

recycler monbateau

2026

Le magazine annuel
de l'éco-organisme APER

EN IMMERSION

Dans les coulisses d'un centre de traitement

SILLAGES

**2025-2026 :
construire,
déployer,
ajuster**

ILS FONT L'APER

**Les acteurs
de la filière
témoignent**

ZOOM

**Des chiffres
qui font bouger
les lignes**

REGARDS

**Rives et rivages,
la réalité en photos**

Les faits et chiffres

du recyclage des bateaux
de plaisance en France



3093

bateaux traités en 2025,
dont 14 réemployés.



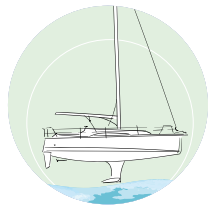
42ans

c'est l'âge moyen
des bateaux recyclés via
l'APER



126

entreprises adhérentes,
représentant environ 90%
des volumes de bateaux neufs
mis sur le marché



4408t

c'est le poids total des bateaux
collectés et traités en 2025



67t

c'est le poids total 2025,
destiné au réemploi, tout
matériaux confondus



96

clubs FFV collectés
en 2025 grâce au
partenariat en place



5 permanents

en 2025, six depuis début 2026



69%

des déchets issus des bateaux
confiés à l'APER en 2025 ont
été valorisés (recyclage matière,
valorisation énergétique, réemploi)



37

centres
de démantèlement
partenaires agréés en métropole
et en DROM COM



13 acteurs
partenaires du
réemploi et de
la réutilisation en 2025



+de 17 000

bateaux pris en charge dans
le cadre de la filière depuis
son lancement en 2019

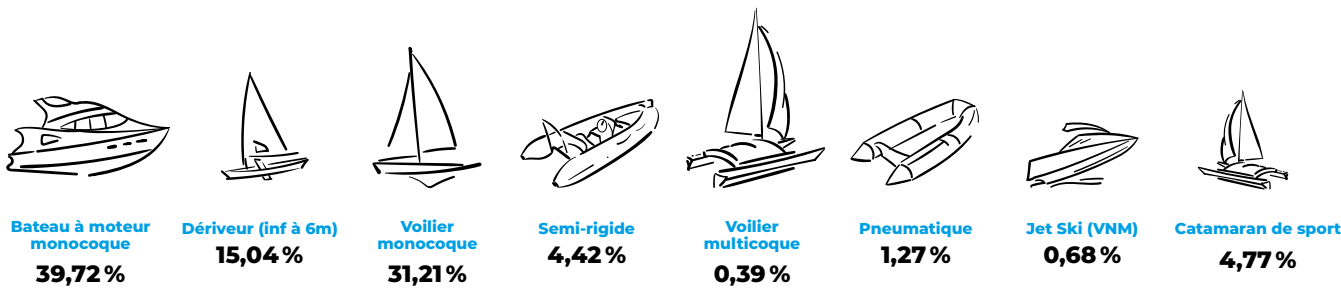


60

transporteurs référencés
de septembre à décembre 2025
dans l'annuaire gratuit sur
www.recyclermonbateau.fr

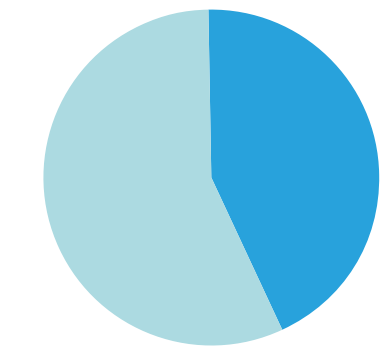
RÉPARTITION GLOBALE DES DÉMANTÈLEMENTS PAR TYPE DE BATEAUX

2025



COMPOSITION DES RECETTES DE L'APER

2025

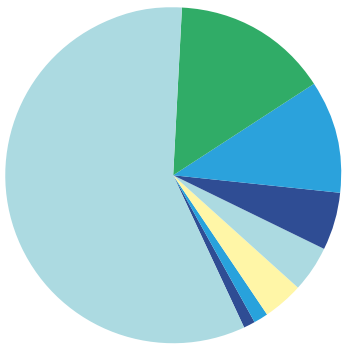


Éco-contribution
2 118 566€

TAEMUP
949 499€

ORIGINES DES BATEAUX DÉCONSTRUITS

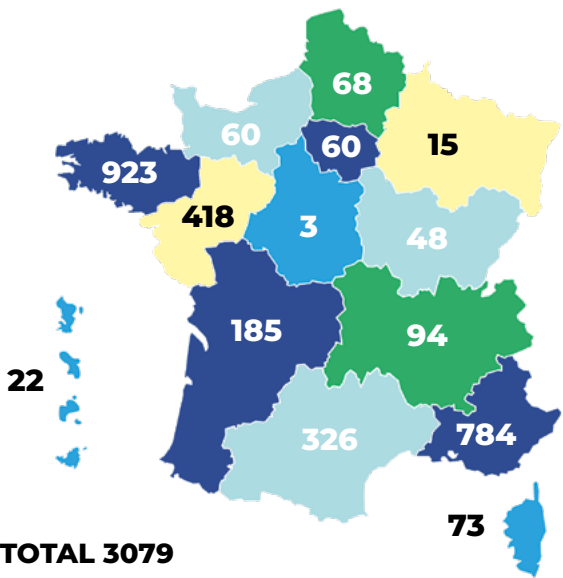
2025



Origine	Pourcentage
Particulier	57,94 %
Club nautique	14,84 %
Professionnel du nautisme	11,04 %
Collectivité territoriale	4,55 %
Port de plaisance	5,49 %
Administration	3,67 %
Association	1,4 %
Autre	1,07 %

NOMBRE DE BATEAUX DÉMANTELÉS PAR RÉGION

2025



PART DES BATEAUX ABANDONNÉS / NOMBRE TOTAL DE BATEAUX TRAITÉS

2025





2	ZOOM	Faits et chiffres de la filière
5	MOTS CROISÉS	Édito
6	SILLAGES	2025-2026 : construire, déployer, ajuster
12	REGARDS	Instantanés littoraux
16	ILS FONT L'APER	La filière, c'est aussi eux !
28	EN IMMERSION	Vis ma vie dans un centre de traitement
36	HORIZONS	Les enjeux de la filière
40	BALISES	On va se voir (et se revoir)
42	EN AVANT TOUTE	Qui fait quoi dans l'équipe ?
43	CREDITS	et remerciements

MOTS CROISÉS

2025 marque un passage de relais
à la présidence de l'APER.
La filière est en place. L'enjeu est
désormais de la consolider.



Clarence Duflocq (Président de l'APER)
& Ivana Lazarevic (Déléguée Générale)

Ivana Lazarevic : On a changé de phase. La filière est installée, les volumes sont là, le réseau tient. Le rythme autour de 3 000 bateaux par an le confirme, avec des effets visibles sur le terrain. On n'a plus à prouver que ça fonctionne. Désormais, notre défi est d'adapter notre organisation aux contraintes économiques de la filière, tout en poursuivant le travail engagé sur des sujets clés, notamment celui des non-contributeurs.

Clarence Duflocq : En prenant la présidence de l'APER l'an dernier, j'ai trouvé une équipe très engagée avec des résultats solides, preuves de la performance collective. Le niveau d'activité est un bon indicateur mais l'équilibre de la filière est cependant fragile. Dans le contexte actuel, la priorité est de consolider le modèle économique, tout en poursuivant les progrès sur l'éco-conception et sur la circularité des matériaux.

Ivana Lazarevic : Le second agrément nous permet d'avancer sur des leviers très opérationnels. Le transport, par exemple, reste un frein dans de nombreuses situations. Le fait de pouvoir en prendre une partie en charge change concrètement l'accès au dispositif. On continue aussi de renforcer le maillage, en métropole comme en Outre-mer, pour éviter les zones sans solution.

Clarence Duflocq : Ce sont les bons leviers. Le transport peut débloquent beaucoup de cas, et le maillage est indispensable pour garantir une solution partout. En parallèle, il faut continuer de travailler sur des sujets plus techniques, notamment sur l'éco-modulation, la valorisation et le réemploi. Ce sont des chantiers plus longs, mais structurants pour la suite.

Ivana Lazarevic : Oui, avec une approche progressive. Sur le réemploi, il y a un potentiel, mais il faut l'organiser dans la durée. Sur les matériaux, les solutions restent encore limitées, notamment sur les composites. Il faudra progresser, sans doute en lien avec d'autres filières.

Clarence Duflocq : Les échanges avec les différents acteurs du secteur sont effectivement un élément essentiel dans l'équilibre collectif de la filière. En ce sens nous avons complété la gouvernance de l'APER avec la mise en place d'un Comité des Parties Prenantes.

Ivana Lazarevic : Ce comité nous permet de rester connectés avec les attentes du terrain. Dès 2025, nous avons pu partager les priorités avec les représentants des collectivités du littoral, des ports et des fédérations des opérateurs de déchets. Notre priorité est de consolider le modèle économique de la filière et d'accompagner les metteurs en marché avec l'intégration de l'éco-conception dans leurs process industriels. Sans oublier de renforcer le maillage des centres de démantèlement et la revalorisation des déchets.

Clarence Duflocq : C'est essentiel. La filière repose sur un équilibre collectif. Cette phase de consolidation que nous vivons est une étape importante pour pouvoir ensuite rayonner en Europe.

2025-2026

la filière change de dimension

Construire, déployer, ajuster

Sept ans après sa création, la filière de démantèlement des bateaux de plaisance n'est plus un projet. Elle est devenue une réalité industrielle, environnementale et territoriale. Les chiffres progressent, le réseau s'étoffe, les pratiques évoluent et de nouveaux acteurs rejoignent l'aventure. Pour autant, l'année 2025 n'a pas été une année comme les autres. L'APER a dû mener de front plusieurs chantiers structurants : lancement du soutien au transport, création du Comité des Parties Prenantes, poursuite du déploiement outre-mer, préparation de l'éco-modulation, développement du réemploi et adaptation aux nouvelles exigences réglementaires. Autant de sujets qui témoignent d'une évolution profonde. Après avoir démontré qu'une filière REP dédiée aux bateaux de plaisance pouvait fonctionner, l'enjeu consiste désormais à la faire grandir, sans perdre sa cohérence ni son efficacité.

