

Déchets infos

Actualités, enquêtes et reportages sur la gestion des déchets

N° 258 — 6 septembre 2023

www.dechets-infos.com
Twitter : @Dechets_Infos

VHU Systèmes individuels et demande de report

La filière fonctionnera surtout avec des systèmes individuels. Plusieurs parties prenantes demandent un report de six mois du lancement de la filière. Les objectifs de collecte, purement « indicatifs », seront remplacés d'ici quelques années par des objectifs européens.

La filière de REP sur les véhicules hors d'usage (VHU) devrait fonctionner avec quelques systèmes individuels qui auront une part majoritaire du marché, notamment pour les groupes français Stellantis (ex-PSA) et Renault et le groupe allemand VAG (Volkswagen, Audi...), et avec un ou quelques éco-organismes ayant une part de marché minoritaire, qui porteraient entre autres sur des véhicules importés.

En effet, comme nous l'indiquions en avril dernier

(voir [Déchets Infos n° 250](#)), les principaux constructeurs souhaitent mettre en œuvre la filière avec des systèmes individuels (SI), notamment pour pouvoir récupérer des pièces détachées extraites sur leurs propres modèles, afin de pouvoir les revendre comme pièces de réemploi. Les pouvoirs publics avaient manifesté initialement le souhait qu'il devrait y avoir un SI par marque plutôt qu'un par groupe. Les constructeurs y étaient opposés et selon plusieurs sources, ils ont obtenu

Au sommaire

- **Filière bateaux de plaisance : objectifs en baisse, coûts en hausse**

Le nouveau cahier des charges propose des objectifs de collecte beaucoup plus bas que ceux (non atteints) de l'agrément actuel.

—> p. 7

- **Bateaux de plaisance : les épaves bientôt incluses dans la REP, sous conditions**

Les épaves et bateaux abandonnés pourront être collectés gratuitement par l'éco-organisme, sauf (pour l'instant) s'ils sont en eau douce.

—> p. 10

- **Bateaux de plaisance : les metteurs en marché contre la prise en charge des épaves**

Selon plusieurs sources, les metteurs en marché souhaitent que les épaves soient à la charge des propriétaires des bateaux.

—> p. 12

gain de cause. Renault (qui détient quatre marques), Stellantis (quatorze marques) et VAG (sept marques) devraient donc avoir chacun leur SI.

La filière est supposée démarrer le 1^{er} janvier prochain. Mais plusieurs parties prenantes dont Federec (la Fédération des entreprises du recyclage) et Mobilians (ex-CNPA, Conseil national des professions de l'automobile) ont demandé vendredi dernier, à l'occasion d'une réunion avec les pouvoirs publics, un report au 1^{er} juillet 2024. Elles ont fait valoir que le calendrier est serré compte tenu des étapes à franchir avant le démarrage : fin de la consultation publique (le 8 septembre), consultation de la CIFREP (commission inter-filières de REP) ce jeudi, publication des cahiers des charges, rédaction et dépôt des demandes d'agrément, étude des dossiers et publication des arrêtés d'agrément, signature des conventions entre les SI ou les éco-organismes et les centres VHU... Pour l'instant, les pouvoirs publics n'ont pas pris officiellement position sur ce point. On les sait généralement assez réticents à tout report des dates de démarrage, même si les démarrages effectifs, opérationnels, sont impossibles ou très difficiles aux dates prévues.

Progression

Mobilians et Federec craignent par ailleurs que la mise en place de la REP se traduise par une forte réduction du nombre de centres VHU. On compte actuellement 1 600 à 1 700 centres VHU. Selon les deux organisations, il pourrait, à terme, n'y en avoir plus que 600 à 700, soit un millier de moins.

Selon Mobilians, les objectifs de collecte et de recyclage fixés par le cahier des charges sont presque tous



Photo : Olivier Guichardaz

Chaque année, entre 200 000 et 400 000 VHU échappent à une gestion réglementaire, laquelle doit théoriquement se faire dans un centre VHU et/ou chez un broyeur.

atteints, sauf pour le verre. Mobilians considère donc que la mise en place de la filière n'apporte presque rien sur le plan environnemental.

La progression prévue pour les objectifs de collecte est en outre assez faible : 65 % des mises en marché en 2024, 68 % en 2026 et 70 % en 2028.

