

recycler monbateau

2025

Le magazine annuel
de l'éco-organisme APER

EN IMMERSION

Les opérations et initiatives régionales

REGARDS

Littoraux en transition : récit en images

ILS FONT L'APER
La filière vue
de l'intérieur

SILLAGE
2019-2024,
cinq années pour
tout construire

ZOOM

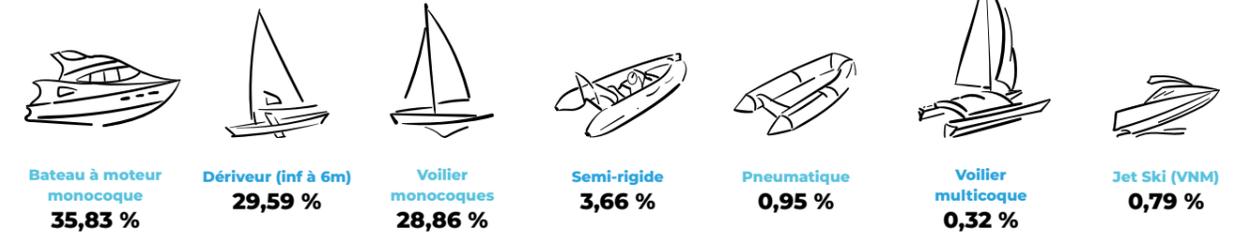
Les faits et chiffres
de la déconstruction
des bateaux de plaisance
en France

Les faits et chiffres

de la déconstruction des bateaux de plaisance en France

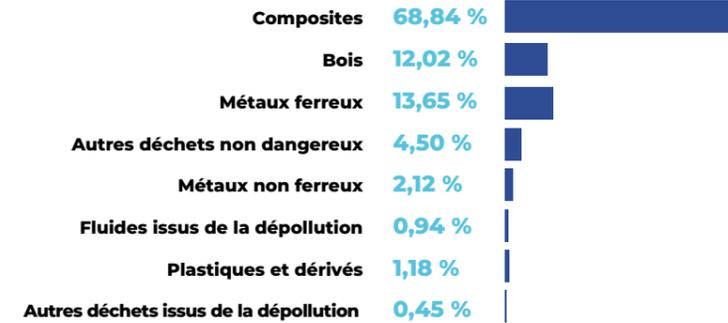
RÉPARTITION GLOBALE DES DÉCONSTRUCTIONS PAR TYPE DE BATEAUX

2019 - 2024



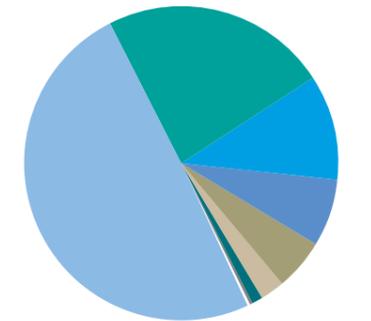
RÉPARTITION DES DÉCHETS PAR MATÉRIAUX

2019 - 2024



ORIGINES DES BATEAUX DÉCONSTRUITS

2019 - 2024



74%

des déchets issus de la déconstruction des bateaux confiés à l'APER en 2024 sont valorisés (recyclage, valorisation énergétique, réemploi...)



42ans

c'est l'âge moyen des bateaux déconstruits par l'APER



116

entreprises adhérentes, représentant environ 93% des volumes de bateaux neufs mis sur le marché



4344t

c'est le poids total des bateaux collectés et déconstruits en 2024



44t

c'est le poids total 2024, destiné au réemploi, tout matériaux confondus.



280

Nombre de clubs FFV collectés depuis le début des partenariats



5 permanents

Nombre de collaborateurs opérationnels au sein de l'APER



3,3M€

Budget annuel 2024

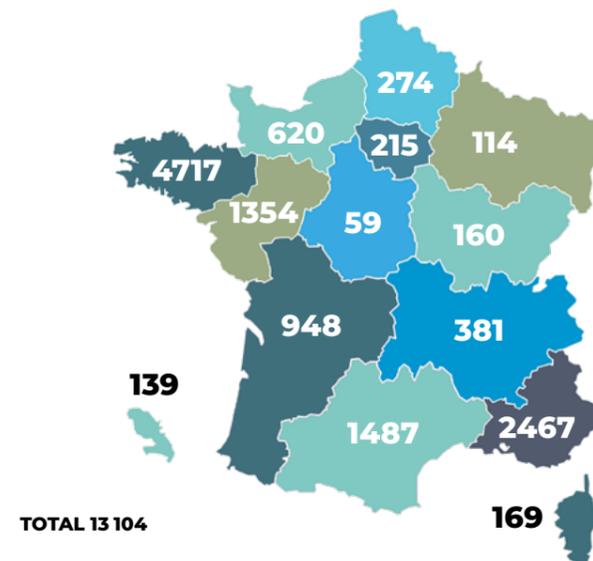


35

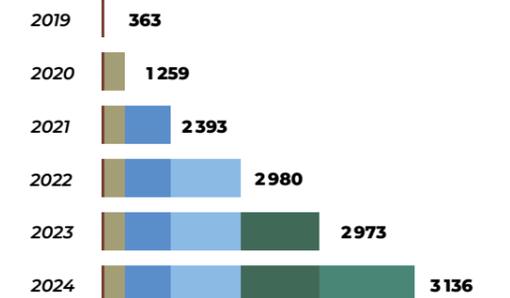
Nombre de centres de traitement agréés en métropole et en DROM COM

NOMBRE DE DÉCONSTRUCTIONS PAR RÉGION

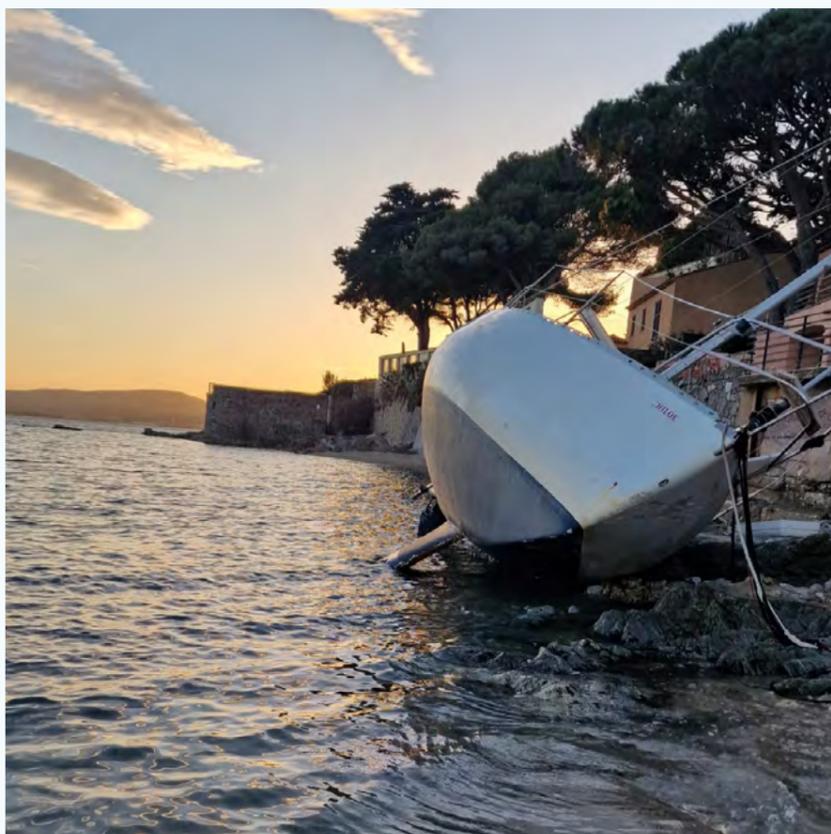
2019 - 2024



NOMBRE DE DÉCONSTRUCTIONS ANNUELLES



- 2 ZOOM Faits et chiffres
- 5 MOTS CROISÉS Édito
- 6 SILLAGES 2019-2024, 5 années pour tout construire
- 12 REGARDS Au fil de l'eau
- 18 ILS FONT L'APER Celles et ceux qui font la filière
- 24 EN IMMERSION Comment cela se passe sur le terrain
- 34 HORIZONS Cap sur 2029
- 40 BALISES L'APER en scène
- 42 EN AVANT TOUTE L'équipe de l'APER
- 43 CREDITS et remerciements



Erwan Faucher & Jean-Paul Chapeleau

Président de l'APER,
Président de la Fédération des Industries Nautiques (FIN)

MOTS CROISÉS

Dialogue entre deux présidents engagés pour la fin de vie des bateaux. L'un a lancé la machine, l'autre l'emmène plus loin.

Jean-Paul Chapeleau, ancien Président fondateur de l'APER et aujourd'hui Président de la Fédération des Industries Nautiques (FIN) et Erwan Faucher, actuel Président de l'éco-organisme, croisent leurs regards et leurs mots. Une conversation franche sur les débuts, les défis, et l'avenir d'une filière pionnière.

Erwan Faucher :

Jean-Paul, si tu devais revenir à l'étincelle de départ... D'où est venue cette idée de créer l'APER pour les bateaux de plaisance ?

Jean-Paul Chapeleau :

D'un alignement. Une volonté forte de la FIN, un besoin évident sur le terrain, et une vraie opportunité de montrer que la filière nautique pouvait être exemplaire. Il y avait des épaves sur les ports, un gisement en croissance. Il fallait agir. Et qui mieux que la FIN pour porter ce projet ?

EF : Et tout ça, avant même la loi sur la transition énergétique, votée en 2015 et mise en application en 2019...

JPC : Exactement. On n'a pas attendu le législateur même si l'instauration d'une filière REP a permis la

construction d'un modèle économique stable. L'APER a été pionnière, dans une démarche unique au monde. Encore aujourd'hui, aucun autre pays n'a mis en place une filière structurée de déconstruction des bateaux de plaisance en fin de vie comme la nôtre. Et on peut en être fiers.

EF : Tu as ouvert la voie. Mais j'imagine que les débuts n'ont pas été un long fleuve tranquille ?

JPC : Tu imagines bien. Il a fallu convaincre les metteurs en marché, bâtir un modèle économique solide, constituer un réseau de centres de traitement agréés, obtenir les ICPE 2712... Et surtout, mobiliser toute une filière : collectivités, ports, professionnels, plaisanciers. Un vrai chantier collectif.

EF : Quand j'ai repris le flambeau en 2022, j'ai trouvé une organisation bien lancée, des équipes engagées et des process en place. Et pour ça, merci ! Depuis, notre feuille de route a évolué. Le deuxième agrément nous pousse à voir plus loin, plus large.

JPC : Et il y a de quoi faire ! Le réemploi, la question du transport jusqu'aux centres, l'animation du réseau des adhérents, l'accompagnement des collectivités... Tu ne vas pas t'ennuyer !