Faire grandir une filière devenue mature

La principale difficulté de l'année n'a pas été d'atteindre un seul objectif particulier mais de réussir à faire avancer simultanément tous les sujets.

L'équipe de l'APER a dû continuer à accompagner les détenteurs, les centres agréés, les transporteurs et les metteurs en marché tout en mettant en œuvre les nouvelles obligations du second agrément. Le soutien au transport en est l'exemple le plus visible.

Pendant plusieurs années, le coût du transport est apparu comme l'un des principaux freins au démantèlement. Un bateau peut être pris en charge gratuitement par la filière, mais nécessiter plusieurs centaines, voire plusieurs milliers d'euros pour rejoindre un centre agréé.

La mise en place d'un soutien forfaitaire constituait donc une attente forte des détenteurs.



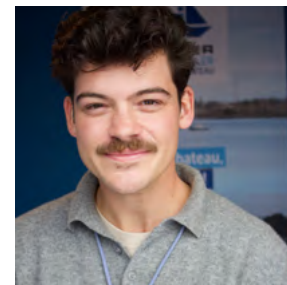
Ivana Lazarevic

Pour autant, derrière cette mesure se cachait un chantier beaucoup plus vaste : construire et référencer un réseau national de transporteurs, élaborer les règles de prise en charge, développer les outils numériques associés et intégrer l'ensemble du dispositif au fonctionnement quotidien de la filière. Pour Ivana Lazarevic, Déléguée Générale, l'année 2025 marque un véritable changement d'échelle.

« Nous avons dû mener plusieurs chantiers structurants en parallèle. Le soutien au transport, le lancement du Comité des Parties Prenantes, le développement outre-mer ou encore les nouvelles obligations réglementaires ont demandé beaucoup d'énergie. »

L'enjeu consistait à construire de nouveaux outils sans ralentir l'activité quotidienne. **« Il fallait à la fois penser, construire et produire. Continuer à accompagner les détenteurs, les centres et les adhérents tout en préparant l'avenir de la filière. »**

Même constat du côté de Lucas Debièvre, adjoint à la Déléguée Générale.



Lucas Debièvre

« Nous devons lever à la fois le frein logistique et le frein financier. Mais il fallait aussi construire un dispositif fiable, reproductible et soutenable économiquement. »

Après plusieurs mois de mise en œuvre, la priorité n'est plus de créer ou de développer.

« Désormais, l'objectif est de consolider l'existant, renforcer le maillage territorial et confirmer que le modèle répond réellement aux besoins du terrain. »

Cette logique de consolidation se retrouve aujourd'hui dans l'ensemble des projets portés par l'APER.

Une filière, plusieurs territoires

Si la filière poursuit sa structuration nationale, l'année écoulée a également confirmé une réalité souvent méconnue : la singularité de l'APER est qu'il existe une seule filière, mais une multitude de situations territoriales.



Quentin Chellat-Gabolde, Directeur adjoint de Nicollin Saint-Fons

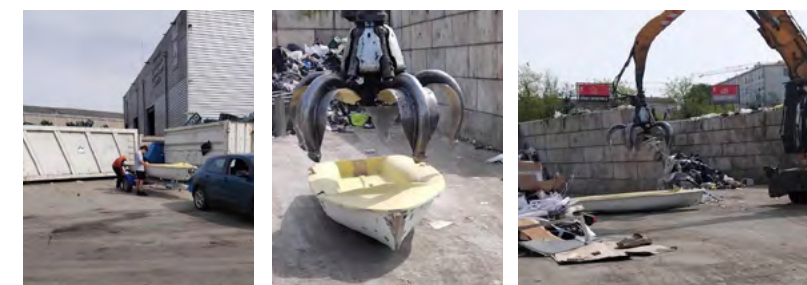
Le développement du réseau des centres agréés illustre parfaitement cette diversité.

À Saint-Fons, au sud de Lyon, l'arrivée du groupe Nicollin rappelle que la fin de vie des bateaux ne concerne pas uniquement les façades maritimes.

Implanté à proximité immédiate du port Édouard-Herriot au sud de Lyon, le site vient répondre aux besoins des territoires fluviaux et des eaux intérieures.

« Ce n'est pas pour le chiffre que nous avons rejoint le réseau des centres agréés de l'APER, mais pour s'inscrire dans une démarche environnementale exemplaire et préparer l'avenir. »

Le message est clair : la filière doit désormais couvrir l'ensemble des usages de la plaisance, qu'ils soient maritimes, fluviaux ou lacustres.



Centre de traitement Saint Fons



Le site de Verde SXM sur l'île de Saint-Martin

À plus de 7 000 kilomètres de là, les enjeux prennent une toute autre dimension.

Saint-Martin : l'insularité comme réalité quotidienne

À Saint-Martin, VERDE SXM est aujourd'hui le seul opérateur de traitement des déchets présent sur l'île, côté français comme côté hollandais.

L'entreprise a notamment dû faire face aux conséquences de l'ouragan Irma, qui a laissé derrière lui près de 200 bateaux sinistrés en 2017.

Il aura fallu plusieurs années pour absorber l'ensemble des déchets générés. Maxime Arnal, directeur de VERDE SXM, ajoute :

« À Saint-Martin, nous ne pouvons pas copier-coller les solutions métropolitaines. Chaque bateau, chaque déchet, chaque exutoire demande une adaptation. »

Les contraintes demeurent nombreuses : exutoires limités, coûts logistiques élevés, nécessité d'exporter la plupart des matières valorisables.

L'exemple de Saint-Martin démontre qu'une même filière doit parfois s'adapter à des réalités radicalement différentes.



L'équipe de Verde Saint-Martin



Une filière qui apprend à travailler collectivement

L'autre grande évolution de l'année concerne la gouvernance. Avec la mise en place du Comité des Parties Prenantes (CPP), la filière se dote désormais d'un espace de dialogue structuré réunissant producteurs, opérateurs de traitement, collectivités, ports de plaisance et associations.

Derrière cette évolution réglementaire se cache en réalité une transformation plus profonde : la filière entre dans une logique de concertation permanente.

Pour les ports de plaisance, cette évolution apparaît naturelle. Avec plus de 500 ports représentés et plusieurs milliers de collaborateurs sur le terrain, la FFPP constitue un observatoire privilégié des usages et des difficultés rencontrées par les plaisanciers. Avec un tel acteur membre du CPP, les échanges ne peuvent être que constructifs puisqu'issus directement de la réalité du terrain.



Guillaume Nardin,
Délégué Général de la Fédération
Française des Ports de Plaisance

« Les ports sont au cœur du réacteur. Nous sommes l'interface directe avec les détenteurs. »

La question des bateaux abandonnés, des déchéances de propriété ou encore de la sensibilisation des plaisanciers fait désormais partie intégrante des préoccupations des gestionnaires portuaires.

Pour Guillaume Nardin, le modèle français développé par l'APER demeure aujourd'hui unique à l'échelle européenne et mérite d'être consolidé.





Élodie Ladiray,
Chargée de missions FEDERREC

FEDERREC : la voix des recycleurs

Parmi les nouveaux acteurs appelés à contribuer aux travaux de la filière, figure FEDERREC, la fédération professionnelle des entreprises du recyclage, du réemploi et de l'économie circulaire.

L'organisation représente près de 1 200 entreprises et 35 000 emplois directs et non délocalisables à travers la France. Historiquement présente sur des filières comme les métaux, le verre, le textile, les palettes ou les combustibles solides de récupération, elle accompagne également le développement des nouvelles filières REP issues de la loi AGECE, dont celle des bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU).

Fin 2025, FEDERREC a nommé son nouveau président à la tête de sa commission spécifiquement dédiée aux Bateaux de Plaisance et de Sport (BPS), Didier Monier, directeur général du groupe Romi Recyclage et exploitant de centres de traitement agréés par l'APER. Objectif : suivre l'évolution de la réglementation, accompagner les opérateurs, partager les bonnes pratiques et porter la voix des recycleurs dans les instances de concertation.

Pour Élodie Ladiray, la création du Comité des Parties Prenantes constitue une évolution importante dans la vie de la filière. « **Les échanges existaient déjà, mais ils étaient souvent bilatéraux. Aujourd'hui, chacun peut exposer ses contraintes et ses attentes dans un cadre partagé.** »

L'intérêt de cette instance est aussi de permettre à chaque famille d'acteurs de mieux comprendre les réalités des autres. « **Les intérêts des producteurs, des opérateurs, des collectivités ou des ports ne sont pas toujours identiques. Le CPP permet justement de confronter les points de vue et d'alimenter une réflexion collective.** »

Cette dynamique devrait être renforcée par la création d'un Comité Technique Opérationnel (CTO) en juin 2026, davantage orienté vers les problématiques concrètes rencontrées sur le terrain par les professionnels directement impliqués dans la filière : opérateurs de déchets, acteurs du réemploi et transporteurs.

Préparer la prochaine décennie

Si la filière continue de résoudre les problématiques du présent, elle commence également à préparer celles de demain.

C'est particulièrement visible chez les metteurs sur le marché. Focus chez Fountaine Pajot.

Pour le constructeur, la question n'est plus seulement celle de la fin de vie du bateau. Elle concerne désormais l'ensemble de son cycle de vie. Bilan carbone, trajectoire climat, analyse du cycle de vie, Product Environmental Footprint (PEF), éco-conception : autant de sujets qui occupent désormais une place centrale dans les réflexions des industriels.

« Les enjeux environnementaux ne se résument plus au recyclage. Nous devons désormais considérer l'ensemble du cycle de vie du bateau et faire du déchet une ressource dans une logique d'économie circulaire. »



Sigrid Longeau, Responsable RSE
de Fountaine Pajot

L'espace d'échange proposé par la création du CPP arrive au bon moment. Car les évolutions qui se préparent vont profondément transformer le secteur. L'éco-modulation en est un exemple. L'objectif consiste à mieux prendre en compte les caractéristiques environnementales des bateaux et à encourager progressivement les démarches d'éco-conception.