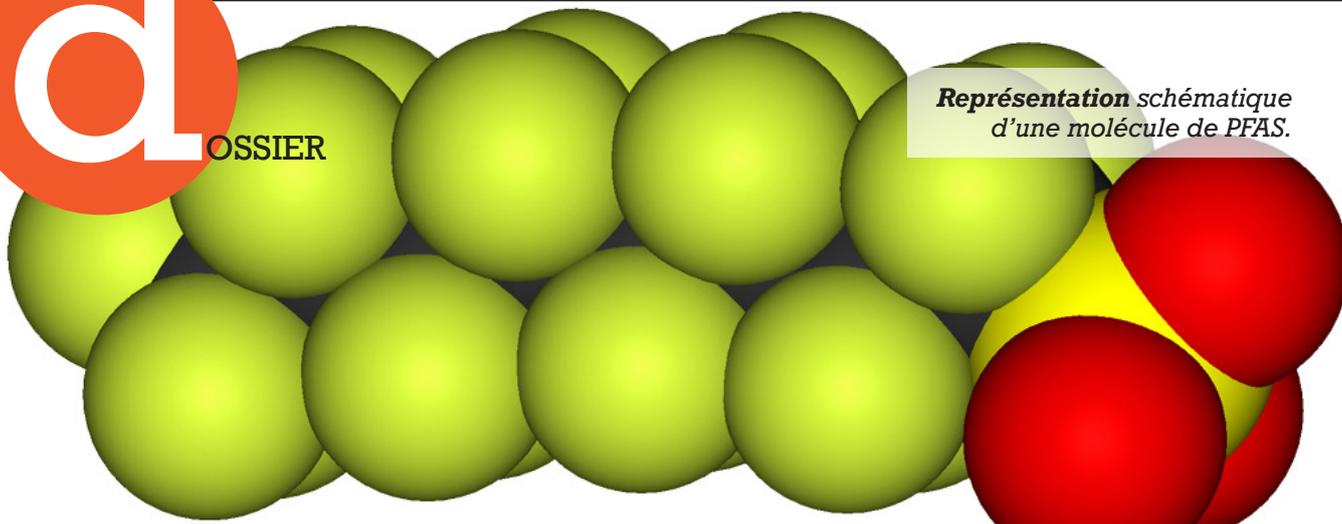
Fait notable : les objectifs de collecte mentionnés dans le projet de cahier des charges sont purement « *indicatifs* ». A notre connaissance, c'est une première, les objectifs étant en général impératifs — même si on n'a jamais vu, pour l'instant, un éco-organisme sanctionné de ne pas avoir atteint les siens.

En tout état de cause, les objectifs français actuels seront, d'ici quelques années, supplantés par des objectifs européens, puisqu'un règlement européen est en cours de préparation pour les VHU. Federec demande pour sa part que la matière récupérée sur les VHU appartienne aux opérateurs (centres VHU, broyeurs) plutôt qu'aux éco-organismes ou aux SI. Actuel-

lement, dans les autres filières « opérationnelles » (lorsque les éco-organismes prennent eux-mêmes en charge les déchets, via des sous-traitants), la matière appartient généralement aux éco-organismes, ce qui retire aux opérateurs une part de leur activité (la vente de la matière). Selon Federec, les pouvoirs publics n'ont pas encore tranché sur ce point pour les VHU.

Gestion illégale

Enfin, Mobilians comme Federec disent craindre que la mise en place de la REP soit inefficace pour lutter contre la gestion illégale des VHU, en France ou à l'exportation, notamment à destination de l'Afrique. La faiblesse des objectifs de collecte assignés — à titre « *indicatif* » — aux metteurs en marché contribuerait selon eux à cette faible efficacité. Actuellement, il y a environ 1,2 à 1,3 million de véhicules qui deviennent « hors d'usage » en France chaque année, mais sur l'ensemble, entre 200 000 et 400 000 échapperaient à la filière légale. ●



PFAS

Pourquoi la gestion des déchets est concernée

Toutes les installations de traitement sont susceptibles de recevoir des déchets contenant des PFAS. On manque pour l'instant de normes, en premier lieu pour mesurer les quantités et les toxicités globales. Des valeurs limites devraient, à terme, être fixées.

Les pouvoirs publics commencent à se soucier depuis quelques mois de l'omniprésence dans l'environnement de PFAS, des substances per- et polyfluoroalkylées (en anglais, « *per- and polyfluoroalkyl substances* », d'où l'abréviation, que

l'on prononce « pifasse »). En janvier dernier, le ministère de la Transition écologique (MTE) a ainsi rendu public un « *plan d'actions ministériel sur les PFAS* » ([téléchargeable ici](#)). Et tout récemment, le MTE a rendu public un rapport daté

de décembre 2022, réalisé par l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et faisant une « *analyse des risques de présence de PFAS dans l'environnement* » ([téléchargeable ici](#)). ●

● PFAS : kézako ?

Les PFAS sont, selon l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), une famille de substances « *caractérisées par une chaîne carbonée dont au moins un carbone est complètement substitué par des atomes de fluor* » (voir [le rapport de l'IGEDD](#)). Mais un spécialiste précise, en se référant plutôt à la définition officielle, plus

complexe : « *toute substance qui contient au moins un atome de carbone méthyle complètement fluoré (CF₃-) ou méthylène (-CF₂-), sans aucun atome H/Cl/Br/I lié* » ([arrêté du 20 juin 2023](#)).