EF : Clairement. Sans oublier les projets R&D pour des bateaux plus facilement recyclables demain. On avance sur le recyclage du composite — fibre + résine polyester — qui représente à lui seul près de 60 % des déchets. On veut transformer cette contrainte en ressource. Atteindre les meilleurs taux de valorisation, c'est notre cap.

JPC : C'est bien plus qu'un cap. C'est une promesse. Celle d'une filière durable, responsable et fière de ses engagements. Bon vent à l'APER ! ●

Deux délégués généraux, un même cap : Construire et faire grandir une filière inédite en Europe.

Rencontre entre Guillaume Arnauld des Lions, Délégué Général de l'APER de 2019 à 2023 et Ivana Lazarevic, Déléguée Générale depuis 2023.



par le Ministère de la transition écologique. »

GAL : « Ce n'était pas gagné il y a 15 ans. Le chantier était immense. Définir le gisement de bateaux hors d'usage, modéliser des coûts à partir de données quasi inexistantes, convaincre les metteurs en marché, fédérer celles et ceux qui allaient devenir les acteurs actuels de la filière... Il fallait y croire ! »

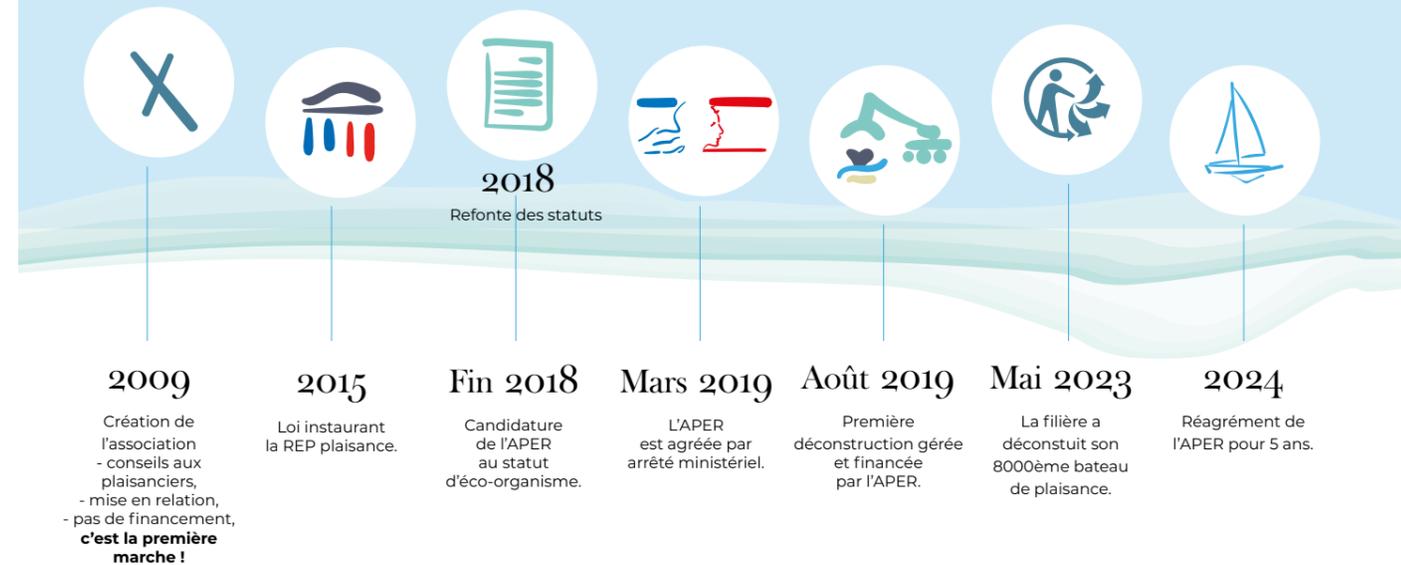
IL : « Et aujourd'hui, il faut garder ce cap : maintenir la crédibilité de notre mission, mais surtout, élargir les horizons et penser en mode grand angle. Réemploi, déploiement dans les DROM-COM, analyse du cycle de vie des bateaux pour une recyclabilité plus vertueuse, question du transport vers les centres de traitement... Les défis évoluent, et heureusement, nous sommes portés par l'engagement de toute la filière. » •

Passage de relais

Guillaume Arnauld des Lions (GAL) : « Quand je repense à la genèse de l'APER, je vois une intuition devenue nécessité. En 2009, c'est la Fédération des Industries Nautiques qui a voulu prendre le sujet à bras-le-corps. À l'époque, on n'avait ni cadre légal, ni filière structurée, juste une volonté farouche de prendre le sujet avec énergie et responsabilité. »

Ivana Lazarevic (IL) : « Et pourtant, cette absence de cadre nous a offert une liberté : celle d'inventer à partir d'une page blanche. Ton travail a jeté les bases. Quant à moi, j'ai pris la fonction de Déléguée Générale avec l'objectif de consolider et d'ouvrir les portes d'un nouveau cycle avec le second agrément qui nous a été accordé en 2024

Les dates clés de l'APER



Une décennie **2009 - 2019** pour structurer l'invisible

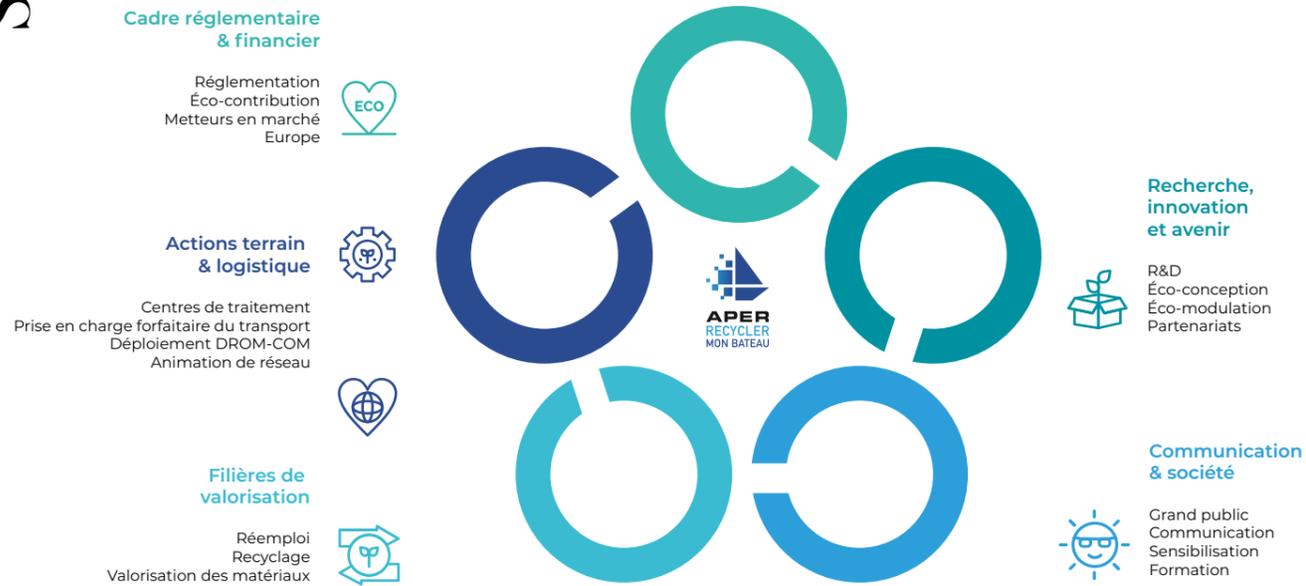
En 2009, la question des bateaux en fin de vie était un angle mort. On parlait déchets, protection de l'environnement et un peu de transition énergétique, mais pas encore de la question de la « plaisance éco-responsable ». L'APER est née d'une impulsion volontaire, presque visionnaire. Un pari sur l'avenir, porté par la FIN.

Sous statut associatif - à but non lucratif -, l'organisation s'est mise à cartographier le gisement des bateaux à déconstruire. Premières études, expérimentations régionales, rencontres avec des

professionnels du déchet et du recyclage, modélisations financières : tout était à construire. L'arrivée de la loi de 2015 sur la transition énergétique a marqué un tournant : elle a institué une filière REP (Responsabilité Élargie des Producteurs, ie « pollueur = payeur ») pour le nautisme, offrant enfin un socle réglementaire. •

“On a construit une filière sans filet, en modélisant l'invisible.” GAL

GOUVERNANCE, CONTRIBUTION, TRANSPARENCE : LES FONDATIONS D'UNE FILIÈRE



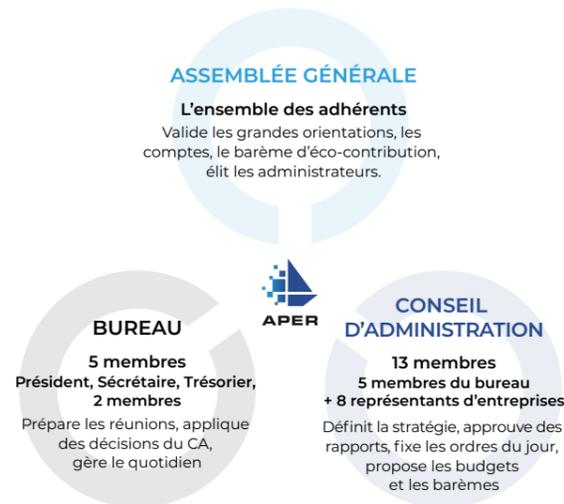
Le passage à l'agrément par le Ministère de la Transition écologique en 2019 impose une montée en puissance. L'APER devient l'organisme officiel de la filière REP des bateaux de plaisance. Il faut structurer la gouvernance, définir des règles et la méthode de travail, bâtir un barème, fédérer les adhérents metteurs en marché, lancer des appels d'offres pour bâtir un réseau exhaustif de centres de traitements.

«L'éco-contribution, ce n'est pas une taxe. C'est un engagement partagé entre ceux qui mettent les bateaux sur le marché -fabricants, importateurs, distributeurs- et ceux qui les achètent - les plaisanciers-, dans une logique de responsabilité solidaire et de transition écologique » - I.L.

COMMENT EST NÉE L'ÉCO-CONTRIBUTION?

1. Évaluation des coûts de traitement par typologies de bateaux.
2. Évaluation du gisement en France métropolitaine et DROM-COM.
3. Calcul en fonction des objectifs annuels fixés de bateaux à déconstruire.
4. Barème fondé sur la longueur et la typologie.
5. Modulation à venir selon matériaux ou éco-conception (« éco-modulation de l'éco-contribution »).

La gouvernance est pensée pour éviter les conflits d'intérêt : assemblée des adhérents, conseil d'administration, bureau, suivi financier contrôlé, audits réguliers. L'objectif : créer une filière à la fois rigoureuse, collaborative et adaptable..



APER, une filière pionnière qui a ouvert la voie

- L'APER est première et la seule filière au monde dédiée au traitement des BPHU (Bateaux de Plaisance Hors d'Usage).
- Observée par d'autres pays européens
- Alliance unique entre industrie, État, territoires, collectivités et usagers

UN NOUVEL AGRÈMENT, DE NOUVELLES AMBITIONS

2024-2029

Ivana Lazarevic prend ses fonctions début 2023. Elle hérite d'une filière jeune mais bien ancrée. Sa feuille de route est claire : consolider l'existant, corriger les flottements, et projeter l'APER dans une nouvelle dimension.