Le réemploi constitue un autre chantier majeur. Avec 67 tonnes réemployées en 2025 contre 44 tonnes l'année précédente, la progression est réelle. Pour autant, la filière reste en phase de construction. Identifier les gisements, structurer les pratiques et développer les filières nécessitera encore du temps.

Enfin, les travaux conduits avec le cabinet Inddigo alimentent une réflexion plus large sur l'évolution des objectifs de la filière. L'enjeu n'est pas de réduire l'ambition environnementale, mais de garantir sa cohérence avec les réalités observées sur le terrain, les capacités opérationnelles du réseau et les ressources disponibles.



Une nouvelle étape

Transport, gouvernance, outre-mer, réemploi, éco-modulation, nouveaux centres agréés : l'année 2025-2026 marque moins une rupture qu'un élargissement des horizons de la filière.

Faire fonctionner, au quotidien, une filière nationale de démantèlement des bateaux de plaisance constitue déjà un défi majeur. Dans de nombreux pays, une telle organisation n'existe pas encore.

L'enjeu est désormais plus large. De nouveaux sujets, de nouvelles attentes et de nouvelles perspectives viennent s'ajouter au fonctionnement opérationnel de la filière : faciliter l'accès aux centres agréés, meilleure prise en compte des réalités territoriales, développement du réemploi, accompagnement de l'évolution des pratiques de la plaisance et préparation de l'éco-modulation de l'éco-contribution...

Une étape exigeante, parfois complexe, mais indispensable pour préparer les dix prochaines années. Construire, déployer, ajuster : trois verbes qui résument finalement moins une année qu'une trajectoire. ●



Un propriétaire absent lors d'un coup de vent, une sécurisation du bateau mal dimensionnée, et c'est l'enchaînement tragique : rupture de mouillage et drossage à la côte. Ça arrive malheureusement plus souvent qu'on croit !



Une épave rejetée par la mer. À chaque tempête, ces bateaux deviennent un risque supplémentaire pour le littoral.



Derrière un bateau qui ne navigue plus se cachent souvent des années d'immobilisation, d'entretien différé ou d'abandon.



Avant d'être recyclé, un bateau hors d'usage passe parfois de longues années hors de l'eau.

Incendie, naufrage,
échouement... les causes
qui conduisent un
bateau vers sa fin de vie
sont multiples.



Chaque bateau est identifié, sécurisé, dépollué puis démantelé dans
un centre de traitement agréé.



En milieu insulaire, l'enlèvement d'une
épave nécessite souvent des moyens
techniques exceptionnels.



Cordages, inox, accastillage... le temps laisse son empreinte
sur chaque matériau avant leur prise en charge.

Au bout du voyage



Charlotte Daddi, Responsable marketing et commercial

À Marseille, les équipes de Daddi voient passer des bateaux en fin de vie de tous types et de toutes tailles. Des voiliers, des semi-rigides, des bateaux à moteur, des catamarans ou encore des unités issues des clubs de la Fédération Française de Voile. Une diversité qui reflète à elle seule la richesse de la plaisance française.

Créée en 1952, l'entreprise familiale fait partie des acteurs historiques du recyclage dans le sud de la France. Lorsque l'APER lance la filière en 2019, Daddi répond naturellement à l'appel à candidatures et rejoint le réseau des centres de traitement agréés. Sept ans plus tard, l'entreprise demeure l'un des maillons importants de la filière.

Arrivée il y a quatre ans dans l'entreprise fondée par son arrière-grand-père, Charlotte Daddi pilote aujourd'hui le marketing, le développement commercial ainsi que les relations avec les éco-organismes.

« Pour nous, c'était une évidence. Un bateau reste un déchet complexe, mais cela reste un déchet qui entre pleinement dans notre métier. »

Au fil du temps, l'entreprise a également développé son activité transport via sa filiale DATRANS. Lorsque l'APER lance sa demande de manifestation d'intérêt pour constituer un réseau de transporteurs référencés, DATRANS rejoint naturellement le dispositif.

Les équipes interviennent directement au camion-grappin lorsque cela est possible et font appel à des partenaires spécialisés pour les unités les plus importantes. Mais derrière la technique et la logistique, il y a souvent une dimension beaucoup plus humaine.

Charlotte Daddi se souvient notamment d'un couple de propriétaires venus assister au démantèlement de leur bateau. En voyant leur unité soulevée par le grappin et prendre la direction du centre de traitement, l'émotion a été plus forte qu'ils ne l'imaginaient.

« Derrière chaque bateau, il y a souvent une histoire, des souvenirs et parfois une vie entière de navigation. »

D'autres situations exigent au contraire une réaction immédiate. Sur le littoral méditerranéen, les épisodes de vent violent peuvent provoquer des ruptures d'amarres et l'échouage de bateaux. L'entreprise est régulièrement mobilisée en urgence pour sécuriser les lieux et organiser l'enlèvement des unités accidentées. Cette capacité d'intervention rapide fait partie du quotidien des équipes.

Comme beaucoup d'acteurs de la filière, DADDI apprécie également la proximité entretenue avec l'éco-organisme. « Les échanges sont fluides. Lorsqu'un dossier devient compliqué, nous trouvons toujours une solution ensemble. »

Cette collaboration est parfois précieuse lorsque les bateaux reçus ne correspondent pas exactement à leur description initiale. Il arrive en effet que certaines unités arrivent déjà largement dépouillées : moteur démonté, hélice récupérée, éléments inox retirés ou équipements déposés avant l'enlèvement. Une réalité qui réduit le potentiel de valorisation du bateau et rappelle toute la complexité du traitement des bateaux de plaisance hors d'usage.

Pour Charlotte Daddi, l'un des principaux atouts de la filière reste néanmoins sa simplicité pour les détenteurs.

« Le fait que l'APER permette une prise en charge sans coût pour le détenteur aide réellement les propriétaires à faire le bon choix. »

Elle estime toutefois que le dispositif gagnerait encore à être mieux connu. De nombreux plaisanciers contactent directement le centre pour demander combien coûterait la déconstruction de leur bateau, sans savoir que la filière existe déjà pour les accompagner et que le démantèlement est gratuit.

Le transport reste également un sujet majeur.

« Pour certaines personnes, la prise en charge partielle du transport est clairement l'élément déclencheur. Quand les moyens financiers manquent, quelques centaines d'euros peuvent faire toute la différence. »



Au fil des dossiers traités, Charlotte Daddi a également identifié un moment particulièrement favorable au passage à l'action : la fin d'année ou le début de saison, lorsque les propriétaires doivent renouveler leur contrat de port ou leur assurance. Une période où beaucoup s'interrogent sur l'avenir d'un bateau devenu inutilisable.

Une piste de réflexion parmi d'autres pour continuer à développer une filière qui, au-delà du recyclage, accompagne aussi les plaisanciers dans une décision souvent plus émotionnelle qu'il n'y paraît. ●



Penser la fin de vie dès la conception

Quand on construit des voiliers destinés à traverser les océans pendant plusieurs décennies, la question de la fin de vie peut sembler lointaine. Pourtant, chez Grand Large Yachting, elle fait déjà partie de la réflexion.

Créé en 2003, le groupe français s'est imposé comme l'un des acteurs majeurs du nautisme hauturier avec six marques intégrées, environ 1 000 collaborateurs et plus de 1 500 bateaux qui naviguent à travers le monde. Ses voiliers, souvent destinés aux grands voyages, naviguent essentiellement loin des côtes françaises, sur toutes les mers. Pour autant, le groupe a été impliqué depuis l'origine dans la filière APER.



Stéphanie Nicolle, Directrice RSE Grand Large Yachting

Directrice RSE depuis deux ans, Stéphanie Nicolle représente Grand Large Yachting au sein de l'éco-organisme et participe aux travaux du bureau et du conseil d'administration.

« La responsabilité environnementale ne s'arrête pas au moment où le bateau quitte le chantier. Elle doit être pensée sur l'ensemble de son cycle de vie. »

Des bateaux conçus pour durer

Contrairement à d'autres secteurs industriels, les produits de Grand Large Yachting ont vocation à rester en service pendant plusieurs dizaines d'années. Construire des voiliers faits pour durer. Voilà sans doute le premier geste environnemental revendiqué par Grand Large Yachting. Conçus pour le grand voyage et les navigations au long cours, les unités du groupe sont pensées pour accompagner plusieurs générations de plaisanciers. Robustesse, réparabilité, évolutivité : la durabilité n'est pas une conséquence du projet industriel, elle en est l'un des fondements.

Cette particularité nourrit une réflexion singulière au sein de l'entreprise.

« Nous contribuons au financement de la filière alors que très peu de nos bateaux sont aujourd'hui arrivés en fin de vie. Mais c'est justement parce que nous raisonnons sur le long terme que cette démarche a du sens. »

Chaque année, le groupe, via ses éco-contributions, finance à hauteur de 150 000€ le développement de la filière.

Concevoir dès aujourd'hui les bateaux de demain

Pour Grand Large Yachting, l'enjeu environnemental ne se limite pas au recyclage.

« Depuis plusieurs années, le groupe travaille sur l'éco-conception de ses bateaux : bilan carbone de nos bateaux, réutilisation de chutes de carbone, intégration de mousses issues de PET recyclé dans le mobilier, augmentation de l'autonomie énergétique grâce aux panneaux solaires, achats responsables ou encore réalisation d'un bilan carbone de l'ensemble du groupe ayant servi de base à une feuille de route environnementale ».

L'entreprise s'intéresse également aux futures évolutions réglementaires, notamment aux travaux engagés autour de l'éco-modulation.

L'idée : encourager les matériaux les plus facilement recyclables et intégrer progressivement la recyclabilité dans les critères de conception des bateaux.

« L'éco-conception et la recyclabilité doivent être anticipées dès aujourd'hui pour les bateaux de demain. »



©Robin Christol

Donner du sens aux voyages

Cette réflexion se prolonge jusque dans l'usage des bateaux.