Il existe des milliers de PFAS différents, selon les chaînes carbonées considérées et le nombre d'atomes de fluor qui ont été substitués aux carbonés.

Les PFAS n'existent pas à l'état naturel, ils sont fabriqués intentionnellement, ce qui les différencie notamment des dioxines et des furanes, dont la formation est, sauf exception, non voulue puisqu'il s'agit généralement de sous-produits d'une combustion, dans des conditions données (présence de chlore et température se situant dans une certaine fourchette). ●

● Où trouve-t-on des PFAS

Les PFAS sont utilisés dans une grande variété de produits : ustensiles de cuisine (pour leurs propriétés anti-adhésives), vêtements, textiles d'ameublement et revê-

tements de sol (propriétés déperlantes et « anti-salisantes »), emballages (propriétés imperméabilisantes, anti-graisse...), mousses pour l'extinction des incendies

(retardateurs de flamme), produits cosmétiques, peintures (propriétés plastifiantes), batteries de véhicules électriques (propriétés anti-corrosion), etc. ●

● Quels problèmes posent les PFAS

Certains PFAS posent des problèmes environnementaux et sanitaires avérés en raison de leur toxicité. Ils présentent notamment une toxicité pour le foie. Ils sont également suspectés d'être cancérogènes et certains sont avérés toxiques pour la reproduction.

Trois groupes de PFAS (les PFOS, les PFOA et les PFHxS) ont en outre été déclarés polluants organiques persistants (POP) et sont donc soumis à la réglementation sur les POP ([règlement européen](#)) : interdiction d'usage, interdiction de recyclage, interdiction d'exportation, obligation de les détruire, etc.

Stabilité

Pour la plupart des autres PFAS, on n'a pas de certitude mais les risques sanitaires et environnementaux sont soupçonnés.

En outre les PFAS présentent une très grande stabilité chimique qui fait qu'ils mettent un temps très long à se dégrader dans l'environnement (d'où leur surnom de « *polluants éternels* »). Ils sont également bioaccumu-

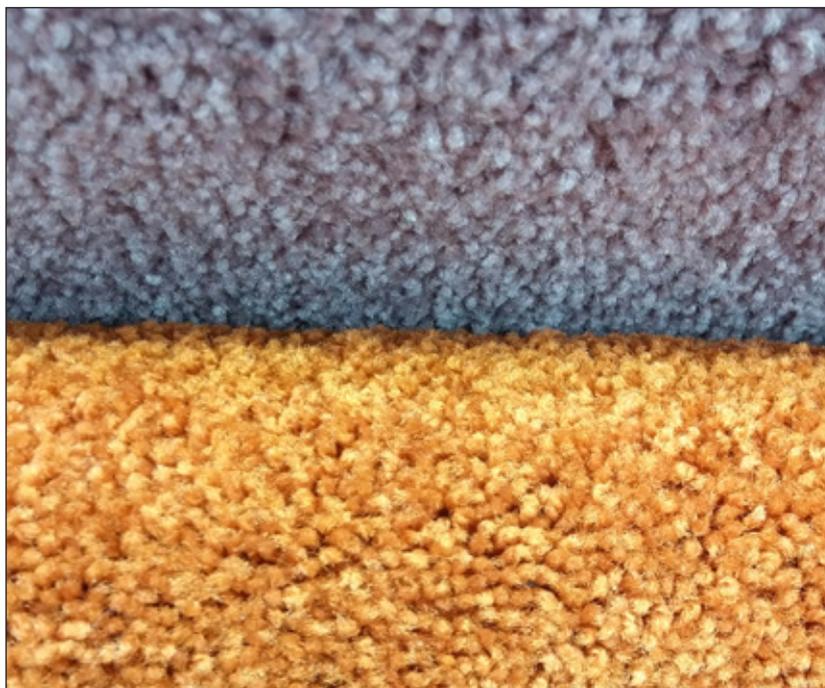


Photo : Dominique via Pixabay

Les PFAS sont utilisés notamment comme agents déperlants ou « anti-salissures », dans des textiles d'ameublement ou des vêtements.

lables. Pour les éliminer du corps humain, il faut plusieurs années. Les PFAS sont également très mobiles ; certains peuvent se déplacer sur de très longues distances par l'air ou par l'eau.