FOCUS

Les chantiers prioritaires du second agrément

- **Transport** : prise en charge forfaitaire dès mi-2025,
- **Réemploi** : structuration d'un marché d'occasion avec des partenaires durables,
- **Valorisation** : recyclage d'un maximum de déchets issus de la déconstruction des bateaux de plaisance,
- **DROM-COM** : intégration de nouveaux centres de traitement dans les DROM-COM avec Saint-Martin (été 2025) et Mayotte, la Guyane, La Réunion et Saint-Pierre-et-Miquelon,
- **Éco-contribution** : ajustement progressif pour sécuriser la pérennité de l'éco-organisme,
- **Centres de traitement** : renforcement du maillage métropolitain par le biais d'appel d'offres.

« Nous ne sommes pas là pour empiler des tonnes de déchets, mais pour créer une boucle vertueuse de réemploi et de valorisation. » - I.L.

ZOOM

DROM-COM, des territoires à intégrer dans la logique filière

- **Dispersion géographique et éloignement** : nécessité de mettre en place une logistique innovante et adaptée,
- **Adaptation au tissu économique local** : prise en compte des spécificités territoriales et des acteurs en place,
- **Gestion des exutoires en milieu insulaire** : composer avec les exutoires existants tout en recherchant activement de nouvelles solutions locales et durables,
- **Partenariats public-privé à co-construire** : mobilisation conjointe des acteurs public et économiques,
- **Contrainte réglementaire transversale** : l'obtention obligatoire de l'agrément ICPE 2712-3 pour l'ensemble des opérateurs.

Anticiper les turbulences, inventer l'avenir

La baisse du marché du neuf, avec des marques parfois en net recul, impacte directement les recettes de la filière : moins de ventes de bateaux neufs, moins d'éco-contributions collectées.

Mais l'APER mise sur l'anticipation et l'intelligence collective pour transformer la contrainte en opportunité.

La mécanique de l'éco-contribution

- 1. Achat d'un bateau** → reversement par le metteur en marché
- 2. Fonds collectés** → traitement, réemploi, R&D, audit, communication
- 3. Suivi et transparence** → reporting à l'État et au public, en toute transparence



PAROLES DE DÉLÉGUÉS

« J'ai en ligne de mire une filière qui donne envie. Lisible, fluide, utile. Qui soit perçue comme un service et pas comme une contrainte par tous les acteurs de la plaisance : les constructeurs, les ports, les collectivités, les plaisanciers... »

« On a montré qu'on pouvait créer une filière REP sans être une industrie lourde. En associant les bons acteurs, au bon moment. »

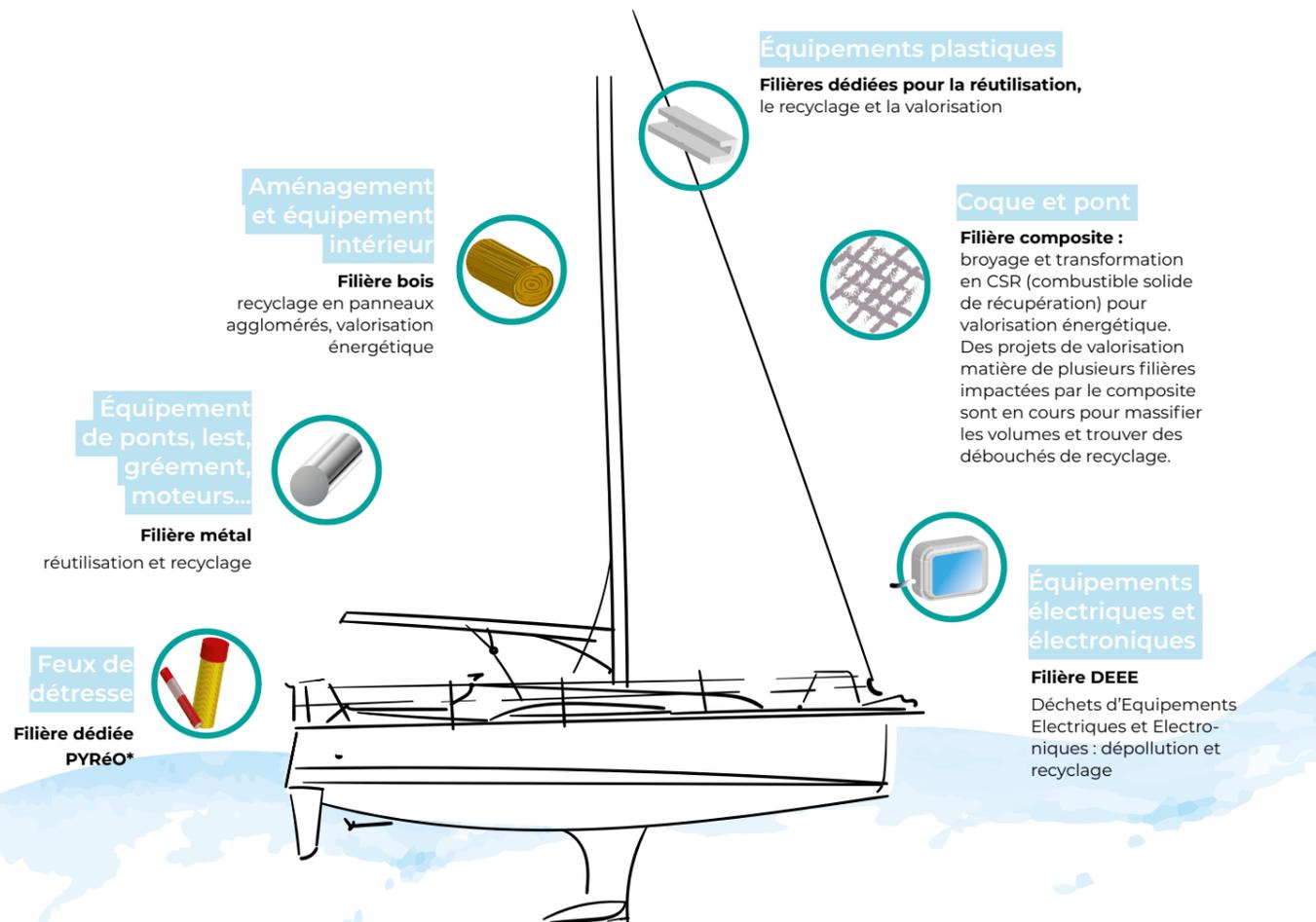


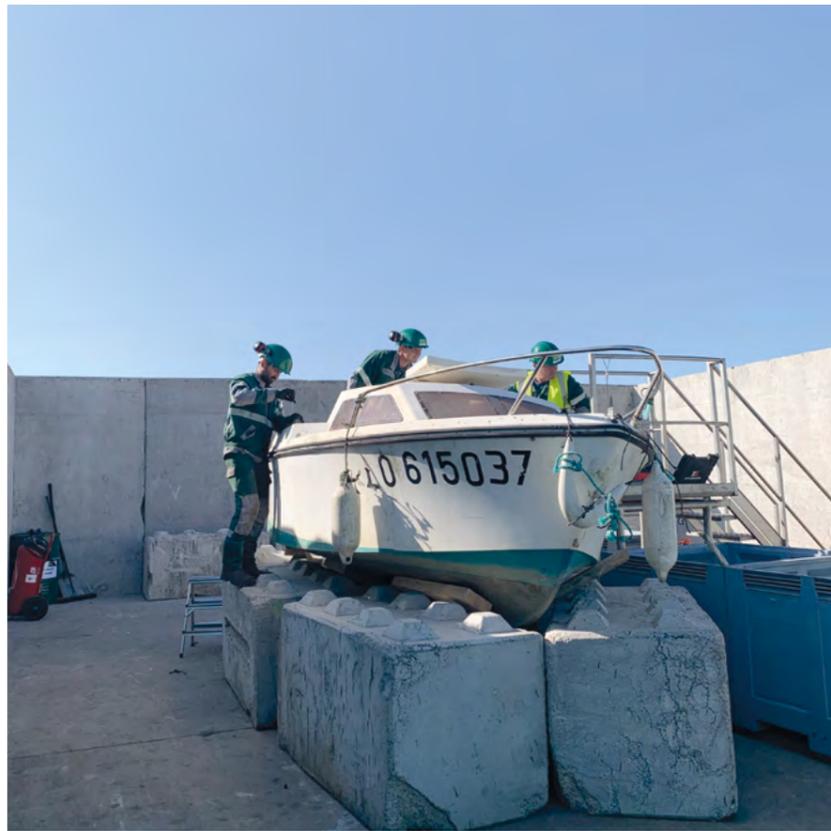
DONNÉES CLÉS 2024

Budget annuel 2024 :
3,3 millions €

Répartition des charges :

- 65 % : charges liés aux activités de gestion déchets
- 12% : salaires et charges sociales
- 9% : obligations réglementaires (redevance ADEME, audits, études...)
- 8% : fonctionnement éco-organisme
- 6% : communication, sensibilisation, information





Un bateau à moteur en phase de dépollution dans un centre de traitement, juste avant sa déconstruction.

Ce bateau à l'état d'abandon a fait l'objet d'une déchéance de propriété et a été déconstruit dans la foulée.



Fin du voyage pour ce voilier qui a rompu son mouillage, et s'est dressé à la côte.



Une barque abandonnée en zone littorale.

Opération spéciale d'enlèvement
sur l'Île-aux-Moines (Morbihan),
carton plein et barge pleine...
Un événement organisé avec l'aide
de la Mairie de l'île et la DDTM 56.



Un bateau « oublié » par son
propriétaire sur un chantier naval,
c'est un emplacement de moins
pour un plaisancier actif.



Un bateau en fin de vie, abandonné
au ponton, c'est une place de prise
pour un bateau qui navigue !