À travers un partenariat avec OceanoVox, certains voiliers du groupe collectent des données environnementales en navigation. Ces informations, notamment des données de pression atmosphérique particulièrement difficiles à recueillir en mer, sont ensuite partagées avec la communauté scientifique afin d'améliorer les modèles météorologiques.

Au-delà de la construction navale, Grand Large Yachting défend ainsi une vision globale de la plaisance responsable : concevoir des bateaux durables, accompagner leurs propriétaires dans le temps et anticiper dès aujourd'hui les enjeux environnementaux auxquels la filière devra répondre demain. ●

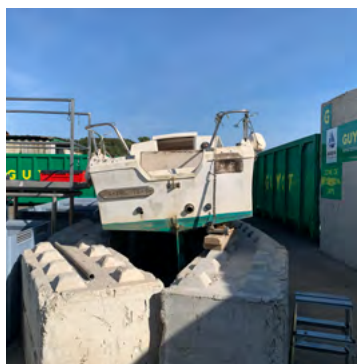


Guyot Environnement, ancré en Bretagne, engagé pour la fin de vie des bateaux

Acteur historique du recyclage en Bretagne, Guyot Environnement, membre du réseau Praxy, a naturellement trouvé sa place dans la filière portée par l'APER. Créé en 1983 à Brest, le groupe compte aujourd'hui près de 600 collaborateurs et un maillage d'une vingtaine de sites. Cinq d'entre eux sont agréés pour démanteler des bateaux de plaisance, avec un ancrage fort sur le littoral breton.

« La mer fait partie de notre ADN. On vient de Brest, en Bretagne. S'engager dans cette filière, c'était une évidence. »

Depuis 2019, les équipes traitent principalement des voiliers et bateaux à moteur de petite taille, avec des volumes soutenus, notamment à Kervignac près de Lorient, site le plus actif du groupe. En 2024, plus de 300 bateaux y ont été pris en charge.



Un bateau à moteur avant son démantèlement sur le site Guyot de Kervignac (56)

Au-delà des volumes, c'est aussi la capacité à gérer des opérations complexes qui distingue l'entreprise. L'intervention menée à l'Île-aux-Moines en 2022 en est un exemple marquant : plus de 120 épaves retirées en quelques jours, après un long travail de coordination entre la commune, l'État et l'APER. Autre cas emblématique, le trimaran de course de Briec Maisonneuve, échoué après une « fortune de mer », pris en charge puis démantelé dans les installations du groupe.

Si la filière ne constitue pas à elle seule un modèle économique, elle renforce l'image d'une entreprise investie pour son territoire.

« Ça ne fait pas vivre nos sites, mais ça montre qu'on agit concrètement pour l'environnement, pour nettoyer les ports. »



Bertrand Lastennet,
Responsable coordination des flux / référent éco-organisme APER

Engagé dans la valorisation des déchets, notamment via la production de combustible solide de récupération, le groupe reste attentif aux évolutions techniques, en particulier sur le traitement des composites.

Sur le terrain, les équipes poursuivent également un travail de sensibilisation auprès des plaisanciers et des acteurs locaux, avec une conviction : la filière a encore un potentiel de développement important, à condition de mieux faire connaître les solutions existantes. ●

Sur les routes du démantèlement

Pour qu'un bateau arrive dans un centre de traitement agréé, encore faut-il pouvoir l'y acheminer. Derrière cette étape souvent méconnue se cachent des professionnels du transport spécialisés, devenus un maillon essentiel de la filière. Parmi eux, **Jean-Luc Goepfert, dirigeant de NAVISTRANS**, sillonne les routes du sud de la France et de l'Europe depuis Narbonne.

Créée il y a six ans, son entreprise est spécialisée dans le transport de bateaux de petite et moyenne taille. Avec son Renault Master et sa remorque double essieu, il prend en charge des unités allant jusqu'à 2,5 tonnes, même si la majorité des transports concernent des bateaux de moins de 9 mètres.

Lorsque l'APER lance son référencement de transporteurs spécialisés, Jean-Luc Goepfert répond immédiatement présent.

« Avant d'être référencé par l'APER, je transportais déjà quelques bateaux destinés au démantèlement, mais seulement huit à dix par an. Aujourd'hui, j'en transporte presque trois fois plus. »

Au-delà du développement de son activité, cette collaboration fait écho à des convictions personnelles. Plongeur et pêcheur, il connaît bien le littoral méditerranéen et les conséquences que peuvent avoir les bateaux abandonnés ou en fin de vie sur les ports et l'environnement.

« Mes valeurs sont proches de celles de l'APER. J'ai toujours été sensible à la protection de l'environnement et au nettoyage des ports. »

Pour l'éco-organisme, son secteur d'intervention couvre principalement le littoral entre Perpignan et Marseille. Mais le reste du temps, son activité l'amène à parcourir l'Europe entière.

Corse, Portugal, Espagne, Irlande, Allemagne, Suisse, Croatie, Grèce ou encore Finlande : les kilomètres défilent au rythme des bateaux à transporter. Cette activité réserve parfois des moments particulièrement marquants.

Jean-Luc se souvient notamment d'un propriétaire venu assister au départ du bateau ayant appartenu à son épouse décédée.

« Il avait les larmes aux yeux. On sentait que ce n'était pas seulement un bateau qui partait. C'était aussi beaucoup de souvenirs. »

Comme de nombreux acteurs de la filière, il a accompagné la montée en puissance du nouveau dispositif de soutien au transport mis en place par l'APER.

« Il a fallu un temps d'adaptation au début, ce qui est normal. Aujourd'hui, tout fonctionne bien. Quand il y a une question, on s'appelle et on trouve une solution rapidement. »

En facilitant l'acheminement des bateaux vers les centres agréés, des entreprises comme NAVISTRANS contribuent concrètement au bon fonctionnement de la filière. Un travail discret mais indispensable, qui permet chaque année à davantage de bateaux en fin de vie d'être pris en charge dans de bonnes conditions. ●



Le réflexe réemploi



Kévin Brochen, Octopus

À Lézardrieux, près de Paimpol, Kévin Brochen développe une activité encore atypique dans le monde du nautisme. Avec Octopus, il récupère des bateaux, des équipements et du matériel destinés à disparaître pour leur offrir une seconde vie. Son constat est simple.

« Dans un bateau, il y a énormément de choses qui peuvent encore vivre. Le tout, c'est d'aller les chercher au bon moment. »

Là où la filière de démantèlement intervient lorsque le bateau arrive en fin de vie, Octopus se positionne juste avant. L'objectif n'est pas de remplacer le recyclage, mais de sauver tout ce qui peut encore être utilisé : accastillage, électronique, moteurs, équipements de pont, mais aussi kayaks, paddles, dériveurs ou catamarans.

Une activité qui s'est progressivement structurée grâce à la collaboration engagée avec l'APER.

Tout commence par un premier tri réalisé dans le système d'information de l'éco-organisme. Des échanges réguliers permettent ensuite d'identifier les bateaux ou les équipements présentant un potentiel de réemploi.

« Mon référent principal est Alexis Lepoittevin. On analyse les dossiers, on échange régulièrement et on identifie les bateaux qui peuvent encore avoir quelque chose à offrir. »

Pour les plaisanciers, la démarche se veut simple. Octopus gère le transport, la manutention et, lorsque cela est nécessaire, la sortie d'eau des bateaux.

« En fonction du potentiel de réemploi, je ne fais pas payer la récupération des biens. Au final, c'est souvent plus simple et moins coûteux pour le propriétaire. »

Au fil des mois, un stock conséquent s'est constitué dans les locaux de l'entreprise : moteurs, électronique, pièces détachées, dériveurs, catamarans ou équipements divers. L'ambition est désormais de structurer cette activité avec une boutique en ligne et un point de vente. Mais pour Kévin Brochen, le sujet dépasse largement la simple vente de pièces d'occasion.

Certaines unités déclarées irréparables retrouvent parfois une seconde chance grâce au réemploi.

« Une seule pièce peut rendre un bateau économiquement irréparable. Avec de l'occasion, on peut parfois le remettre en état. »

Cette approche contribue à prolonger la durée de vie des équipements tout en limitant le gaspillage de ressources encore parfaitement utilisables.

Pour autant, le modèle reste jeune et continue de se construire.

« Mon métier n'existe pas vraiment. Je nettoie, je démonte, je rénove, je garantis. Je suis plus proche d'une recyclerie maritime que d'une brocante. »

Dans cette phase de développement, l'APER joue un rôle essentiel en facilitant l'identification des gisements et en orientant vers Octopus des bateaux ou du matériel susceptibles d'être réemployés.

« Sans l'APER, ce serait compliqué. C'est une source importante de bateaux et de matériel. »

Au-delà de son activité, Kévin Brochen porte également une conviction forte sur l'avenir du nautisme.

Pour lui, le développement du reconditionné et l'arrivée de nouveaux pratiquants seront deux enjeux majeurs des prochaines années.

Une certitude pour celui qui consacre aujourd'hui son énergie à démontrer qu'avant d'être un déchet, un bateau peut encore être une ressource. ●



Structurer une réponse adaptée aux réalités martiniquaises

Pour Xavier Nicolas, Directeur de la mer en Martinique, la question des bateaux abandonnés dépasse largement le simple traitement des épaves. L'enjeu consiste désormais à construire une réponse adaptée aux spécificités du territoire et à agir en amont pour éviter que les bateaux ne deviennent des déchets.

En Martinique, la mer est partout. Avec ses milliers de mouillages et son attractivité nautique, l'île accueille chaque année des plaisanciers venus de métropole, d'Europe ou des Caraïbes. Mais cette richesse maritime s'accompagne aussi d'une réalité plus complexe : celle des bateaux abandonnés. Pour y faire face, la Direction de la mer travaille depuis plusieurs années aux côtés de l'APER et des acteurs locaux afin de structurer une véritable filière de prise en charge des bateaux de plaisance hors d'usage.

Au printemps 2026, une nouvelle opération d'envergure a ainsi été engagée dans la baie de Fort-de-France grâce à une enveloppe de **250 000 euros mobilisée par le Fonds vert**. Quinze navires abandonnés doivent être retirés du domaine maritime avant d'être orientés vers la filière de traitement.