Enfin, il faut préciser que les PFAS sont solubles dans l'eau,

à l'inverse des dioxines et furanes, qui sont lipophiles. Cette solubilité dans l'eau facilite leur dissémination, jusque dans les nappes phréatiques, les étendues et les cours d'eau, ainsi que dans la chaîne alimentaire jusqu'aux humains. ●

● Pourquoi la gestion des déchets est concernée

C'est bien évidemment la présence de PFAS dans des produits qui deviennent, un jour ou l'autre, des déchets qui est leur porte d'entrée dans les chaînes de traitement de déchets, qu'il s'agisse du recyclage, de l'incinération, de la coïncinération, de l'enfouissement, etc.

On trouve ainsi des PFAS dans les déchets non dangereux et dans les déchets dangereux, et donc dans les installations de traitement qui concernent ces déchets : usines d'incinération

d'ordures ménagères (UIOM), cimenteries (coïncinération), installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND), usines d'incinération de déchets dangereux (UIDD) et installations de stockage de déchets dangereux (ISDD), sans oublier les centres de tri et les usines de recyclage, par exemple d'emballages ou de textiles, en raison de la présence PFAS dans certains d'entre eux.

En l'absence de traitements spécifiques, on trouve éga-

lement des PFAS dans les résidus des installations de traitement : mâchefers d'incinération d'ordures ménagères (MIOM), résidus d'épuration des fumées d'ordures ménagères (REFIOM), et idem pour les déchets dangereux (MIDD, REFIDD), lixiviats des ISDND et des ISDD.

Recyclage

On trouve aussi des PFAS dans les émissions gazeuses des UIOM et des UIDD.

Les installations de recyclage

peuvent également avoir à traiter des déchets contenant des PFAS, avec donc le risque de recycler involontairement ces substances, ceci provoquant la contamination de matières premières recyclées.

Enfin, on trouve des PFAS dans les eaux usées et donc dans les boues de stations d'épuration, qui sont souvent épandues ou traitées en méthanisation ou compostage avec des biodéchets et/ou des déchets verts.

Pour faire simple, on trouve donc des PFAS dans de très nombreux objets de la vie quotidienne, et donc fatalement et notamment dans les installations de traitement de déchets issus de ces objets... ●

● Quelle réglementation pour le traitement

Actuellement, il n'existe pas de réglementation spécifique sur le traitement de tous les PFAS. Pour l'incinération (UIOM ou UIDD) et la coïncinération (cimenteries), les opérateurs se réfèrent à ce qui est préconisé dans des guides techniques de la Convention de Bâle sur les POP (puisque trois groupes de PFAS sont classés POP). Ces guides prescrivent :

- une efficacité de destruction (*destruction efficiency*, alias DE), qui est le rapport entre la quantité introduite dans le four et celle émise à la cheminée, auquel on ajoute les quantités présentes dans les REFIOM et dans les mâchefers ;
- une efficacité de destruction et d'élimination (*destruction and removal efficiency* ou DRE), qui est le rapport entre la quantité introduite dans le four et celle émise à la cheminée.

Manque de normes

La DE doit, selon les guides techniques, être au moins égale à 99,99 %, et la DRE, au moins égale à 99,9999 %. Dans tous les cas, cela suppose de pouvoir faire des mesures fiables sur les PFAS entrant dans les fours et sur ceux qui en sortent, que ce soit



Photo : Socool Koon via Pixabay

Certains gobelets en carton peuvent contenir des PFAS, afin d'assurer leur étanchéité. Idem pour certaines pailles en carton.

sous forme gazeuse ou solide. Pour les solides et les liquides, il existe quelques laboratoires dans le monde capables de faire les mesures, mais les normes sur le sujet sont encore loin d'être abouties. Pour les gaz (mesures à la cheminée), c'est semble-t-il plus délicat (il n'y a pas encore de norme sur la méthode) et potentiellement plus coûteux.

Pour les autres types de traitement de déchets (enfouissement, compostage, recyclage...), il n'existe aucune valeur de référence permettant de juger de la performance des traitements vis-à-vis des émissions de PFAS. Pour le recyclage, en particulier, se pose la question de leur dispersion dans les matières issues du recyclage. ●

● Quelles techniques de traitement

Pour le stockage (décharge), le but est d'éviter que les effluents liquides rejetés dans le milieu naturel (lixiviats) soient contaminés. Ce qui suppose de piéger les PFAS avant rejet. Plusieurs techniques sont

considérées comme efficaces, notamment la filtration sur charbon actif, sur résines spécifiques ou encore l'osmose inverse. Pour l'incinération, des campagnes d'essais sont en cours de réalisation en

France et dans d'autres pays de l'Union Européenne afin de définir la ou les bonnes méthodes permettant une élimination suffisante des PFAS. Pour le recyclage, le problème principal est celui de la détection, pour éviter de recy-

cler des PFAS. Nous n'avons pas connaissance de mesures

qui auraient été réalisées dans ce domaine (ce qui ne veut

toutefois pas dire qu'il n'y en a pas eu). ●

● Un dossier en chantier

Dans les mois et les années à venir, le dossier devrait beaucoup évoluer.