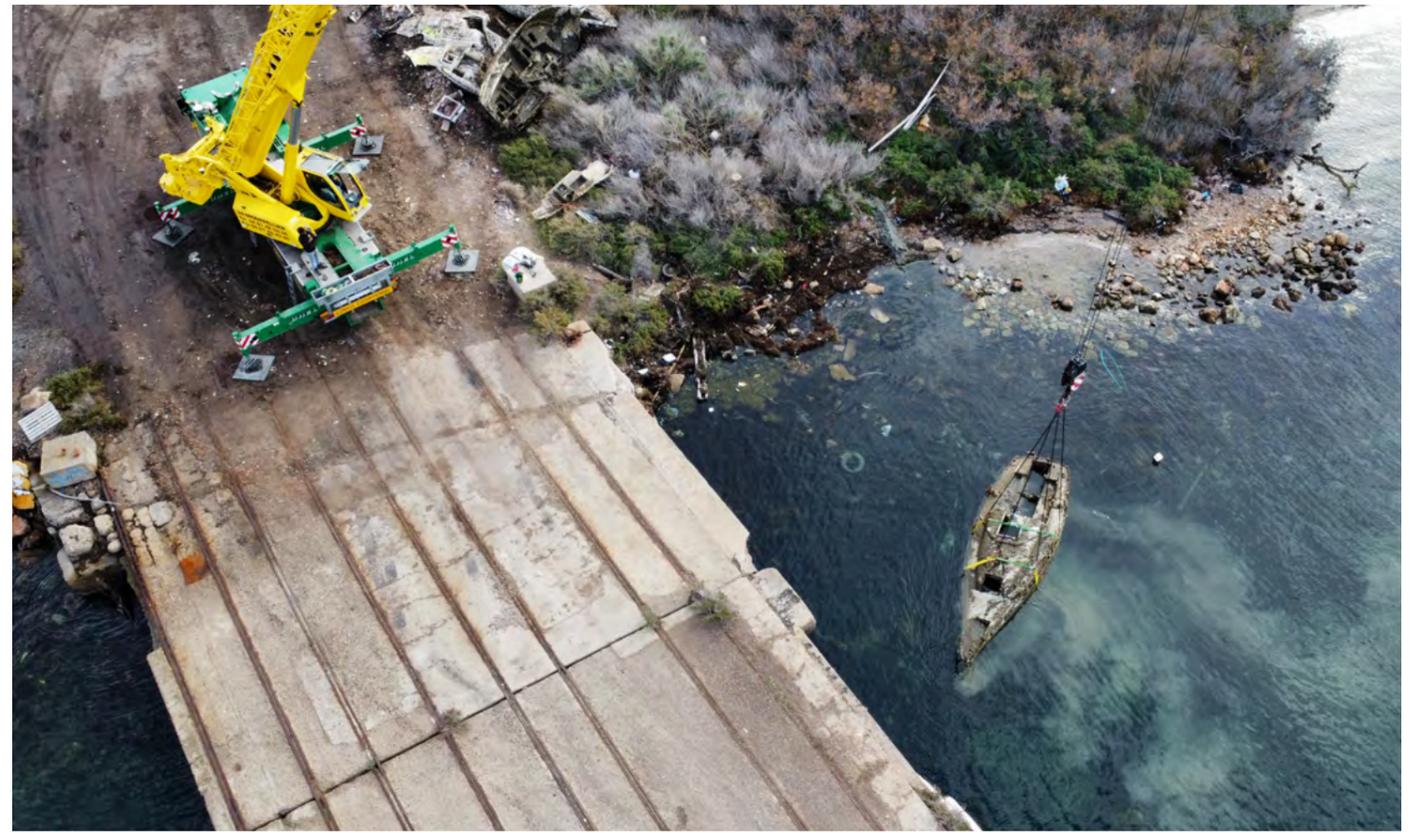


Il n'a pas vu la mer depuis longtemps
! Un projet de rénovation sans doute
abandonné.

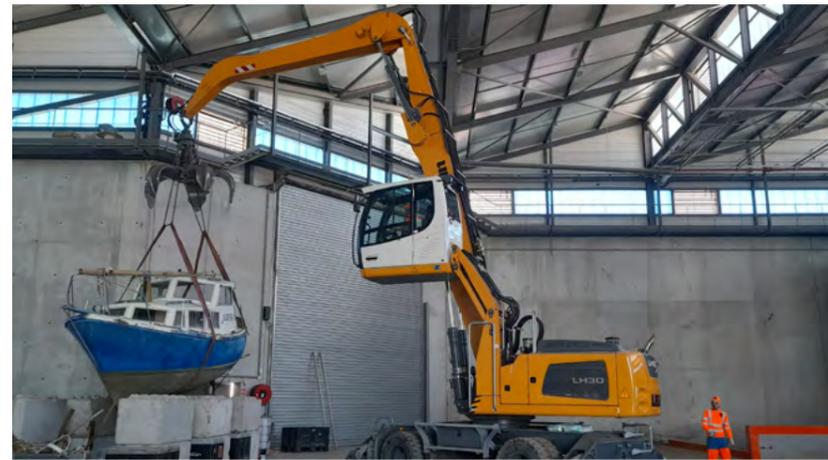




Une tempête, une rupture d'amarre, et une fortune de mer.



Cruttage et mise hors d'eau d'un bateau dans l'étang de Thau (à côté de Sète), en vue de sa déconstruction.



Mise en place sécurisée d'un bateau juste avant sa dépollution puis sa déconstruction, dans le respect des normes.



Voilier abandonné sur la plage en nord Bretagne.

Les visages d'une filière en mouvement

Des services de l'État aux entreprises de traitement, en passant par les centres de déconstruction ou les metteurs en marché, ils sont aux avant-postes. Ils connaissent le terrain, les freins, les réussites. Ils racontent, sans filtre, la réalité de la déconstruction des bateaux de plaisance. Tous ont contribué à faire grandir la filière, avec l'APER comme partenaire actif.



Emmanuel Poujeade
Président Directeur Général – Chantiers AMEL
Périgny (Charente-Maritime)

« Construire pour durer... et penser la fin de vie »

Depuis 60 ans, AMEL conçoit des voiliers haut de gamme, pensés pour durer et naviguer au long cours, pour une vie entière de navigation. La marque, majoritairement tournée vers l'export, est membre de l'APER depuis le début.

« Il y a un paradoxe à cotiser pour la déconstruction alors que nos bateaux sont faits pour vivre longtemps... mais

la responsabilité environnementale nous concerne tous. »

A retenir : « L'avenir, c'est d'aller vers une éco-modulation qui récompense la durabilité, les matériaux recyclables et le réemploi. » ●

« Ici, les bateaux finissent dans la mangrove »

Unique centre ICPE 2712-3 en Martinique pour les bateaux hors d'usage, Métal Dom déconstruit des épaves souvent abandonnées dans la mangrove, parfois par des plaisanciers repartis sans leur bateau ou suite à des accidents après des fortes houles ou tempêtes. Avec un défi majeur : l'évacuation et la valorisation des déchets dans un système insulaire contraint. « Ce sont de vraies épaves, à moitié coulées, en déchéance de propriété. »

Elsa souligne le défi des exutoires de matériaux sur un territoire insulaire, où la saturation des infrastructures oblige parfois à enfouir. L'APER, ici, c'est plus qu'un éco-organisme : c'est une solution "viable et durable" pour la fin de vie des bateaux.

A retenir : « C'est une solution utile, viable et durable. Les plaisanciers peuvent enfin se séparer de leur bateau en bonne conscience. » ●



Elsa Mélina,
Responsable QHSE – Métal Dom
(Fort-de-France, Martinique)



Laurelyne Van Iseghem
Cheffe de projet Modernisation des affaires maritimes et littorales, DDTM du Var (Toulon)

« La mer n'est pas une zone de non-droit »

Laurelyne est aux prises avec une réalité peu connue : l'occupation anarchique du domaine public maritime par des bateaux souvent mal entretenus ou en fin de vie, abandonnés sur des mouillages sauvages, qui finissent coulés ou échoués sur les côtes après des coups de mer (souvent liés à un vent d'est ou un mistral).

« La mer a longtemps été perçue comme une étendue de liberté mais il s'agit d'un espace réglementé où la responsabilité des usagers et des plaisanciers est essentielle. »

La DDTM du Var gère chaque année une centaine d'échouages. Actuellement, l'opération « Tous responsables de notre rade », action d'ampleur, permet le relevage d'épaves dans la petite rade de Toulon, en lien avec le centre de traitement France Récupération Recyclage. A l'issue, plus de 60 épaves auront été évacuées et déconstruites.

A retenir : « Réactifs, présents, rassurants... et surtout souples. Les équipes de l'APER jouent un rôle clé dans la coordination des actions pour préserver nos littoraux. » ●



Thibaut Cresp
Directeur commercial,
Groupe Sclavo Environnement
(Fréjus)



Tristan Peironne
Responsable déchets,
Groupe Sclavo Environnement
(Fréjus)

« À chaque bateau, une aventure différente »

Chez Sclavo, le recyclage fait partie de l'ADN de cette entreprise familiale, membre du réseau Praxy. Le site de Fréjus, conçu dès l'origine pour déconstruire des bateaux, traite aujourd'hui environ 300 unités par an. Thibaut et Tristan racontent une relation ancienne avec l'APER, démarrée bien avant l'agrément officiel. L'APER ? Un facilitateur à taille humaine : « on trouve des solutions ensemble ». Chez Sclavo,

chaque bateau est un cas à part. « Il faut savoir écouter, s'adapter. Et ça, l'APER sait le faire. »

A retenir : « C'est un éco-organisme humain et accessible. Ensemble, on a même fait évoluer les règles de facturation pour plus de cohérence terrain. » ●

« Rien ne se perd, tout se valorise »

Dans les Pyrénées-Orientales, Tubert Environnement déconstruit entre 150 et 200 bateaux par an, avec un principe ferme : zéro enfouissement. « Tout est trié, envoyé dans les bonnes filières, ou transformé en CSR. »

Sollicité dès les débuts de la filière par l'APER, le fondateur de l'entreprise, Patrick Tubert (à gauche), père de Vincent, a contribué à poser les bases de la filière. Aujourd'hui, l'activité tourne bien, même si le transport reste un gros frein économique : « Parfois, le coût du convoi dépasse celui de la déconstruction,



Vincent Tubert

Directeur Général, Groupe Tubert Environnement (Elne, Pyrénées-Orientales)

mais la prise en charge partielle va en décider plus d'un ! », nous confie Vincent Tubert. Innovant, Tubert expérimente aussi le recyclage des coques, malgré une vraie limite sur le réemploi de matériel. « Un bateau, c'est un morceau de vie. On en voit passer des incroyables. »

A retenir : « L'APER est un client historique, de plus en plus pro, pour lequel on reste force de proposition, notamment sur le recyclage des coques ou l'organisation du réemploi. » ●



Bertrand Badets
Dirigeant, B2 Marine, Latresne (Gironde)

« Le client pense à sa première mise à l'eau, pas à la fin »

B2 Marine, un constructeur engagé pour une plaisance responsable

Depuis 1986, B2 Marine construit des bateaux 100 % made in France. Environ 80 unités quittent chaque année le chantier, avec une exigence constante sur la qualité et la longévité.

Comme tous les fabricants, B2 Marine adhère et contribue à l'APER. Une démarche qu'il juge utile et nécessaire.