Derrière chaque intervention se cache une organisation lourde : plongeurs, moyens nautiques, opérations de renflouement, transport et traitement des unités.

Au final, le coût moyen peut atteindre **près de 20 000 euros par bateau**.

Pour Xavier Nicolas, ces chiffres illustrent à quel point il est devenu indispensable d'agir avant que les situations ne se dégradent.

« Une épave, c'est d'abord un bateau dont on ne s'est pas occupé. »

Une réalité différente de la métropole

La Martinique présente des caractéristiques qui la distinguent fortement du territoire métropolitain.

L'île compte près de **30 000 mouillages pour seulement 2 500 places de port**. Une grande partie des plaisanciers évolue donc en dehors des infrastructures portuaires classiques, ce qui complique la sensibilisation, l'accompagnement et parfois même l'identification des propriétaires.

À cela s'ajoutent des situations particulières : navigateurs ayant



Xavier Nicolas, Directeur de la mer en Martinique

traversé l'Atlantique puis laissé leur bateau sur place, unités utilisées comme logement permanent ou encore mouillages sauvages installés durablement dans certaines zones.

Pour Xavier Nicolas, ces réalités imposent d'adapter les outils aux spécificités locales.

« Les process qui fonctionnent en métropole ne sont pas forcément ceux qui fonctionnent dans les territoires ultra-marins. »

Prévenir plutôt que guérir

Pendant longtemps, les efforts se sont concentrés sur le retrait des épaves existantes. Aujourd'hui, la stratégie évolue.

L'objectif consiste désormais à limiter l'arrivée de nouveaux bateaux abandonnés en agissant sur les causes plutôt que sur les conséquences. Plusieurs leviers sont progressivement déployés : mieux responsabiliser les propriétaires, développer des zones de mouillage organisées et encadrer davantage les situations de bateaux-logements qui occupent durablement l'espace maritime sans réelle perspective de navigation.

Pour le directeur de la mer, cette approche préventive est aussi une question de bon sens économique.

Chaque bateau abandonné représente potentiellement plusieurs milliers d'euros de dépenses publiques pour son enlèvement.

« Aujourd'hui, nous gérons les épaves. Demain, il faudra surtout empêcher qu'elles arrivent. »

Une filière qui se structure

Dans cette dynamique, l'APER joue un rôle essentiel. La filière apporte depuis 2020 une solution concrète permettant d'orienter les bateaux en fin de vie vers un centre de traitement agréé, en l'occurrence Métal Dom en Martinique.

Pour Xavier Nicolas, cette montée en puissance constitue une avancée majeure pour le territoire. « Elle permet non seulement de traiter les situations existantes, mais aussi d'accompagner la mise en place d'une véritable culture de responsabilité autour de la fin de vie des bateaux. »

Car au-delà des épaves, c'est bien la préservation durable du littoral martiniquais qui est en jeu.

« On veut bien accueillir des bateaux. Mais des bateaux qui naviguent. »

Une conviction qui résume parfaitement son action : développer le nautisme, préserver les espaces maritimes et éviter que les bateaux abandonnés d'aujourd'hui ne deviennent les épaves de demain. ●



Rendre le nautisme plus durable sans le rendre inaccessible



Guillaume Maggiar, Yamaha Motor France

Pour Guillaume Maggiar, directeur de la division Marine de Yamaha Motor France et trésorier de l'APER, la transition environnementale du nautisme ne pourra réussir qu'à une condition : rester compatible avec les réalités économiques des plaisanciers.

Après dix-sept années passées au sein de Yamaha, entre production, marketing, financement et activités marines, Guillaume Maggiar dispose d'une vision particulièrement complète du marché. Depuis un an et demi, il dirige la division Marine de Yamaha France et représente également les metteurs en marché au sein du conseil d'administration de l'APER.

Une position qui lui permet d'observer à la fois les évolutions du secteur et les défis auxquels la filière doit répondre.

« Si l'on veut être cohérent, il faut regarder l'ensemble du cycle de vie du produit. »

Une prise de conscience collective

Pour Guillaume Maggiar, la création de la filière APER a contribué à faire évoluer les mentalités.

Longtemps, la réflexion des fabricants s'est concentrée sur la conception, la fabrication et la commercialisation des bateaux et des moteurs. Désormais, la question de leur fin de vie fait pleinement partie de l'équation.

L'analyse du cycle de vie des produits, l'éco-conception ou encore la recyclabilité deviennent progressivement des sujets structurants pour l'ensemble de la profession.

Cette évolution s'inscrit dans une logique de responsabilité plus globale, qui consiste à mesurer l'impact d'un produit bien au-delà de sa mise sur le marché.

Un marché en pleine mutation

Cette transition intervient toutefois dans un contexte économique plus complexe qu'au sortir de la crise sanitaire.

La hausse des prix touche l'ensemble du secteur et rend l'accès à la plaisance plus difficile pour certains publics, notamment les primo-accédants.



En parallèle, de nouveaux usages émergent : location courte durée, bateaux partagés ou encore multi-propriété séduisent des plaisanciers qui souhaitent naviguer sans supporter seuls le coût d'acquisition d'une unité. Pour Guillaume Maggiar, ces évolutions doivent être prises en compte dans les réflexions de la filière.

« Il ne faut pas oublier que le bateau reste un loisir. »

Préparer les bateaux de demain

Parmi les grands sujets qui occupent aujourd'hui les acteurs du nautisme figure l'éco-modulation, qui vise à encourager les démarches d'éco-conception à travers le futur barème des éco-contributions.

Pour le dirigeant de Yamaha, cette évolution est nécessaire.

L'intégration de matériaux recyclés, l'amélioration de la recyclabilité des produits ou encore la prise en compte de leur impact environnemental constituent des pistes incontournables pour l'avenir. Mais cette transformation ne pourra se faire qu'étape par étape. **« Il faut bien commencer quelque part. »**

Selon lui, les grands acteurs ont un rôle particulier à jouer : expérimenter, partager leurs retours d'expérience et ouvrir la voie afin que l'ensemble de la profession puisse progresser.

« Les premiers doivent ouvrir la voie et partager ce qu'ils apprennent. »

Trouver le juste équilibre

Pour autant, Guillaume Maggiar refuse toute approche culpabilisante. Il compare volontiers le sujet à celui de l'alimentation biologique : certains consommateurs sont prêts à payer davantage pour un produit plus vertueux, d'autres n'en ont tout simplement pas les moyens.

Le défi consiste donc à faire progresser l'ensemble de la filière sans créer de nouvelles barrières à l'entrée.

« Je ne voudrais pas que les consommateurs se sentent fautifs de ne pas pouvoir acheter un bateau mieux éco-conçu pour des raisons financières. »

Pour lui, l'avenir du nautisme repose précisément sur cet équilibre : rendre les bateaux plus durables, mieux anticiper leur fin de vie et accompagner les innovations environnementales, tout en préservant l'accessibilité d'un loisir qui fait rêver plusieurs générations de plaisanciers.

Une conviction qui résume parfaitement son engagement au sein de l'APER : faire avancer la filière, sans jamais perdre de vue celles et ceux pour qui elle existe. ●



Dans les coulisses du démantèlement

À Gignac-la-Nerthe, près de Marseille, les bateaux arrivent une dernière fois par la route. Leur vie de plaisance est terminée. Commence alors une autre aventure, largement méconnue : celle du traitement, du recyclage et de la valorisation de leurs matériaux.

Suspendu à plusieurs mètres du sol, le voilier semble flotter une dernière fois. Quelques instants plus tôt, il reposait encore sur sa remorque. Désormais, il est soulevé par un impressionnant chariot de manutention avant d'être déposé dans la zone de traitement du site EPUR Méditerranée de Gignac-la-Nerthe, membre du Réseau PRAXY.

Ici, les bateaux ne prennent plus la mer. Ils entament leur dernière traversée. Chaque année, plus de 200 unités transitent par ce centre de traitement agréé partenaire de l'APER. Des voiliers, des bateaux à moteur, des unités accidentées, abandonnées ou simplement arrivées au terme de leur vie nautique. EPUR intervient également pour le compte de la Métropole Aix-Marseille-Provence dans la gestion de bateaux abandonnés ou laissés à quai depuis plusieurs années sans paiement de leur anneau par leurs propriétaires.

Mais contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, le démantèlement ne commence pas avec une disqueuse.

Une mécanique bien rodée

Lorsqu'un bateau arrive sur le site, la première étape consiste à le peser. Il est ensuite photographié et enregistré dans le système d'information de l'APER afin d'attester officiellement de sa réception. Selon son poids, il est manutentionné par les équipes du site s'il fait moins de 6 tonnes ou par un prestataire spécialisé au-delà, avant d'être positionné sur bers.

Le bateau est ensuite préparé pour son traitement, à commencer par la phase de dépollution. Les équipes vérifient qu'aucune bouteille de gaz, aucun gilet de sauvetage ou engin pyrotechnique de signalisation de détresse ne subsiste à bord. Les fluides résiduels (huiles, carburants) sont aspirés, les batteries retirées et orientées vers des filières spécialisées.

Chaque matériau possède en effet sa propre destination. Les métaux rejoignent des filières de recyclage spécialisées. Certaines pièces ou équipements peuvent être orientés vers le



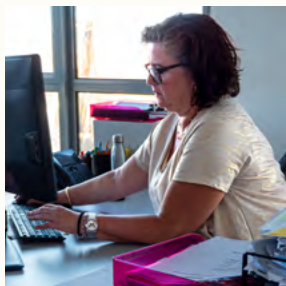


réemploi lorsqu'ils présentent encore un intérêt technique ou économique. Une ressourcerie maritime locale intervient directement sur le site pour récupérer mobilier, électronique, accastillage ou équipements encore valorisables. D'autres matières sont valorisées énergétiquement. L'objectif est simple : réduire au maximum la part de déchets ultimes.