Concernant les mesures des émissions gazeuses, on peut souhaiter — et il est probable — que des laboratoires européens soient prochainement en mesure de concurrencer le seul laboratoire (américain) présent sur le secteur.

On peut également souhaiter qu'il soit bientôt établi des équivalents toxiques qui permettront de mesurer la toxicité d'un ensemble de différents PFAS en additionnant les toxicités de chacun des composants du mélange (à l'image de ce qui existe par exemple pour les dioxines et furanes, pour lesquels on ne compte pas la masse des différentes molécules mais

la masse après avoir appliqué l'équivalent toxique de chaque molécule, baptisé iTeq).

Valeurs limites

Pour le traitement des déchets mais aussi pour tous les secteurs industriels concernés, il est probable que les pouvoirs publics définissent, au niveau européen, des valeurs limites d'émission (VLE) qui remplaceront le recours actuel à la DE et à la DRE, dont l'inconvénient est qu'elles ne fixent de limite d'émissions qu'en fonction de ce qui entre dans la chaîne de traitement.

Le point crucial reste aujourd'hui la mesure. Il n'y a actuellement pas de norme française, européenne ou internationale pour définir

comment les PFAS doivent être analysés dans les différents types de déchets (solides ou liquides) ou dans les effluents (liquides ou gazeux). La sensibilité des équipements de mesure est également un enjeu sur lequel les laboratoires doivent encore travailler. Enfin, le nombre de PFAS analysables est, selon les spécialistes que nous avons consultés, un autre champ d'investigation sur lequel les laboratoires doivent très vite s'améliorer.

Pour tout cela (hormis la détermination d'un équivalent toxique, qui relève surtout des scientifiques), le moteur principal sera certainement la réglementation, notamment européenne pour ce qui nous concerne. ●

Les contenus
DE DÉCHETS INFOS

sont protégés
par le
droit
d'auteur

Si vous souhaitez
copier et diffuser
des articles de Déchets Infos
dans le cadre de votre
activité professionnelle

Vous devez en demander
l'autorisation au CFC

www.cfcopies.com



Contact / dea@cfcopies.com



Photo : Olivier Chabaud

Bateaux de plaisance Objectifs en baisse, coûts en hausse

Le nouveau cahier des charges propose des objectifs beaucoup plus bas que ceux (non atteints) de l'agrément actuel. Les coûts de transport depuis le point de collecte seront à la charge des metteurs en marché, ce qui devrait provoquer une hausse des contributions. Les coûts de grutage resteront à la charge des détenteurs.

Les pouvoirs publics ont mis cet été en consultation publique (jusqu'au 8 septembre) le projet de cahier des charges de la filière des déchets de bateaux de plaisance et de sport (DBPS ; voir [la consultation](#)).

Selon le projet, la gestion des DBPS par le ou les éco-organismes et systèmes individuels est assurée gratuitement depuis leur entrée sur un centre de traitement ou, à défaut, « depuis une route où

un véhicule peut circuler ». Les bateaux, pour être collectés gratuitement, devront donc être « à sec », ce qui implique que le grutage des bateaux pour les sortir de l'eau sera à la charge des propriétaires. ●

● Objectifs de centres de traitement

Un des points les plus marquants du projet de cahier des charges concerne les objectifs assignés aux éco-organismes et aux systèmes individuels et leur évolution au fil des versions, à la baisse.

Ainsi, pour le nombre de centres de traitement, le cahier des charges de mai 2017 — le tout premier de la filière — avait fixé un objectif de 38 centres. Dans la version du cahier des charges

modifiée en novembre 2018, l'objectif minimal avait été ramené à 16 centres. Dans le projet de cahier des charges mis en consultation publique cet été, il en est prévu au minimum 21, alors que selon une présentation de l'unique éco-organisme actuel, l'APER (Association pour la plaisance éco-responsable), communiquée aux parties prenantes en avril dernier, le nombre de centres actuellement en ser-

vice est de 33. Le ou les futurs éco-organismes ne devraient donc pas avoir beaucoup d'efforts à faire pour atteindre le prochain objectif total. En revanche, le projet de cahier des charges prévoit la mise en place, d'ici début 2026, de centres de traitement dans des territoires d'outre-mer où il n'en existe pas encore (La Réunion, Guadeloupe, Guyane, Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon). ●

● Objectifs de collecte

Pour les objectifs de collecte, l'évolution à la baisse des objectifs est encore plus frappante. Le cahier des charges de mai 2017 prévoyait le traitement de 11 000 bateaux durant les deux premières années d'agrément (jusqu'en 2019), puis 7 000 bateaux en 2020 et 8 000 en 2021.