« L'APER apporte une réponse concrète à la question du devenir des bateaux. C'est un engagement fort pour préserver nos littoraux et accompagner les plaisanciers. »

Pourtant, la pédagogie reste un enjeu majeur. « Nos bateaux sont faits pour durer plusieurs décennies. Pour un client, la fin de vie semble très éloignée. Quand on

évoque l'éco-contribution, il ne perçoit pas toujours sa finalité. » Bertrand Badets insiste sur l'importance de mieux accompagner les réseaux de distribution : « Il faut expliquer que l'éco-contribution n'est pas une taxe de plus -et ça n'en est pas une !-, mais un geste de solidarité, une anticipation responsable. C'est à nous, constructeurs et distributeurs, de rendre ce message clair et positif. »

Et de conclure : « Nous croyons à la mission de l'APER. Pour aller plus loin, il faut renforcer la pédagogie et outiller en arguments et supports les professionnels qui sont en première ligne face aux plaisanciers. »

À retenir : « L'éco-contribution est un engagement collectif. À nous tous d'en faire un levier de confiance et de compréhension. » ●



Alexis Fléchier

Directeur du Développement Produit & Commercialisation, Brunswick (La Rochelle)

« Vers une filière plus lisible pour le plaisancier »

Acteur engagé dès les prémices de l'APER, Alexis Fléchier, Directeur du Développement Produit & Commercialisation chez Brunswick et secrétaire de l'éco-organisme depuis 2019, plaide pour une pédagogie renforcée autour de la fin de vie des bateaux. Si la filière avance, le message reste d'après lui trop peu audible auprès des concessionnaires et clients finaux.

Dans un secteur où l'achat rime encore peu avec conscience environnementale, Brunswick agit en in-

terne sur ses process industriels et pose les bases d'une éco-conception à venir. Mais pour embarquer le grand public, Alexis défend une communication plus macro, plus transparente, centrée sur le sens et le détail de l'éco-contribution.

A retenir : « L'éco-contribution, ce n'est pas une taxe : il faut la décoder, la montrer poste par poste. Plus on expliquera à quoi elle sert, plus on créera de l'adhésion autour de la fin de vie des bateaux. » ●



Alice Cren-Larvor

Responsable éco-organismes, Les Recycleurs Bretons, Groupe Paprec (Brest, Finistère)

« Un ancrage solide, une filière qui s'étend »

« Un ancrage solide, une filière qui s'étend » Présents dès 2019 dans le réseau APER, Les Recycleurs Bretons (désormais filiale du groupe Paprec) ont rapidement structuré leur activité de déconstruction nautique. Avec quatre sites en Bretagne et près de 400 bateaux traités en 2024, ils incarnent une approche de proximité, au service des usagers du littoral.

Alice insiste sur la dynamique collective portée avec l'APER : co-développement des process, évolution partagée du système d'information, rigueur environnementale sur les collectes. Elle voit dans la prise en charge du transport un levier majeur pour démocratiser la démarche. Et entrevoit, à terme, l'ouverture de nouveaux centres pour répondre à la demande.

A retenir : « On a grandi avec l'APER, on a construit ensemble des méthodes solides. Si la prise en charge du transport se généralise, on est prêts à répondre à plus de demandes — et pourquoi pas ouvrir de nouveaux sites sur le littoral. » ●

« La déconstruction, entre sens et contraintes »

Depuis 2019, le groupe Monier Environnement est acteur de la filière APER avec quatre centres de traitement couvrant la Bretagne et les Pays-de-la-Loire. Si l'activité reste marginale dans le chiffre d'affaires global, elle est source de fierté... et de tensions.

Franck Le Normand, responsable éco-organismes pour le groupe, en souligne sans détour les paradoxes : lourdeurs administratives déconnectées du terrain, injonctions réglementaires inadaptées, réemploi difficile à concilier avec la cadence industrielle. Il plaide pour du pragmatisme, une reconnaissance du savoir-faire des opérateurs, et une meilleure coordination en amont pour faciliter la valorisation des pièces. Il alerte aussi sur les limites du tout numérique pour une partie du public concerné, souvent âgé et peu habile pour surfer sur internet.

Mais malgré ces grains de sable dans la filière, Franck reconnaît les avancées concrètes de la filière, en particulier sur les bateaux abandonnés, et la force symbolique d'un geste souvent chargé d'émotion pour les plaisanciers.

A retenir : « On reçoit parfois des gens en larmes. Leur bateau, c'est souvent tout un pan de leur vie. C'est la particularité de cette filière, il ne s'agit pas juste de remplir des cases. » ●

Franck Le Normand

Responsable Eco-organismes, Monier Environnement, Rennes (Ille-et-Vilaine)

« La filière en action, du Bassin à la solution »



Sandrine Engler

Responsable administrative des Exploitations et du Pôle Eco Organismes, Pena Environnement (Mérignac, Gironde)

Entreprise familiale fondée il y a plus de 60 ans, Pena Environnement est aujourd'hui un acteur reconnu du traitement des déchets dans le sud-ouest de la France. Spécialisée dans la valorisation des matériaux (métaux, bois, plastiques, CSR, DEEE...), l'entreprise dispose de plusieurs sites, de la Gironde à la Guyane, et intervient auprès de nombreux éco-organismes.

Depuis Mérignac, Sandrine Engler coordonne l'ensemble des marchés avec les éco-organismes. Elle y supervise notamment la filière de déconstruction des bateaux de plaisance, activité dans laquelle Pena s'est investi dès le démarrage de l'APER -notamment grâce à son positionnement géographique, son expérience dans le recyclage- et qui augmente chaque année : 176 bateaux traités en 2024, dont beaucoup endommagés suite aux tempêtes.

Avec l'APER, le fonctionnement est fluide. La filière est perçue comme une solution simple, efficace et indispensable pour éviter l'abandon des épaves. Pour au-

tant, des marges de progrès existent, notamment sur deux sujets : le réemploi, difficile à systématiser faute de visibilité sur les équipements restants à bord, et le recyclage du composite.

« Le CSR est dans l'ADN de Pena, puisque nous en sommes les précurseurs, mais bien entendu nous cherchons aussi des solutions pour valoriser le composite en tant que matière. Notre raison d'être étant en premier lieu de pouvoir réintroduire les déchets dans l'écosystème de la matière. »

Enfin, Sandrine souligne l'effet déclencheur que pourrait avoir la prise en charge du transport, seul vrai frein restant à ses yeux, et invite à cibler la communication vers les prescripteurs dans l'entourage des plaisanciers âgés : enfants, voisins, professionnels...

A retenir : « Le transport est le dernier frein. Une fois levé, je reste convaincue que ça va vraiment activer la filière. » ●

Bateaux abandonnés, places bloquées : sur le terrain, l'APER fait bouger les lignes

Dans tous les ports de plaisance, un même casse-tête : des bateaux abandonnés qui ne naviguent plus, mais occupent les quais. Trop vieux, trop abîmés, sans propriétaire clairement identifié, voire totalement abandonnés... Ils prennent la place de bateaux actifs, posent des soucis de sécurité et encombrant les listes d'attente.

Depuis 2019, l'APER accompagne les collectivités, les chantiers et les gestionnaires de port pour agir concrètement : repérer les bateaux en fin de vie, mobiliser les propriétaires, organiser des enlèvements groupés, faciliter les démarches. Résultat : des places libérées, des sites nettoyés,

et des solutions imaginées et mises en œuvre à l'échelle locale. Mais les ports ne sont pas les seuls concernés. Grâce à un partenariat solide avec la Fédération Française de Voile (FFVoile), l'APER intervient aussi dans les clubs pour déconstruire les bateaux-écoles : dériveurs, catamarans ou semi-rigides fatigués, qui ne peuvent plus être transmis ou réparés.

Dans cette rubrique, place au terrain : chefs de port, responsables associatifs, professionnels du nautisme, plaisanciers... Tous racontent comment, avec l'aide de l'APER, ils ont trouvé des solutions simples et efficaces pour faire place nette.





Enlèvement et chargement des bateaux à bord d'une barge, destination le continent

Île-d'Yeu : un chantier d'ampleur pour libérer les ports

« Sur une île, tout est plus compliqué. Mais on l'a fait. »

Rencontre avec Nicolas Le Bars, chef de Port

Depuis 2022, l'Île-d'Yeu mène chaque année une grande opération d'enlèvement de bateaux hors d'usage. À l'origine du projet : la mairie et l'équipe portuaire (administrée par la CCI de Vendée) avec le soutien logistique de l'APER, et du département de la Vendée. Un vrai travail d'équipe, salué par Nicolas Le Bars, chef de Port.

« Ce n'est pas une évidence, mais sur une île, tout est plus compliqué, surtout pour faire sortir des déchets encombrants comme des bateaux. »

L'idée a germé quand les équipes portuaires ont commencé à recenser les unités abandonnées : vieilles plates ostréicoles en bois pourrissant dans des jardins, petits bateaux de plaisance oubliés, coques en polyester jetées en déchèterie... La prise de conscience a été collective : il fallait une solution pour se débarrasser de ces épaves.

« On s'est dit stop. Ce n'est plus possible de continuer comme ça. Il fallait qu'on sorte ces bateaux, qu'on trouve une vraie filière. »

C'est l'existence de l'APER et la prise en charge d'une partie du transport maritime et terrestre par le département de la Vendée qui ont permis de lancer l'opération. Chaque acteur a pris part au projet : la mairie pour le recensement et la logistique locale, le département pour les arrêtés et pour une grande partie du financement lié au transport et enfin l'APER pour la coordination globale et le financement du transport et des coûts liés au traitement. N'oublions pas Pajarola qui grâce à sa barge a pu ramener ses épaves au continent et l'entreprise Tripap, partenaire de l'APER, pour la partie transport terrestre et déconstruction.

Un chantier titanesque en mode projet

« On a tout organisé en mode projet. Chacun savait ce qu'il avait à faire. On a même eu de la chance : la météo était avec nous pour le jour du chargement et du transfert à la côte. »

Résultat : 63 bateaux sortis de l'île lors de la dernière opération, majoritairement des petits pêche-promenade de 5 à 6 mètres, mais aussi des dériveurs, des flotteurs de catamaran de sport, et quelques unités plus grandes. L'annonce est faite chaque printemps, pour une opération à la Toussaint, quand les résidents ferment leurs maisons pour l'hiver.

« Pour les plaisanciers, c'est un vrai soulagement. Et pour nous aussi, surtout depuis que la plateforme digitale de l'APER a été repensée pour les enregistrements des demandes des plaisanciers : les démarches sont bien plus faciles. »

À l'avenir, des collectes moins ambitieuses mais plus fréquentes

Il reste encore des bateaux à collecter sur l'île. Prochaine échéance : octobre 2025. Mais Nicolas Le Bars y pense déjà : comment rendre ces opérations plus régulières, moins lourdes, en travaillant par petites tranches de 5 à 10 bateaux ?

« On espère surtout que le département continuera à soutenir ces actions. Sans son financement pour le transport, rien ne serait et ne sera à nouveau possible. »

À retenir : en deux ans, l'Île d'Yeu a évacué près d'une centaine de bateaux abandonnés grâce à un partenariat étroit entre la mairie, l'APER, le port et le département. Une réussite qui montre qu'avec de la volonté et une bonne organisation, même l'insularité n'est plus un obstacle. ●



LES CHIFFRES CLÉS

d'un projet exceptionnel

3ème édition en cours en 2025 / 22 bateaux en 2022 /
45 bateaux en 2023 / 63 bateaux en 2024



REPÈRES

10ème collecte FFVoile en cours (2025-1) / 2020 : début de la collaboration APER & FFVoile /

2600 BPHU collectés et traités depuis 2020 / 15 ligues participantes en régions
comptant au total 1000 clubs en France

Avec la FFVoile, l'APER s'attaque aux bateaux hors d'usage des clubs



Entretien avec Emmanuelle Brouder, Responsable développement et RSO à la FFVoile.