Une fois les éléments démontables retirés – balcons inox, winchs, barre à roue ou équipements métalliques –, le bateau est finalement réduit en morceaux à l'aide d'un grappin. La quille en plomb est séparée et orientée vers sa propre filière de valorisation. Pour une unité arrivée complète sur le site, l'ensemble de ces opérations représente environ une demi-journée de travail.

Un travail d'équipe

Sur le terrain, les opérateurs d'EPUR réalisent les opérations de manutention, de dépollution, de découpe et de tri. Trois personnes interviennent directement dans le processus : un technicien chargé des opérations sur le bateau, un grutier responsable des manutentions. Le suivi administratif des dossiers et les relations avec les plaisanciers sont assurés par Elena Yakini.



Elena Yakini,
Assistante accueil client, réception et déclaration des bateaux

« Beaucoup de plaisanciers nous appellent avec des questions ou des inquiétudes. Mon rôle est de vérifier que leur dossier est complet, mais aussi de les accompagner dans leurs démarches. Pour certains, c'est la première fois qu'ils sont confrontés à la fin de vie d'un bateau. »

Mais derrière chaque bateau traité se trouve également toute une organisation moins visible. C'est là qu'intervient l'APER.



Xavier Le Dantec,
Responsable des opérations de traitement APER

Responsable des opérations de traitement, Xavier Le Dantec assure le lien permanent entre l'éco-organisme et les 37 centres agréés répartis sur le territoire.

Suivi réglementaire, accompagnement technique, harmonisation des pratiques, audits, partage de retours d'expérience ou recherche de nouvelles solutions de valorisation : son rôle consiste à garantir la qualité et la cohérence

de la filière à l'échelle nationale.

Chaque centre possède ses spécificités, ses contraintes et ses savoir-faire. L'enjeu est de permettre à tous de progresser ensemble en partageant les bonnes pratiques et en maintenant un haut niveau d'exigence environnementale.

« Derrière chaque bateau démantelé, il y a des hommes et des femmes, des procédures, des contrôles et une volonté commune de faire progresser la filière. » confie Xavier.

EPUR, un acteur industriel de proximité

Implanté dans le bassin industriel de Marseille-Fos, EPUR est un acteur reconnu du recyclage et de la valorisation des déchets. D'autres centres de traitement EPUR sont agréés par l'APER pour la prise en charge des bateaux de plaisance en fin de vie, en Occitanie et en Bourgogne.

Pour les équipes du site de Gignac-la-Nerthe, le traitement des bateaux représente une activité à part entière qui mobilise des moyens techniques importants : engins de levage, zones de stockage dédiées, compétences en dépollution et filières de valorisation spécialisées.

Aucun bateau ne ressemble réellement à un autre. Taille, matériaux, état général, équipements embarqués ou historique

du navire : chaque dossier nécessite une approche adaptée. EPUR assure également le transport des bateaux référencés par l'APER, de 2,50 mètres jusqu'à 24 mètres, avec une visite préalable systématique afin de valider la faisabilité logistique de chaque opération.

Cette diversité fait toute la singularité de la filière de démantèlement des bateaux de plaisance.



Jean-Christophe Salort,
Responsable commercial EPUR

Pour Jean-Christophe Salort, responsable commercial EPUR :

« Chaque bateau est différent. Entre un petit bateau à moteur abandonné dans un port, un voilier accidenté ou une unité héritée d'un parent, aucun dossier ne se ressemble. C'est ce qui rend ce métier aussi technique qu'humain. »

Un réseau au service de la filière

Pour accompagner les centres de traitement dans leurs missions, l'APER s'appuie également sur un écosystème de partenaires spécialisés. Parmi eux figure le Réseau Praxy, réseau national fédérateur d'entreprises indépendantes et régionales du recyclage et de la valorisation. Présent sur l'ensemble du territoire, Praxy est le mandataire des contrats avec l'APER et contribue au partage d'expertise, à la diffusion des bonnes pratiques et au développement de solutions de proximité adaptées aux enjeux des filières REP.

Cette logique de réseau permet aux centres agréés de bénéficier à la fois de leur ancrage local et de compétences mutualisées à l'échelle nationale.



Isabelle Védie, Directrice commerciale service éco-organismes, Praxy Environnement et Services

« Au sein des 16 sites Praxy engagés dans le réseau APER, EPUR Gignac occupe une place à part : c'est le centre qui démantèle le plus de bateaux. Par ailleurs, son implantation méditerranéenne se traduit aussi par une typologie très marquée, avec 61 % de bateaux à moteur monocoques, généralement de grandes unités, contre 53,1 % en moyenne dans notre réseau national. »

Une nouvelle vie pour les matériaux

Quelques heures après son arrivée sur le site, le bateau qui dominait encore la zone de manutention a déjà commencé sa transformation. Les matériaux ont été identifiés, séparés, pesés et orientés.

Car dans un centre de traitement agréé par l'APER, rien ne quitte le site sans traçabilité, c'est la règle. Une fois le démantèlement terminé, chaque flux de matière est pesé afin de vérifier la cohérence entre le poids du bateau à l'entrée et la somme des matières valorisées ou éliminées à la sortie.

Entre souvenirs de navigation et nouvelle vie des matériaux

Mais derrière cette réalité industrielle se cachent souvent des histoires très personnelles. Jean-Christophe Salort se souvient notamment d'un plaisancier venu assister à la déconstruction d'un bateau hérité de son père. Très ému, il souhaitait conserver un souvenir de cette histoire familiale. Les équipes lui ont alors démonté et remis la barre à roue avant le démantèlement.

Selon lui, entre 80 et 90 % des propriétaires entretiennent un lien affectif fort avec leur bateau et profitent souvent de leur passage sur le site pour raconter leurs souvenirs de navigation.

Un processus discret, souvent méconnu des plaisanciers, mais indispensable à l'économie circulaire portée par la filière APER. Car derrière chaque bateau démantelé se cache finalement la même ambition : permettre aux matériaux de poursuivre leur route, bien après la dernière navigation. ●



La fin de vie d'un bateau n'est pas toujours une question d'âge



En Martinique, Lorène Roustan n'avait jamais imaginé devoir se séparer de son bateau de cette manière. Après un accident survenu alors que son bateau était au sec sur une aire de carénage, elle a découvert une réalité à laquelle aucun plaisancier ne se prépare vraiment : organiser la fin de vie de son bateau. Le Dufour 42 de Lorène Roustan n'était pas en fin de vie. Construit en 1989, ce voilier de 12 mètres faisait l'objet de travaux d'entretien et de rénovation sur un chantier du Marin, en Martinique. Posé à terre sur ses bers, l'un de ces derniers a chassé, entraînant la chute du bateau. Ce jour-là, rien ne se passe comme prévu. Le bateau perd son équilibre et bascule brutalement sur le côté. Sous l'effet du choc, la quille arrache une partie du fond de coque.

« *On est tombé sur nous-mêmes.* »

À bord au moment de l'accident, Lorène Roustan voit en quelques secondes plusieurs années de projets s'effondrer. L'expertise est rapide. Même si le bateau est assuré tous risques et que la prise en charge se déroule dans de bonnes conditions, une évidence s'impose rapidement : la réparation n'est pas économiquement envisageable. Le bateau devra être déconstruit.

Trouver une solution

Comme beaucoup de plaisanciers confrontés à un sinistre majeur, Lorène Roustan ne connaît alors ni les démarches à suivre ni les interlocuteurs capables de l'accompagner. C'est le chantier naval qui lui parle de l'APER. La demande est effectuée directement sur le site internet et le dossier est rapidement orienté vers Métal Dom, centre de traitement agréé en Martinique.

« *Le site est fluide, c'est simple. Tout le monde peut y arriver, c'est vraiment rapide et intuitif.* »

Pour autant, la prise en charge d'un bateau accidenté ne se résume pas à quelques formalités administratives. Il faut organiser le transport, coordonner les opérations de manutention et acheminer l'unité jusqu'au centre de traitement. Dans ce cas précis, près de quarante kilomètres séparent le chan-

tier du site de démantèlement. Les opérations de grutage et de transport représentent un coût important, partiellement compensé par le dispositif d'aide mis en place par l'APER d'un montant de 700€H.T. Au final, environ 2 000 euros sont restés à la charge de la propriétaire.

« *Ça nous a coûté un peu, mais on reste responsables de notre bateau, comme tout plaisancier.* »

Une démarche assumée

Avant son départ vers le centre de traitement, le bateau est vidé au maximum. Certaines pièces sont démontées et revendues, notamment des équipements électroniques, des éléments d'accastillage ainsi que l'ensemble du gréement, encore en bon état. Une partie des aménagements intérieurs a également pu être valorisée. Le reste rejoint la filière de traitement.

Entre le retour de l'expertise de l'assurance et la déconstruction du bateau, il s'écoule à peine un mois et demi. Au total, un peu plus de trois mois séparent l'accident du démantèlement. Une rapidité qui surprend la plaisancière. Mais ce qu'elle retient surtout de cette expérience, c'est la qualité de l'accompagnement. « *À chaque étape, j'ai eu des interlocuteurs humains. Ça s'est super bien passé.* » Lorène Roustan n'a cependant pas souhaité assister au démantèlement de son bateau. « *C'était un crève-cœur.* »

Continuer à naviguer

Quelques mois plus tard, l'histoire ne s'arrête pourtant pas là. Le couple acquiert un Océanis 473 Performance de 14,5 mètres. Car pour Lorène Roustan, un bateau n'est pas seulement un moyen de transport ou un loisir : « *C'est aussi notre maison.* » Toujours installés en Martinique, ils poursuivent aujourd'hui leur projet de vie à bord. Avec une certitude : même lorsqu'un accident survient, des solutions existent pour accompagner les plaisanciers jusqu'au bout de l'histoire. ●

Ne jamais attendre l'épave



PORT DU CAP D'AGDE

Pour Angèle Combas, responsable du domaine portuaire du Cap d'Agde, la meilleure façon de gérer un bateau en fin de vie consiste à intervenir bien avant qu'il ne devienne une épave. Avec près de 4 100 emplacements répartis entre le port principal, le port Ambonne et les berges de l'Hérault, le Cap d'Agde est l'un des plus importants ports de plaisance français. Une taille qui impose une vigilance permanente sur l'état des bateaux accueillis.