Moins que prévu

En novembre 2018, l'arrêté modifiant le cahier des charges fixait un objectif de 2 400 bateaux en 2019 puis une augmentation progressive pour arriver à 6 100 en 2023, soit 1 900 de moins que ce qui était prévu dans le premier cahier des charges pour 2021. Dans le projet de cahier des charges mis en consultation restreinte au printemps dernier (voir [le document](#)), les objectifs prévus étaient de 4 700 bateaux en 2024 (soit 2 300 de moins que l'objectif initialement prévu pour 2020...) puis une augmentation par paliers pour atteindre 7 600 bateaux en 2029 (soit 400 de moins que l'objectif initialement prévu pour 2021...). Dans le projet mis en consultation publique cet été, nouvelle baisse : 3 900 bateaux en 2024 et 4 443 bateaux (on admire la précision à l'unité près...)



Photo : Olivier Guichardaz

La prise en charge gratuite des bateaux en fin de vie inclura désormais le transport, mais les bateaux devront préalablement être sortis de l'eau, aux frais des propriétaires.

pour 2029, soit presque moitié moins que ce qui avait été prévu initialement pour 2021. Mieux, alors que les précédents textes fixaient chacun une évolution ambitieuse du nombre de bateaux collectés (+ 45 % en 4 ans pour le cahier des charges de 2017, + 61 % en 6 ans pour le projet 2023 soumis à consultation restreinte),

la dernière version du projet de cahier des charges ne prévoit qu'une croissance très faible : + 14 % en 6 ans, soit une croissance annuelle de tout juste 2,6 % (v. graphique p. 9). A ce compte-là, on se prend à espérer qu'il n'y aura pas une nouvelle version du cahier des charges avant la publication de la version définitive... ●

● Résultats de collecte

Sur l'agrément qui s'achève, les résultats de la collecte ont été très en dessous des objectifs fixés, même révisés à la baisse. Ainsi, depuis le premier agrément de février 2019 et jusqu'en avril dernier, 7 857 bateaux ont été collectés au total, selon un document de l'APER d'avril 2023 (voir [le document](#)), alors que le cahier des charges de 2017 en imposait 21 000 sur la période d'agrément (4 ans), et que celui de 2018 fixait un objectif total de 22 500 sur 2019-

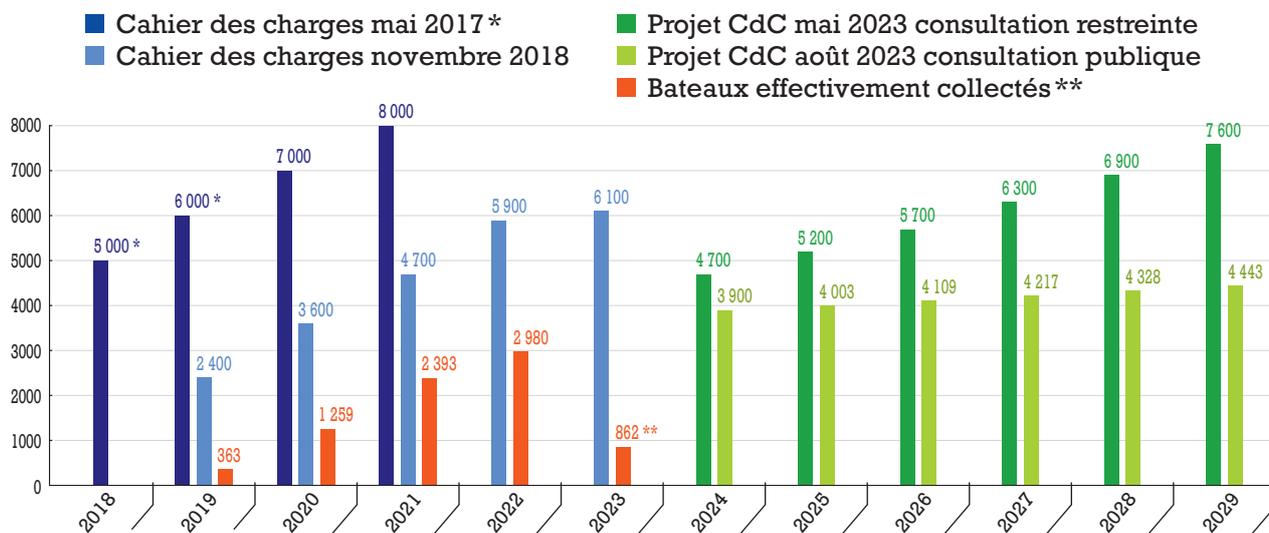
2023 (5 ans). Sur son premier agrément, l'APER aura donc collecté entre deux et trois fois moins que son objectif réglementaire.