Dériveurs troués, catamarans cassés, semi-rigides hors d'âge... Souvent derrière les écoles de voile, les épaves s'entassent. Et pour cause : dans les clubs nautiques, les bateaux vivent intensément... et pas très longtemps.

Des bateaux au bout du rouleau

« En moyenne, nos bateaux, c'est cinq ans d'espérance de vie. Ils sont partagés, tirés, trainés, malmenés, surtout en mer où le sel accélère tout. Les bateaux traités par l'APER sont des épaves, inutilisables car plus du tout sécurisés pour nos pratiquants ».

Emmanuelle Brouder, responsable développement et RSO (Responsabilité Sociétale des Organisations) à la Fédération Française de Voile, connaît bien le sujet. Depuis 2019, la FFVoile et l'APER ont uni leurs forces pour débarrasser les structures affiliées de leurs vieilles coques inutilisables.

« On avait déjà tenté des opérations ponctuelles il y a quinze ans, mais ça restait anecdotique. Depuis le premier agrément de l'APER, c'est structuré, régulier, piloté ensemble. On fait deux campagnes de recensement et de collecte par an, au printemps et à l'automne. »

Les 1100 clubs affiliés peuvent désormais bénéficier de l'aide de l'APER pour faire place nette. À condition de s'organiser.

« L'enjeu, c'est la mutualisation. Un club seul ne peut pas lancer une collecte. On les incite à se regrouper localement pour atteindre le seuil minimal de collecte. Ça permet de mutualiser les coûts logistiques, mais ce n'est pas toujours évident à faire comprendre. »

Et ça marche. Dériveurs, catas, bateaux de sécurité : les campagnes permettent de vider les parkings et redonner de l'espace aux écoles.

« Les clubs nous disent que c'est un soulagement. Avant, certains stockaient depuis 30 ans ! Et ceux qui voulaient s'en débarrasser les coupaient à la tronçonneuse avant de filer à la déchèterie... »

Un partenariat en progression constante

Au fil des campagnes, le dispositif se perfectionne. « On a mis en place des outils de suivi, un pilotage partagé avec l'APER, des interlocuteurs identifiés, un fonctionnement fluide. On avance ensemble. »

Reste un enjeu central : mieux faire connaître l'éco-organisme. « Tous les clubs ne savent pas ce qu'est l'APER. Il y a encore de la pédagogie à faire. »

Prochaine étape : la pédagogie

La FFVoile continue de structurer la démarche. Suivi des collectes, formations internes, modules de sensibilisation pour les futurs moniteurs... et un souhait, qu'un effort de transparence soit fait sur ce que deviennent les bateaux collectés.

« On voudrait que les clubs comprennent la seconde vie de leurs bateaux : les tonnages, les matériaux, les étapes de traitement. C'est aussi comme ça qu'on leur donne envie d'adhérer au dispositif. »



Plus propre, plus pro, plus accueillant

Derrière cette action de déstockage massif, c'est aussi une ambition plus large qui se dessine : celle de rendre les écoles de voile plus attractives.

« On veut que les clubs donnent une image accueillante, pour les pratiquants réguliers comme pour les pratiquants occasionnels. C'est une question de respect. On veut des clubs qui donnent envie. »

La FFVoile a même intégré cette exigence dans son propre label de qualité, avec des audits réguliers. Et travaille en parallèle à des modules de formation pour sensibiliser les futurs chefs de base et les moniteurs à l'éco-responsabilité.

A retenir :

« On veut assainir le passé, avec toutes les épaves accumulées depuis des décennies, puis gérer durablement le flux annuel des bateaux en fin de vie. L'APER est aujourd'hui notre partenaire incontournable pour y arriver. » ●

Déchéance de propriété : une solution juridique pour les bateaux abandonnés portée par la FIN

Avec ARGO TDO, les chantiers navals peuvent enfin agir



Alexis Leon-Bottarelli, président d'ARGO TDO

Dans les chantiers navals, les bateaux abandonnés par leurs propriétaires sont une réalité embarrassante : ils encombrant les zones de stockage, prennent la place de clients actifs, et pèsent sur l'image et la sécurité des sites. Mais impossible de s'en débarrasser sans décision de justice.

Pour répondre à cette problématique, ARGO TDO, cabinet fondé par Alexis Leon-Bottarelli, a développé un service complet d'accompagnement à la déchéance de propriété. Objectif : libérer légalement les professionnels du poids de ces navires non désirés. Depuis 2019, ce service est opérationnel et éprouvé, avec une offre "clé en main" incluant la constitution du dossier, les démarches auprès du tribunal, les recherches de propriétaires, et la représentation en justice.

Le service est ouvert à tous les professionnels du nautisme, mais les adhérents de la FIN bénéficient d'un tarif négocié préférentiel de 650 € HT par bateau. Une fois la déchéance obtenue, deux options : vente aux enchères (au bénéfice partiel du professionnel), ou envoi direct en déconstruction via le portail recyclermonbateau.fr et le réseau de l'APER.

« Le droit de propriété est inaliénable : un chantier naval ne peut pas juste «jeter» un bateau abandonné. Mon travail, c'est d'apporter une solution légale, rapide et sécurisée. » ●



Jean-Baptiste Plassart, dirigeant de Marine West

Le dispositif FIN vu d'un chantier naval : Libérer l'espace, redorer l'image

Marine West, un chantier qui joue le jeu de la déconstruction

Quatre concessions en Bretagne sud, des centaines de bateaux sous garde, et parfois... des épaves. Chez Marine West, la gestion des bateaux hors d'usage fait partie du quotidien. À Locmiquélic, dans le Morbihan, Grégoire Bouligaud, directeur de site, n'hésite pas :

« Le dispositif mis en place par l'APER est génial. Gratuit, efficace, rapide. On évacue enfin les poubelles des chantiers. »

Les causes d'abandon sont connues : décès, lassitude, difficultés financières, réparations trop coûteuses... Les bateaux deviennent invisibles, puis encombrants. Et parfois même dangereux :

« On en a un en bois moulé, complètement imbibé, prêt à s'effondrer sur ses bers. Il menace les bâtiments et les personnes. On a tenté des courriers, même un huissier, sans réponse. »

Alors quand les démarches classiques échouent, Jean-Baptiste Plassart, dirigeant de Marine West, dégage le plan B : le forfait déchéance de propriété négocié par la Fédération des Industries Nautiques, opéré par Argo TDO.

« J'ai été l'un des premiers à l'utiliser quand le dispositif a été mis en place. Je me souviens qu'on en a profité pour évacuer cinq épaves d'un coup, c'était net, rapide, même avec des cas complexes. »

À 650 € HT par bateau, l'option a un coût. « Mais on le rentabilise vite, en à peine 5 à 6 mois dès qu'on reloue l'emplacement. Et surtout, on repart sur des bases saines, avec une image propre pour le chantier. Les bateaux pourris sur les parkings, ce n'est ni vendeur, ni professionnel. »

Il prévient toutefois : « Ce sont des dossiers juridiques lourds. Ce n'est jamais simple. »

Tous deux saluent la réactivité de l'APER comme celle d'Argo TDO. Seul bémol : les démarches dématérialisées, parfois bloquantes pour des propriétaires âgés.

À retenir :

« L'abandon commence toujours par un impayé. Grâce à l'APER et à Argo TDO, on libère nos parcs et on tourne la page proprement. » ●



Une solution simple, rapide et gratuite : les plaisanciers disent oui à l'APER

Côté plaisanciers, la satisfaction est au beau fixe. Chaque semaine, des propriétaires de bateaux en fin de vie franchissent le pas : celui de se séparer d'un navire devenu encombrant, inutilisable, ou impossible à vendre. Qu'il soit resté trop longtemps sur le terre-plein d'un port, au mouillage, au fond d'un jardin ou sur une cale oubliée, le bateau n'est plus un projet, il est devenu un problème.

Le déclencheur ? Il varie. Un déménagement, un changement de vie, un héritage, une reprise en main du patrimoine familial, un besoin de place ou simplement l'impossibilité de faire naviguer à nouveau un bateau trop âgé. Pour beaucoup, l'alternative longtemps envisagée – la revente – s'est révélée illusoire. Le bateau ne trouve pas preneur, les annonces expirent, les réparations à faire découragent les acheteurs. Le propriétaire se tourne alors vers l'APER.

Et il découvre que tout a été pensé : sur **recyclermonbateau.fr** il découvre une plateforme claire, un formulaire rapide, des étapes précises, un accompagnement efficace et... une déconstruction entièrement financée. Du premier contact à l'enlèvement, les choses s'enchaînent sans heurts. Après validation du dossier, le centre de traitement le plus proche prend la relève, avec des délais maîtrisés. Le plaisancier n'a rien à avancer, rien à justifier. Tout est fluide.

À l'arrivée, c'est souvent un soulagement. Finies les factures de gardiennage, les rappels de la capitainerie, l'inquiétude liée à un bateau vieillissant. Et avec le sentiment d'avoir fait un geste utile pour l'environnement, en confiant son bateau à une filière agréée, transparente et responsable. ●

Ce qu'ils en disent sur Google

Les plaisanciers témoignent de leur expérience avec l'APER

Pierre Maito *****

Très bonne organisation. Rapidité efficacité et courtoisie. Bien sûr moins de poubelles dans la nature.

Fabrice Reymond *****

Nous n'avions pas d'issue technique pour nous séparer de notre bateau, aussi l'aspect sentimental était présent. Heureusement la facilité de traitement avec L'APER nous a facilité cette étape douloureuse. Merci.

Marie-Andrée Piou *****

Merci pour la disponibilité, la pertinence et l'efficacité des échanges qui ont permis la déconstruction de notre bateau dans les meilleurs délais. Bravo et merci encore !

Cap sur 2029 : dessiner l'avenir de la filière

L'APER est entré en 2024 dans une nouvelle étape de son histoire. Le second agrément 2024-2029 donne le ton : il s'agit de monter en puissance, de massifier, de professionnaliser. D'un modèle pionnier, l'éco-organisme se mue en plateforme nationale stratégique, conjuguant exigences réglementaires, logistique, financement et innovation. Décryptage.



1. Le nouvel agrément : garder le cap, changer d'échelle

Désormais bien identifiée, la filière entame une phase de consolidation et d'accélération. Avec un objectif clair : maintenir le rythme de collecte et de traitement, tout en améliorant l'accessibilité du dispositif.

