent les bateaux, recyclent et valorisent leurs matériaux.

Les prestations des centres de traitement sont financées par l'APER.

Administration

Agréée par l'Etat, l'APER perçoit une quote-part sur les droits annuels de francisation et de navigation (DAFN).
En coordination avec les services de l'État l'APER se charge des démarches de désimmatriculation et de radiation de pavillon.

Les actions événementielles, d'animation et de promotion de la filière

De nombreuses actions de terrain ont été menées depuis la mise en place de l'APER en tant qu'éco-organisme, pour faire connaître la filière au plus grand nombre.

- En 2020, nous avons signé un partenariat avec la Fédération Française de Voile. Dans le cadre de cette collaboration, l'APER s'engage à financer le transport et le traitement des vieux bateaux d'écoles affiliées FFVoile au cours de 2 opérations annuelles. A ce jour, plus de 750 unités ont été collectées auprès des clubs de voile.

- L'APER est présente sur de nombreux salons grand public pour sensibiliser les visiteurs et la filière, et faire connaitre l'éco-organisme (Grand Pavois, Nautic Paris, Virtual Nautic, Yachting Festival de Cannes, Mille Sabords...).

- Nous intervenons régulièrement dans des conférences, visio-conférences et e-événements auprès de publics étudiants, experts, administrations, collectivités, pour informer et former aux bonnes pratiques et enjeux de la filière.

- Un plan de communication média, hors média et digital ambitieux a été mis en place à l'automne 2020, afin de toucher la cible prioritaire des plaisanciers, ainsi que les collectivités, les ports, les experts maritimes et les administrations.

452 articles
depuis 2019

24,3 millions
de lecteurs

2500 kits de communication et de sensibilisation envoyés depuis décembre 2020 aux collectivités, ports, chantiers et magasins spécialisés

L'avenir de la filière

Être le premier, c'est bien. Être le meilleur de façon durable, c'est mieux !

Précurseur, le modèle français mis en place par l'APER a plusieurs années d'avance sur les démarches engagées par les autres pays européens.

La montée en puissance de la filière française de déconstruction des bateaux de plaisance en fin de vie repose sur la volonté et l'engagement de ses acteurs, le dynamisme et l'animation de son écosystème et la pérennisation de son financement.

Se remettre constamment en question et s'inscrire dans une démarche d'amélioration continue, c'est l'esprit qui nous anime au quotidien pour apporter un service toujours plus efficace, couvrir un plus grand nombre de territoires (métropole et outremer), optimiser le recyclage et la valorisation.

C'est pourquoi nous développons de nombreux partenariats avec des centres techniques, des porteurs de solutions innovantes, des fédérations sportives... ainsi qu'avec d'autres secteurs industriels (automobile, aéronautique, éolien...) pour trouver ensemble les solutions les plus efficaces pour donner une nouvelle vie aux déchets issus de la déconstruction des bateaux, en particulier les composites.

L'avenir de la filière est une aventure collective. Nous comptons sur vous pour la vivre ensemble.

Nos valeurs :

- Eco-responsabilité
- Innovation
- Respect
- Sens du service

INNOVATION PLASTURGIE COMPOSITES

Etude et élaboration d'un guide sur le recyclage des composites..

WESTPLAST

Transformation de déchets plastiques en matières premières recyclées.

CAP'TAIN CHERCHEUR

Seconde vie aux pièces d'occasion prélevées en amont du processus de déconstruction.

BATHÔ chantier naval insolite

Transformation de voiliers et de vedettes de plaisance hors d'usage en gîtes insolites sur terre ferme.

OFB OFFICE FRANÇAIS DE LA BIODIVERSITÉ

Accompagnement des gestionnaires d'aires marines protégées dans la gestion des épaves et navires abandonnés.

APER
LA PLAISANCE
ÉCO-RESPONSABLE

Association pour la **P**laisance **É**co **R**esponsable
10 quai d'Austerlitz - 75013 Paris
Tél. 01 44 37 04 02 - contact@aper.asso.fr