Estimation introuvable

Selon l'étude de préfiguration de la filière réalisée en 2016 par l'Ademe ([visible ici](#)), le nombre de DBPS était estimé à l'époque à 11 100 unités, dont 8 300 bateaux de plus de 6 mètres. L'APER devait, selon son cahier

des charges, estimer chaque année le gisement et le communiquer aux pouvoirs publics dans le cadre de son rapport annuel d'activité. Mais ni l'APER, ni les pouvoirs publics n'ont répondu à notre demande de communication des rapports annuels. Sur son site Internet, l'APER a mis en ligne le rapport de Jacques Vernier sur les filières de REP, mais pas ses propres rapports d'activité. Si l'on se base donc sur l'étude de l'Ademe de 2016 (la seule en

Évolution des objectifs de collecte et de la collecte effective (en nombre de bateaux)



* : Le cahier des charges indique 11 000 bateaux sur les deux premières années. Pour le graphique, par commodité, nous avons annualisé ce nombre en fixant arbitrairement un objectif de 5 000 en 2018 et 6 000 en 2019.

** : Données de 2023 réduites à la période janvier-début avril 2023

Au fil de l'évolution des cahiers des charges ou de leurs projets, les objectifs de collecte de la filière bateaux se sont progressivement amenuisés. La dernière version présente en outre une croissance des objectifs particulièrement faible (+ 2,6 % par an en moyenne).

Malgré ces baisses des objectifs, le nombre de bateaux effectivement collectés a toujours été, jusqu'à présent, très en dessous des objectifs fixés, sans sanction des pouvoirs publics à notre connaissance. Sources : versions successives des cahiers des charges ou de leurs projets, et présentation de l'APER aux parties prenantes d'avril 2023. Graphique : Déchets Infos.

notre possession), la collecte de l'APER en 2022 (2 980 bateaux) représente un peu plus d'un quart du gisement estimé. L'objectif de collecte fixé pour 2024 par le projet de cahier des charges d'août 2023 représente quant à lui 35 % du gisement estimé de 2016, et l'objec-

tif pour 2029 en représente quant à lui 40 % — un niveau assez faible pour une deuxième période d'agrément, comparé aux autres filières. D'autant que les bateaux en fin de vie peuvent difficilement « disparaître » dans d'autres flux (OMR, déchetteries...), comme cela

peut arriver pour d'autres gisements (emballages, DEEE...). Nous avons demandé au ministère de la Transition écologique si l'APER avait été sanctionnée pour la non-atteinte des objectifs de son premier agrément : nous n'avons pas eu de réponse. ●

● Transport jusqu'à présent dissuasif

En revanche, le ministère a une explication au faible taux de collecte et de traitement, qu'il a communiquée aux membres du Conseil national d'évaluation des normes (CNEN) lors de sa séance du 27 juillet dernier (voir la [délibération du CNEN](#)) : « Cette filière ne prenant pas en charge les coûts de collecte et de transport au centre de déconstruction des bateaux [...], il revient aux propriétaires ou, s'ils ne sont pas connus, aux collectivités territoriales ou à l'État, d'assurer le transport

des bateaux jusqu'à un centre de traitement. Ce coût dissuasif implique que le nombre de bateaux traités demeure inférieur à l'ambition initiale. » Autrement dit, l'éco-organisme ne serait pour rien dans la non-atteinte de son objectif ; c'est la filière qui aurait mal été conçue à l'origine, en laissant les coûts de transport à la charge des détenteurs ou des pouvoirs publics, ce qui les dissuade de confier des bateaux à l'éco-organisme. Selon l'APER, qui a mené une

expérimentation en Bretagne en 2022, le coût de transport sur cette région allait d'environ 420 € pour un dériveur de 3,1 mètres à près de 1 600 € pour un voilier monocoque de 9,5 mètres. Dans le cadre de cette expérimentation, « la prise en charge du transport routier (hors chargement) » s'est traduite par « un doublement des coûts opérationnels pour l'APER », selon l'éco-organisme. Au niveau national, selon l'APER, les coûts de transport devraient être plus élevés

en raison de la moindre densité des centres de traitement hors Bretagne, induisant des

distances plus longues — sauf si l'APER densifie le réseau de centres de traitement, mais

compte tenu des faibles objectifs du cahier des charges, elle n'en a pas l'obligation. ●

● Hausse des contributions

Selon l'Ademe, le montant total des contributions des metteurs en marché de la filière était, en 2021, de 1,01 M€ (voir [le document](#)) alors que le chiffre d'affaires de la construction navale en France était, en 2021,

de 1,3 Md€ et 1,2 Md€ en 2022, dont 76 % à l'exportation (voir [le rapport annuel 2021](#) et [le rapport 2022](#)). Les contributions s'élèvent donc actuellement à environ 0,35 % du chiffre d'affaire « national ». Si l'on en

croit l'APER, avec la prise en charge des coûts de transport, qui devrait induire un doublement, voire plus, de ses coûts opérationnels, les contributions pourraient monter à 0,7 % du CA, voire plus. ●

Bateaux Les épaves en eau douce pourraient être exclues de la REP

La gestion des bateaux de plaisance et de sport abandonnés et des épaves devrait dès 2024 relever de la responsabilité des metteurs en marché, via leur(s) éco-organisme(s). Les bateaux en eau douce ne sont pas concernés par le projet.