Un volet transport structurant

Le grand chantier du nouvel agrément, c'est le référencement d'un annuaire de transporteurs spécialisés en transport de bateaux sur toutes les zones proches des centres de traitement. Objectif : soulager les plaisanciers dans les coûts liés au transport. Cela implique une cartographie nationale de prestataires, une modification du système d'information de l'APER et la création d'un module spécifique pour les professionnels du transport.

Autre enjeu, celui des non-contributeurs : les metteurs en marché non adhérents. L'identification des entreprises reste complexe, d'autant que certaines changent régulièrement de marques distribuées au fil des ans. L'APER intensifie ses actions pour inciter ces acteurs à rejoindre la filière, en lien étroit avec les Affaires maritimes, qui pourraient conditionner l'immatriculation des bateaux à la présentation de l'IDU (Identifiant Unique).

La TAEMUP, levier de financement clé

La taxe affectée sur les engins maritimes (TAEMUP) permet de financer les coûts liés au stock historique des bateaux mis sur le marché depuis plusieurs décennies, y compris les bateaux abandonnés. Sa pérennisation est essentielle, tout comme l'exploration d'autres sources de financement.

2. Couvrir tout le territoire, sans oublier l'Outre-mer

Avec déjà 33 centres de traitement en métropole et 2 en Outre-mer, l'APER progresse. Mais il reste des zones blanches, notamment dans le centre, le sud-ouest ou la Manche. Dans les DROM-COM, l'éco-organisme est actif à la Martinique, à la Guadeloupe et prochainement à Saint-Martin, et doit encore s'implanter à La Réunion, Mayotte, en Guyane et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

FOCUS : L'enjeu fluvial

Les plans d'eau intérieurs ne doivent pas être oubliés. Un maillage au plus près des zones de navigation permettrait de limiter les impacts écologiques et les frais de transport.

3. R&D, éco-modulation et seconde vie : la boucle vertueuse

Pour accélérer la transition vers l'économie circulaire, la filière mise sur la recherche et le réemploi. Le barème d'éco-contribution devra intégrer progressivement des critères d'éco-conception.

ZOOM : Trouver de nouveaux exutoires pour le composite

La filière teste de nouvelles pistes pour recycler la fibre de verre, notamment avec la start-up Composite Recycling. Des essais sont en cours sur des chutes de production. L'objectif est de valider une solution industrialisable et transposable à grande échelle.

« *Recycler, c'est bien. Le faire dans le respect de l'environnement, c'est encore mieux.* »

Guillaume Perben, CEO de Composite Recycling

Une phrase qui résume parfaitement la vision portée par Guillaume Perben et ses équipes. Fondée en Suisse, l'entreprise Composite Recycling développe des technologies innovantes pour séparer la fibre de verre de la résine dans les matériaux composites. L'objectif ? Transformer ces déchets longtemps considérés comme non valorisables en nouvelles ressources pour l'industrie. Un projet qui entre en résonance avec les ambitions de l'APER et dont les premiers tests sur des chutes industrielles sont déjà en cours. Reste à valider les procédés de recyclage sur les vieilles coques des bateaux pour espérer, demain, recycler les matériaux issus de la déconstruction des bateaux de plaisance.

Le livre GREC, feuille de route du composite de demain

L'APER a contribué à l'élaboration du livre GREC, acronyme de Guide du Recyclage et de l'Écoconception des Composites. Publié en 2022, ce document de référence a été conçu par trois centres techniques industriels – le Cetim, IPC et l'IFTH – avec le soutien de l'ADEME et de nombreux partenaires industriels (nautisme, aéronautique, automobile, plasturgie...), dont la Fédération des Industries Nautiques et l'APER.

Ce guide a pour ambition de fournir une vision partagée et des solutions concrètes aux acteurs des filières utilisant des matériaux composites,



Guillaume Perben, Composite Recycling



en particulier la fibre de verre, omniprésente dans la construction nautique. Il identifie les freins au recyclage, les leviers de l'éco-conception, les solutions de valorisation matière existantes ou émergentes, et pose les bases d'une transition industrielle réaliste.

En s'impliquant dans ce projet collectif, l'APER confirme sa volonté d'aller au-delà du seul traitement des bateaux pour s'inscrire dans un écosystème industriel en mouvement, où recyclabilité, innovation et circularité deviennent des critères de conception à part entière.

Réemploi : des partenariats à soutenir

Les chantiers partenaires (voir témoignages ci-contre) permettent d'offrir une seconde vie à certains navires. L'APER compte intensifier ses partenariats locaux pour faire grandir ce volet.

Group on End-of-Life Recreational Craft. Lors de ces échanges, la filière française est régulièrement présentée comme un cas d'école, tant pour la structuration de ses flux que pour la transparence de son organisation et l'efficacité de sa traçabilité.

« La France a un temps d'avance », reconnaît-on à Bruxelles. Mais sans cadre harmonisé, impossible d'imaginer une vraie dynamique industrielle à l'échelle du continent.

Car l'absence d'harmonisation réglementaire génère aujourd'hui des distorsions de concurrence et freine l'investissement dans les solutions de valorisation à l'échelle européenne. L'industrie du nautisme reste très fragmentée, avec des filières locales peu équipées et des pratiques très disparates. La mutualisation des flux, la reconnaissance de standards techniques pour la déconstruction, ou encore le financement de la R&D sur les matériaux composites ne pourront émerger qu'à condition d'un socle réglementaire commun.

Dans ce contexte, l'APER plaide pour une filière REP européenne, avec des obligations équivalentes pour tous les metteurs en marché, une traçabilité renforcée et des synergies sur la valorisation matière. L'enjeu ? Transformer une filière encore balbutiante en Europe en un véritable levier de transition circulaire pour le nautisme.

5. Professionnaliser encore, simplifier toujours, fluidifier tant que nous le pouvons

L'APER a franchi en cinq ans une étape décisive : celle de la structu-

ration. Le défi des années à venir est désormais d'éliminer tous les points de friction pour que la filière monte encore en puissance. Cela suppose d'intervenir sur tous les maillons de la chaîne : accès à l'information, qualité de service, délais, accompagnement des usagers comme des professionnels.

« Le dispositif existe. Il fonctionne. À nous maintenant de le rendre plus intuitif, plus fluide, plus efficace », résume Ivana Lazarevic, Déléguée Générale de l'APER.

Cela passe par :

- *un appui renforcé aux plaisanciers : assistance, information en ligne, simplification de l'espace usager, anticipation des périodes d'enlèvement, soutien aux personnes en difficulté avec le digital (ndrl : les demandes de prise en charge se font 100% en ligne).*
- *un accompagnement des collectivités, chantiers, ports et clubs : clarification des rôles, déploiement d'outils pédagogiques, médiation et formation sur le terrain.*
- *un travail de fond sur le traitement des demandes : l'objectif est de réduire les délais d'instruction, optimiser les enlèvements groupés, et de répondre avec agilité à des contextes locaux parfois complexes.*

La professionnalisation ne se joue pas seulement sur le terrain administratif. Elle implique aussi une culture du service, une rigueur dans les process, et une relation de confiance avec tous les acteurs de la chaîne. C'est à ce prix que la filière pourra tenir le cap des ambitions de 2024-2029.

FOCUS Plaisanciers :

la satisfaction au rendez-vous

Rapide, gratuit, accompagné : le service de l'APER est souvent salué par les particuliers. « Très bonne organisation. Rapidité, efficacité et courtoisie », souligne un avis Google parmi tant d'autres.

6. Le réemploi en action : des chantiers pour relancer la vie à flot

Éviter le rebut, prolonger l'histoire, inventer des alternatives industrielles ou solidaires : à côté de la déconstruction, le réemploi devient un véritable levier pour une plaisance plus durable. Si tous les bateaux en fin de vie ne peuvent être sauvés, certains méritent une seconde chance. À condition d'avoir les bons partenaires, les bons gestes, et une approche sérieuse du tri, de la rénovation, ou de la transformation.

TROIS CHANTIERS, TROIS VISIONS :

Yuniboat, La Tribu Maritime et le Chantier Flotte, chacun à leur façon, dessinent les contours d'une nouvelle économie circulaire du nautisme, entre rigueur technique, engagement humain et partenariat actif avec l'APER. Des initiatives pionnières à soutenir, à structurer, à faire connaître.

Thierry Boussion, Dirigeant co-fondateur associé, Yuniboat – Batz-sur-Mer (Loire-Atlantique)

« On est la troisième voie »

« Nos bateaux sont reconditionnés, garantis, désirables. Et ils évitent 50 tonnes de déchets ».

Avec l'APER, la collaboration s'est



4. Focus Europe : l'APER en modèle, l'harmonisation en attente

En matière de gestion des bateaux de plaisance en fin de vie, l'Union Européenne avance... lentement. À ce jour, la France reste le seul (et le premier !) pays à avoir mis en place une filière structurée et opérationnelle, grâce à l'instauration d'une Responsabilité Élargie du Producteur (REP) dédiée depuis 2019. Un modèle unique, piloté par l'APER, qui suscite aujourd'hui l'intérêt de nombreuses instances européennes.

L'APER participe activement aux groupes de travail organisés par la Commission Européenne, notamment dans le cadre du *Sustainable Product Initiative* ou du *Working*



Thierry Boussion, Yuniboat

faite naturellement. « On gravitait dans la même galaxie. On a commencé avec un petit voilier. Depuis, on a signé trois conventions annuelles depuis 2023. »

Yuniboat, c'est du reconditionnement de coques polyester : démontage, rénovation, électrification possible. « On est dans une logique industrielle. On remet tout à neuf, jusqu'aux faisceaux. Et on garantit nos bateaux deux ans. » Résultat : un bateau remis à l'eau, deux à trois fois moins cher que du neuf.

L'APER, pour l'instant, ne représente qu'une petite partie des apports. « Moins de 10 %. Le reste, c'est les ports, les particuliers, les assos. Mais on a une relation intelligente. Ce que propose l'APER, c'est aussi une vraie ouverture d'esprit. »

Et demain ? « On veut créer un standard. Il y a 250 000 coques reconditionnables en France. On vise 300 bateaux par an. » Avec une ambition claire : démocratiser une plaisance décarbonée.

À retenir : « Yuniboat propose un modèle industriel du réemploi, nous militons pour que chaque bateau soit audité avant sa destruction ».

du littoral. Depuis Port-Saint-Louis-du-Rhône, la structure se spécialise dans le réemploi des équipements nautiques, en amont de la déconstruction.

En convention avec l'APER depuis fin 2024, l'équipe intervient directement sur les bateaux avant leur départ vers les centres de traitement. Objectif : prélever, qualifier, trier et valoriser tout ce qui peut connaître une seconde vie — acastillage, voiles, mobilier... Avec 660 kg de matériel déjà collectés en 2025 et des ambitions mesurées mais claires (4 tonnes en 2025, 10 en 2027), la Tribu pose les bases d'une nouvelle filière.

Thomas Bekkers évoque une aventure pionnière, née d'un pari partagé avec l'APER, encore à ses débuts : celle de structurer un modèle de réemploi dans la filière nautique, en conjuguant artisanat, transmission, partenariats locaux et accompagnement humain. Car au-delà des objets, il y a des histoires — et des visages.