Angèle Combas, Responsable du domaine portuaire du Cap d'Agde

Depuis plusieurs années, les équipes du port ont fait un choix clair : privilégier la prévention plutôt que l'urgence.

« Notre objectif n'est pas de gérer des épaves. Notre objectif est d'éviter qu'elles apparaissent. »

Concrètement, les agents effectuent une surveillance régulière des unités présentes dans le

port. Lorsqu'un bateau présente des signes de dégradation ou d'abandon, le propriétaire est contacté rapidement afin de trouver une solution avant que la situation ne se complique.

Cette démarche repose avant tout sur le dialogue. Les équipes expliquent la situation, présentent les différentes options possibles et accompagnent le plaisancier dans ses démarches. Lorsqu'un démantèlement est envisagé, le port aide à constituer les dossiers administratifs, coordonne les intervenants et prend même en charge, dans la plupart des cas, les opérations de sortie d'eau et de grutage.

« Il faut simplifier au maximum le parcours du détenteur. Plus on accompagne les propriétaires, plus on évite les abandons. »

Cette approche porte aujourd'hui ses fruits. En 2024, 114 bateaux ont ainsi été accompagnés vers une solution adaptée. En 2025, seuls 23 dossiers ont nécessité une intervention comparable. Pour Angèle Combas, cette baisse

n'est pas le signe d'un désengagement des propriétaires mais au contraire la preuve que le travail de prévention engagé depuis plusieurs années fonctionne.

Le port du Cap d'Agde est désormais régulièrement cité comme exemple sur ces sujets. Les équipes ont notamment participé à la création du référentiel « bateau dégradé » et aux travaux menés avec le Syndicat Mixte du Bassin de Thau, projet auquel l'APER contribue également, afin de partager leur retour d'expérience avec d'autres gestionnaires portuaires.

Pour autant, plusieurs difficultés demeurent : retrouver certains propriétaires, gérer les procédures de déchéance de propriété ou encore traiter les situations présentant un risque environnemental. Des problématiques auxquelles sont

confrontés de nombreux ports partout en France. Dans ce contexte, la collaboration avec l'APER apporte une réponse concrète en permettant d'orienter les bateaux en fin de vie vers une filière structurée et des centres de traitement agréés.

Une démarche que résume parfaitement Angèle Combas :

« Plus on agit tôt, moins on a d'épaves à gérer demain. »

Une chose est sûre : ça fonctionne et cette réussite doit être une source d'inspiration pour tous les ports français confrontés à la gestion de bateaux de plaisance en cours d'abandon. ●



La filière poursuit sa structuration

Depuis 2019, l'APER a construit une filière unique en Europe. Après une première phase consacrée à sa mise en place et à sa montée en puissance, les prochaines années seront marquées par plusieurs chantiers structurants : consolidation du dispositif de transport, développement du réemploi, renforcement du maillage territorial, évolution du barème, adaptation du cadre réglementaire et nouveaux outils de pilotage.

L'objectif n'est pas de changer de cap, mais de renforcer les fondations. Certains projets sont déjà engagés, d'autres sont en phase de test ou d'étude. Tous participent à la même ambition : rendre la filière plus efficace, plus lisible et plus durable pour l'ensemble de ses parties prenantes.



Lucas Debièvre,
Adjoint à la Déléguée Générale de l'APER

Le transport : confirmer la pertinence du dispositif

Le soutien forfaitaire au transport constitue l'une des principales évolutions du second agrément. Après une première phase de déploiement depuis l'automne 2025, l'enjeu est surtout de s'assurer du bon fonctionnement du dispositif, de confirmer sa pertinence, d'en mesurer les effets réels sur les demandes de prise en charge et d'en assurer la soutenabilité dans la durée.

Les premiers retours montrent qu'il répond à une attente forte de certains plaisanciers, ports et collectivités confrontés aux difficultés logistiques liées à l'évacuation des bateaux en fin de vie. Les prochaines années permettront de consolider le réseau de transporteurs référencés, d'améliorer la visibilité du dispositif et d'affiner

progressivement ses modalités de fonctionnement avant d'envisager toute évolution.

Au-delà du soutien financier, l'enjeu consiste désormais à vérifier que le dispositif répond pleinement à son objectif initial : lever certains freins à l'entrée dans la filière tout en préservant les équilibres économiques nécessaires à sa pérennité.

Lucas Debièvre : « Le transport n'est pas une baguette magique. Mais lorsqu'un bateau est bloqué depuis des années faute de solution logistique, quelques centaines d'euros peuvent parfois faire toute la différence. »

Le réemploi : mieux comprendre pour mieux agir

Le réemploi occupe une place croissante dans les réflexions de la filière. Les volumes déclarés progressent, passant de 44 à 67 tonnes entre 2024 et 2025. Derrière cette évolution encourageante subsistent néanmoins de nombreuses interrogations.

Depuis plusieurs années, l'APER et ses partenaires expérimentent, testent et structurent progressivement des solutions permettant de donner une seconde vie à certains équipements et matériaux issus des bateaux en fin de vie, voire des bateaux entiers. Cette montée en puissance demande du temps, des méthodes et des partenariats adaptés à un gisement particulièrement spécifique.

Dans la plaisance, les bateaux changent souvent plusieurs fois de propriétaire avant leur entrée dans la filière. Une partie importante des équipements susceptibles d'être réemployés est fréquemment retirée en amont. Dans ce contexte, l'APER souhaite d'abord mieux comprendre les pratiques existantes avant de définir une stratégie de développement plus ambitieuse.

Une étude nationale est engagée au printemps 2026 afin d'identifier les freins, les opportunités et les débouchés réellement accessibles. L'objectif est de poursuivre la structuration engagée ces dernières années, de consolider progressivement les partenariats existants et de répondre au mieux aux objectifs fixés par l'État, tout en tenant compte des réalités opérationnelles du terrain.

Alexis Lepoittevin : « Le réemploi ne se décrète pas depuis un bureau. Il faut identifier les pièces, trouver les débouchés, organiser la logistique et vérifier qu'il existe un véritable besoin. Nous avançons étape par étape. »



Alexis Lepoittevin,
Responsable des opérations logistiques

Le maillage territorial : pour suivre le développement du réseau

Le renouvellement du marché des prestataires de traitement durant l'été 2026 constitue une nouvelle étape dans le développement de la filière. L'objectif demeure inchangé : rapprocher les solutions de traitement des détenteurs de bateaux et améliorer la couverture du territoire.

Au fil des années, le réseau s'est renforcé pour apporter des réponses toujours plus proches des besoins locaux, avec un maillage au cœur des lieux de pratique de la plaisance, en mer et en eau douce. Cette dynamique doit se poursuivre afin de réduire les distances, simplifier les parcours et faciliter l'accès à la filière partout où des besoins sont identifiés.

Cette ambition se heurte toutefois à certaines contraintes structurelles, notamment liées aux procédures ICPE* auxquelles sont soumis les centres de traitement. Ces démarches administratives ralentissent l'émergence de nouveaux opérateurs, malgré les besoins identifiés sur certains territoires. La prise en compte de cette pro-



Enlèvement par camion grappin puis dépose en centre de traitement agréé.

*ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement.

Régime administratif applicable aux activités susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement. Les centres de traitement de bateaux relèvent notamment de la rubrique ICPE 2712-3, dont l'obtention nécessite des autorisations et contrôles spécifiques avant toute mise en activité.



Xavier Le Dantec,
Responsable des opérations de traitement

blématique dans la feuille de route nationale du nautisme constitue un signal positif pour accompagner le développement futur de la filière et favoriser l'émergence de nouvelles capacités de traitement. Elle devra toutefois se traduire par une simplification des procédures ICPE et une réduction des délais, afin de permettre l'émergence effective de nouvelles capacités de traitement.

Xavier Le Dantec : « Notre objectif n'est pas seulement d'avoir des points sur une carte. Il est également de trouver une solution de traitement des bateaux de plaisances en fin de vie au plus près de leur localisation et de couvrir à la fois la métropole comme les outre-mer »

Le barème de l'éco-contribution : préparer l'arrivée de l'éco-modulation

L'évolution du barème d'éco-contribution constitue l'un des grands chantiers du nouvel agrément. Pour conduire cette réflexion, l'APER a choisi de s'appuyer sur un cabinet spécialisé chargé d'analyser les pratiques d'autres filières REP, d'étudier les évolutions réglementaires en cours et de consulter les adhérents.

Derrière le terme parfois technique d'éco-modulation se cache une question simple : comment faire de ce levier un outil d'incitation pour encourager les metteurs en marché à mieux concevoir les bateaux, en tenant compte notamment des matériaux utilisés et de leur recyclabilité.

Les travaux engagés doivent permettre d'identifier des critères

simples, applicables et cohérents avec les spécificités du nautisme. L'ambition est d'encourager les bonnes pratiques sans créer de complexité inutile ni fragiliser l'équilibre économique de la filière.

Le futur dispositif devra répondre à une double exigence : rester juste pour les metteurs en marché tout en assurant la stabilité financière de l'éco-organisme dans un contexte où les volumes de ventes de bateaux neufs connaissent des évolutions parfois marquées.

La réglementation : partager les constats du terrain

Après plusieurs années de fonctionnement, la filière dispose désormais d'un retour d'expérience suffisamment important pour nourrir une réflexion sur certains objectifs définis lors de sa création. Les travaux menés ces dernières années mettent en évidence des écarts entre certaines hypothèses initiales et les flux réellement observés. Durée de vie des bateaux, contraintes logistiques, complexité administrative ou encore ralentissement du marché du nautisme contribuent à expliquer ces différences.

Dans un esprit de dialogue avec les pouvoirs publics, l'APER souhaite partager ces constats afin de garantir que les objectifs poursuivis demeurent cohérents avec les réalités opérationnelles de la filière. L'enjeu n'est pas de réduire les ambitions environnementales mais d'en assurer la crédibilité, l'efficacité et la soutenabilité. Cette réflexion vise également à préserver un cadre stable et cohérent pour l'ensemble des acteurs impliqués.

Car la performance d'une filière se mesure autant à ses résultats qu'à sa capacité à durer dans le temps.

Ivana Lazarevic : « Nous ne demandons pas moins d'ambition. Nous demandons des objectifs réalistes et atteignables, construits à partir du terrain et fondés sur des efforts partagés. C'est à cette condition que la filière pourra continuer à progresser durablement. »

Les outils numériques : renforcer la connaissance de la filière

La qualité des données constitue un enjeu majeur pour le pilotage futur de la filière. Plusieurs réflexions sont actuellement engagées afin de développer de nouveaux outils permettant à la fois de faciliter la déclaration des mises sur le marché par les adhérents, d'en simplifier le traitement par l'APER et de mieux exploiter les informations collectées. L'objectif est de mieux connaître les caractéristiques des bateaux mis sur le marché — volumes, typolo-

gies, matériaux, dimensions — afin de suivre plus précisément les évolutions du marché et de les rapprocher progressivement des performances de traitement observées.

Cet outil doit aider l'APER à constituer une base de connaissance plus complète sur les bateaux mis sur le marché et de travailler d'avantage sur l'introduction de nouveaux critères d'éco-modulation.

À terme, cette meilleure connaissance des flux et des tendances contribuera à éclairer les décisions stratégiques à long terme, à anticiper les évolutions du gisement et à renforcer la capacité de pilotage de l'éco-organisme.

Comme pour les autres chantiers engagés, l'objectif n'est pas de multiplier les outils, mais de disposer des informations nécessaires pour prendre les bonnes décisions au bon moment. ●



Ivana Lazarevic, Déléguée Générale



Démantèlement en cours.

Les grands moyens sont parfois requis pour désenvaser les épaves destinées au démantèlement.



Sur le terrain, dans les médias, au plus près des plaisanciers.

Une filière utile est aussi une filière visible. Salons nautiques, opérations spéciales, campagnes locales, partenariats, relations presse ou communication digitale : l'APER agit toute l'année pour informer, sensibiliser et accompagner ses publics. Tour d'horizon de quelques actions menées pour faire connaître les solutions de la filière et mobiliser l'ensemble de son écosystème.



NOUS SOMMES PRÉSENTS EN 2026, SUR LES PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS NAUTIQUES FRANÇAIS

- **Nautique de Saint-Malo**
16-19 avril, Stand partagé avec PYRéO
- **Le Salon fluvial, Saint-Jean-de-Losne**
24-26 avril
- **Salon international du multicoque, La Grande Motte**
22-26 avril
- **Yachting Festival, Cannes**
8-13 septembre
- **Grand Pavois, La Rochelle**
22-27 septembre
- **Paris Nautic Show 2026, Le Bourget**
25-29 novembre



PLAN D'ACTIONS MARTINIQUE ET SAINT-MARTIN

Radio, presse, réseaux sociaux, web-marketing, vidéos en partenariats avec les centres de traitement locaux (Métal Dom et VERDE SXM). Ces deux vastes opérations lancées en fin d'année ont permis de toucher/ sensibiliser les plaisanciers de ces deux territoires avec des messages ciblés, contextuels, dans des media consommés localement.

LANCEMENT DU DISPOSITIF TRANSPORT

Pour faciliter l'accès au démantèlement, l'APER a lancé son dispositif d'aide au transport. Derrière ce nouveau service, un important travail de structuration a été mené : recrutement de transporteurs spécialisés, accompagnement des partenaires et déploiement d'outils dédiés. L'objectif : proposer aux plaisanciers des solutions toujours plus simples et accessibles.

OPÉRATIONS SPÉCIALES

Nous organisons régulièrement des opérations d'enlèvement en nombre. Nous travaillons par exemple main dans la main depuis la création de l'éco-organisme avec la Fédération Française de Voile et ses 1000 clubs, pour des enlèvements ciblés et groupés. Depuis 2020, pas loin de 3000 bateaux ont été collectés et traités. Par ailleurs, nous travaillons avec des communes insulaires comme l'île d'Yeu pour nettoyer fonds de jardins, ports et littoraux. Des projets gérés généralement plusieurs mois à l'avance, en collaboration avec les départements.

SALONS NAUTIQUES

Derrière chaque salon, il y a des dizaines de questions, de rencontres et d'échanges. Les salons nautiques restent un moment privilégié pour expliquer la filière, rassurer les plaisanciers, accompagner les professionnels et valoriser le travail mené par l'ensemble des acteurs engagés aux côtés de l'APER. Nos stands sont généralement partagés avec PYRéO, l'autre éco-organisme de la mer. Il nous arrive aussi de partager un espace sur le stand d'un des centres de traitement agréés locaux.

UNE NOUVELLE VOIX POUR LA FILIÈRE

Parce qu'une filière se construit aussi par le partage d'expériences et la transmission des connaissances, l'APER a lancé en 2025 le premier numéro de #recyclermonbateau. Ce hors-série de plus de 40 pages retrace cinq années de structuration de la filière à travers des témoignages, des reportages et des retours d'expérience. Un nouvel outil de référence destiné aux adhérents, partenaires, collectivités, centres de traitement et professionnels du nautisme. Vous avez l'édition 2026 entre les mains. ●



L'équipe de l'APER en séminaire à Marseille : Xavier, Alexis, Ivana, Lucas, Mymy et Élise.

Petit équipage, grandes ambitions

Ils ne sont que six. Six personnalités, six parcours, six expertises complémentaires. Une taille d'équipe qui impose de l'agilité, de la polyvalence et une forte capacité d'adaptation. À l'APER, chacun connaît son périmètre d'action, mais personne ne travaille seul. Les sujets se croisent, les compétences se complètent et les décisions se construisent collectivement.

Cette organisation à taille humaine nourrit ce qui fait aujourd'hui l'identité de l'éco-organisme : des relations simples et directes, une disponibilité reconnue par les acteurs de la filière et une volonté permanente de trouver des solutions concrètes. Plus qu'un mode de fonctionnement, c'est une manière d'incarner au quotidien les valeurs qui guident l'action de l'APER.

Responsabilité partagée

Chacun pilote son domaine d'expertise tout en contribuant à la réussite collective de la filière.

Transparence

Une équipe accessible qui privilégie le dialogue direct, l'écoute et la clarté des échanges.

Pragmatisme

Des solutions adaptées aux réalités du terrain, construites au plus près des besoins des plaisanciers et des professionnels.

Engagement humain

Une présence quotidienne aux côtés des détenteurs, adhérents, centres agréés, transporteurs et partenaires.

Solidarité de la filière

La conviction que les meilleurs résultats s'obtiennent grâce à la coopération et à la complémentarité des acteurs.

Six profils, six missions

Ivana Lazarevic

Tenir la barre, représenter la filière et préparer son avenir, assurer le bon fonctionnement de l'éco-organisme.

Lucas Debièvre

Accompagner la direction générale dans le pilotage stratégique de l'APER, fédérer les adhérents, représenter la filière auprès des médias et des partenaires.

Xavier Le Dantec

Animer le réseau des centres agréés et piloter les opérations de démantèlement et de valorisation.

Alexis Lepoittevin

Coordonner le réseau des transporteurs, coordonner les collectes et les projets de réemploi partout sur le territoire.

Élise Brinon

Faire rayonner la filière, développer les outils et transformer les données en solutions utiles.

Mymy Bovet

Accompagner les plaisanciers au quotidien et faciliter chaque étape de leur parcours.

CRÉDITS ET REMERCIEMENTS

NUMERO 1 de **recycler mon bateau**, le magazine de l'éco-organisme APER.

Edition de juillet 2026

Direction de la publication :

Ivana Lazarevic, Déléguée Générale APER

Coordination éditoriale : **Élise Brinon, Chargée de mission communication et projets transverses à l'APER**

Comité éditorial :

Lucas Debièvre, Alexis Lepoittevin, Xavier Le Dantec, Mymy Bovet

Conception éditoriale, rédaction et direction de projet :

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

Conception graphique, layout, illustrations : **Anja Helling**

Crédits photos : **Agence Kern, M. Chaumien, Unsplash**

(Titouanc, Céline S, Craig Cameron, Benoit Deschassaux, Marin Tulard)

Impression : **Calligraphy** / Magazine imprimé sur papier recyclé dans une imprimerie labellisée Imprim'Vert®.

Vous souhaitez réagir à ce magazine ?
Donner votre avis ? Nous apporter des idées de sujets ou témoigner dans l'édition 2027 ? Contactez-nous sur communication-aper@aper.asso.fr

MERCI !

L'APER remercie chaleureusement l'ensemble des personnes ayant contribué à la réalisation de ce second numéro du magazine.

Merci aux collaborateurs de l'éco-organisme, aux administrateurs, aux metteurs en marché adhérents, aux centres agréés, aux transporteurs, aux partenaires du réemploi, aux représentants institutionnels ainsi qu'à tous les acteurs de la filière qui ont accepté de partager leur expérience, leur vision et leurs témoignages.

Merci également aux plaisanciers qui, chaque année, font le choix d'une fin de vie responsable pour leur bateau et contribuent ainsi au développement d'une filière toujours plus performante et vertueuse.

Enfin, un remerciement particulier à toutes celles et ceux qui œuvrent au quotidien sur le terrain pour donner une seconde vie aux matériaux, développer de nouvelles solutions et faire progresser collectivement la filière de démantèlement et de valorisation des bateaux de plaisance.

Toute reproduction, même partielle, des textes, photographies ou illustrations contenus dans cette publication est interdite sans l'autorisation préalable de l'éditeur.

**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 Aurélie

Entreprise Adhérente

ÉCO-CONTRIBUTION COLLECTÉE,
LITTORAUX PRÉSERVÉS



#recyclermonbateau

Avant, dans ce port, il y avait le vieux bateau tout moisi de Sandrine. Celui-ci a enfin pu être dégagé, démantelé, recyclé et valorisé gratuitement pour Sandrine, grâce à l'achat du dériveur neuf d'Aurélie (qui ne connaît pas Sandrine), et à l'éco-contribution collectée et reversée par la marque adhérente.



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