A retenir : « On est l'Emmaüs de la mer. Notre métier, c'est l'évitement de déchets — et l'accompagnement des propriétaires, émus par le dernier voyage de leur bateau. »

Thomas Bekkers,
Co-fondateur de la Tribu Maritime,
Port-Saint-Louis-du-Rhône
(Bouches-du-Rhône)

« Éviter le déchet,
transmettre l'histoire »

Fraîchement créée en 2024, La Tribu Maritime s'inscrit dans une démarche d'économie sociale et solidaire (ESS) dédiée à la protection



Thomas Bekkers, La Tribu Maritime

Damien Ribadeau-Dumas,
Gérant du Chantier Flotte –
Marans (17)

« Le chantier
des secondes vies »

« Au Chantier Flotte, la majorité des bateaux que nous récupérons sont des unités que leurs propriétaires n'ont pas réussi à vendre. La vente traîne, les bateaux s'abîment, les acheteurs se désistent... et ces bateaux finissent par être donnés. C'est là que nous intervenons, principalement sur des voiliers. »

Leur métier, c'est la rénovation, pas le refit : « on remet les bateaux en état d'origine, sans les transformer ». Et surtout, une sélection rigoureuse : « si le gréement ou le moteur sont hors service, on passe notre tour ».

L'APER est devenu un partenaire essentiel. Tous les quinze jours, le Chantier et l'APER font le point ensemble sur les bateaux disponibles. Ils en sélectionnent deux par mois en moyenne, via une cession symbolique à 1 euro. Ce flux constant évite au chantier de perdre un temps fou à chercher sur les plateformes d'annonce. « Grâce à l'APER, notre activité gagne en efficacité et en visibilité ».

Le marché du bateau rénové reste encore saisonnier et discret, mais il progresse. Pour beaucoup, un bateau, c'est un rêve accessible – et le neuf devient hors de portée. Alors autant faire revivre l'existant, surtout quand il est passé entre des mains expertes.

Il reste encore des choses à améliorer, comme clarifier ce qu'un



Damien Ribadeau-Dumas, Chantier Flotte

plaisancier peut démonter avant une déconstruction ou avant d'être récupéré en vue d'une rénovation : « c'est toujours mieux d'intervenir sur un bateau le plus complet possible ».

A retenir :

Grâce à son partenariat avec l'APER, le chantier Flotte redonne une seconde vie à des voiliers promis à l'abandon. Une alternative concrète à la casse, pour une plaisance plus responsable et plus accessible.

Conclusion

La page est blanche, nous avons commencé à écrire le premier chapitre. La métaphore est parlante. L'APER a démontré qu'une filière REP pour les bateaux de plaisance est possible. Le cap est fixé : massifier, améliorer, expliquer, innover. Le défi est immense. Mais les fondations sont là. Il s'agit maintenant d'en faire un modèle durable, utile, inspirant.

À L'APER, nous croyons à l'action visible,

à la parole donnée et partagée. Transparence, échange, pédagogie : voilà notre cap. Depuis le début, nous construisons la filière avec celles et ceux qui la font vivre — plaisanciers, metteurs en marché, centres de traitement, collectivités, partenaires. Être un éco-organisme responsable, pour nous, c'est aussi informer, écouter, dialoguer. Et le faire concrètement, partout où ça compte, au plus près des points de contact avec nos cibles.

EN 2025, RETROUVEZ-NOUS...

- **Yachting Festival, Cannes**
9-14 septembre
- **Grand Pavois, La Rochelle**
23-28 septembre
- **Salon Nautique d'Arcachon**
18-21 avril 2025
- **Paris Nautic Show, Le Bourget**
26-30 novembre



PRÉSENTS SUR LE TERRAIN

Depuis 2019, nous allons à la rencontre des acteurs de la plaisance lors des grands rendez-vous nautiques : Grand Pavois de La Rochelle, Yachting Festival de Cannes, Mille Sabords du Crouesty... Ces salons sont l'occasion de présenter notre mission, de répondre aux questions des plaisanciers, d'échanger avec les professionnels, les institutionnels, les ports, les associations. On y est, on vous écoute, on en parle.

UNE TOURNÉE DE SENSIBILISATION

L'été 2022 a marqué un tournant avec une opération terrain d'envergure, en métropole et en Martinique : huit jeunes ambassadeurs ont sillonné simultanément les côtes de 12 départements, de juin à août, pour parler déconstruction au cœur des territoires de pratique de la plaisance. Résultat : 1 476 contacts de terrain — ports, chantiers, magasins, associations — rencontrés, sensibilisés, informés. Du concret, du dialogue, de l'impact.

WEBINAIRES & FORMATIONS

Tout au long de l'année, nous répondons présents aux invitations d'institutions, de collectivités, d'associations. En visioconférence, nous animons des sessions pédagogiques : fonctionnement de la filière, enjeux réglementaires, rôle de l'APER... toujours suivis de temps d'échange ouverts. De la transparence pour fédérer !

RÉSEAUX SOCIAUX : LA PAROLE CIRCULE

LinkedIn, Facebook, Instagram, X (ex-Twitter), YouTube : nous partageons chaque semaine actualités, chiffres clés, vidéos, coulisses, et relayons volontiers les contenus publiés par les acteurs de la filière. Suivez-nous, interpellez-nous, nos DM sont ouverts.



DANS LES MÉDIAS

Nous activons des campagnes ciblées dans les temps forts de la saison nautique, notamment sur Le Bon Coin (rubriques nautisme et équipements) au printemps et à l'automne, pour capter les détenteurs de bateaux au bon moment. Côté presse, vous nous avez peut-être vus dans l'Almanach du Marin Breton, le Bloc Côtier, la PQR (métropole et outre-mer), ou entendus sur les antennes de France Bleu. Le message passe. Et il passe bien.

OPÉRATIONS LOCALES ET DÉCALÉES

Informier autrement, c'est aussi toucher les plaisanciers dans leur quotidien. Comme avec notre opération sacs à pain, diffusés dans des boulangeries proches des zones côtières. Un clin d'œil en bas de la baguette, pour faire passer le bon message avec légèreté et efficacité. ●



L'équipe de l'APER
Ivana, Élise,
Alexis, Lucas, Xavier

5 ans de mission, 13 500 bateaux traités, une équipe mobilisée... et demain ?

Ils sont cinq permanents aux commandes opérationnelles de l'APER. Cinq visages derrière une filière en plein essor. Ensemble, ils tirent le bilan du premier agrément, partagent leur vision du futur et réaffirment leur engagement pour des littoraux plus propres et une plaisance plus responsable.

Depuis 2019, nous avons bâti une filière inédite : celle de la déconstruction des bateaux de plaisance en fin de vie. Une filière pensée pour être utile, accessible et durable, au service des plaisanciers comme des territoires.

En cinq ans, plus de 13 500 bateaux ont été pris en charge dans les 35 centres agréés en France métropolitaine et en DROM COM. À chaque déconstruction, c'est un bateau en moins sur un port saturé, un rivage pollué ou un jardin oublié. Et à chaque fois, une solution apportée, un geste concret pour l'environnement.

Nous tenons à remercier tous ceux qui rendent cela possible : les plaisanciers, les centres de traitement, les collectivités, les partenaires du réemploi, les metteurs en marché. Grâce à eux, grâce à vous, la filière existe — et avance.

Le nouvel agrément de l'APER par le Ministère de la transition écologique (2024-2029) ouvre une nouvelle phase. Les défis sont nombreux :

- Participer au financement du transport des bateaux, souvent complexe et coûteux,
- Étendre notre réseau, notamment dans les DROM-COM,
- Structurer le réemploi à grande échelle,
- Renforcer notre ancrage local et accompagner la montée en puissance du dispositif.

Un service utile, une filière en mouvement

Mais notre mission ne s'arrête pas là. L'APER, c'est aussi un service rendu à ceux qui ne savent plus quoi faire de leur bateau, et une action de fond pour nettoyer les littoraux, libérer les rives et rivages, rendre la nature à son état d'origine. C'est tout le sens de notre engagement.

Nous sommes cinq à faire vivre ce projet au quotidien. Cinq profils différents, unis par une même vision : agir concrètement, avec rigueur, solidarité et attention. Une petite équipe, mais une énergie collective décuplée.

Demain, nous continuerons à innover, à renforcer notre impact, à élargir notre périmètre d'action. Pour une plaisance plus responsable. Pour des paysages plus propres. Pour une économie circulaire qui a enfin trouvé son cap. ●

CRÉDITS ET REMERCIEMENTS

NUMERO HORS-SÉRIE de **recycler mon bateau**, le magazine de l'éco-organisme APER.

Edition de juillet 2025

Direction de la publication :

Ivana Lazarevic, Délégue Générale APER

Rédacteur en chef : **Guillaume Raillard, Agence Kern**

Comité éditorial :

Lucas Debièvre, Elise Brinon, Alexis Lepoittevin, Xavier Le Dantec

Conception, interviews, rédaction :

Agence Kern / kern-lagence.com / contact@kern-lagence.com

Mise en page, illustrations : **Anja Helling**

Crédits photos : **Samir El Mokkedem (Coordinateur de brigade bleue pour Sète Agglopôle Méditerranée), Alexis Lepoittevin, Guillaume Ledoux, Fédération Française de Voile, Sclavo Environnement, Agence Kern, Unsplash (Mathias Reding, Thibault Lam Tran, Marin Tulard, Maeva Vigier, Alex Streif)**

MERCI !

Un immense merci à toutes celles et tous ceux qui ont pris le temps de témoigner, de partager leur expérience, leur regard, leur engagement. Ces échanges – souvent téléphoniques, toujours sincères – ont nourri les pages de ce magazine et lui ont donné du souffle. Merci également à l'ensemble des acteurs de la filière – collectivités, chantiers navals, centres de traitement, metteurs en marché, plaisanciers, partenaires techniques et institutionnels – qui, chaque jour, contribuent à faire avancer cette belle aventure collective.

La mer mérite notre engagement. Continuons, ensemble.



**APER
RECYCLER
MON BATEAU**

Association pour la Plaisance Éco-Responsable

7 place des 5 Martyrs du Lycée Buffon, 75015 Paris
Tél. 01 44 37 04 02 - contact@aper.asso.fr

Merci Christophe

Entreprise Adhérente

ÉCO-CONTRIBUTION COLLECTÉE,
LITTORAUX PRÉSERVÉS



#recyclermonbateau

Avant, sur cette plage, il y avait l'épave du bateau de Stéphane. Celui-ci a enfin pu être dégagé, déconstruit, recyclé et valorisé gratuitement pour Stéphane, grâce à l'achat du semi-rigide neuf de Christophe (qui ne connaît pas Stéphane), et à l'éco-contribution collectée et reversée par la marque adhérente.



Pour en savoir plus sur la chaîne de solidarité éco-responsable liée à la déconstruction des bateaux de plaisance en fin de vie : www.recyclermonbateau.fr