Le ministère de la Transition écologique a mis en consultation publique un projet de décret sur la filière de responsabilité élargie des producteurs (REP) appliquée aux déchets de bateaux de plaisance et de sport (DBPS ; voir [la consultation](#), qui sera close le 8 septembre). L'objectif du texte est d'adapter à la filière DBPS les dispositions générales concernant l'implication des éco-organismes dans la prise en charge des dépôts illégaux de déchets abandonnés (articles R541-111 et suivants du [Code de l'environnement](#)).

En effet, pour les autres REP, il existe des critères quantitatifs définissant les dépôts illégaux : 100 tonnes minimum pour les déchets non dangereux, ou 50 tonnes après extraction et tri des déchets sous REP, etc.



Pour les bateaux abandonnés et les épaves, la prise en charge gratuite par l'éco-organisme ne devrait, en l'état, concerner que le domaine maritime. Les bateaux en eau douce devraient, selon le projet actuel, en être exclus.

Mais ils semblent difficilement applicables aux DBPS. A titre d'exemple, un voilier

de 10 mètres fait couramment autour de 5 tonnes. Et les « amoncellements » (pour

reprenant le terme de **l'article R541-111 du Code de l'environnement**) de bateaux de plaisance ou de sport qui permettraient d'atteindre les seuils des 50 ou des 100 tonnes sont l'exception, les bateaux étant souvent isolés.

Manœuvre

Pour remédier à ce problème, le projet de décret indique qu'en matière de DBPS, sont considérés comme « *constituant un dépôt illégal de déchets abandonnés* » :

- les bateaux abandonnés (« absence de l'équipage à bord » ou « inexistence de mesures de garde et de manœuvre ») ;

- et les épaves (la même chose, assortie de la « non-flottabilité »).

Et ceci, indépendamment de toute notion de tonnage ou de nombre de bateaux.

Selon le projet de décret, la



Photo : Extrait d'un document de communication de L'APER

L'APER fait l'essentiel de sa communication sur le recyclage. Mais sur les bateaux collectés (qui sont peu nombreux rapportés aux objectifs), le taux de recyclage est de 24 %.

prise en charge de ces déchets serait donc de la responsabilité des éco-organismes concernés. Actuellement, il n'y a qu'un seul éco-organisme sur cette filière : l'APER (Association pour une plaisance éco-responsable), qui

est une émanation de la Fédération des industries nautiques (FIN).

Les bateaux abandonnés ou les épaves pourraient également être pris en charge par « *la personne publique en charge de la salubrité sur son*

(publicité)



LE SALON
DES SOLUTIONS
ENVIRONNEMENTALES
ET ÉNERGÉTIQUES

10>13 OCT
2023

LYON
EUREXPO
FRANCE

pollutec
ACTIVATEUR DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

En association avec

Build by **RX** In the business of building businesses

POLLUTEC.COM

f t in

territoire » (par exemple la collectivité territoriale), celle-ci percevant alors en dédommagement « une contribution financière qui couvre 80 % des coûts qu'elle a supportés » (article R541-113 du Code de l'environnement).

Chasse-trape

Toutefois, le projet de décret, en l'état, comporte une chasse-trape. En effet, pour définir les bateaux abandonnés et les épaves, et donc les dépôts illégaux de DBPS, le texte se réfère aux articles L5141-1 et L5142-1 du Code des transports. Or ces textes ne portent que sur les bateaux abandonnés et épaves situés « dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer, dans les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou sur le littoral maritime », autrement dit, pour simplifier grossièrement,

en mer et sur le littoral maritime. Cela exclut donc les bateaux abandonnés et les épaves situés dans les fleuves en amont de la « limite transversale de la mer » (la limite administrative qui sépare ce qui relève du droit de la mer du droit « terrestre »), dans les rivières et dans tous les plans d'eau intérieurs — schématiquement, en eau douce.

Dans ce cas, si le projet de texte est finalement adopté en l'état, la gestion de ces bateaux abandonnés et de ces épaves relèvera de la seule compétence des collectivités territoriales concernées, ou des riverains des rivières ou des plans d'eau, à leur charge.

Questionné sur cette curiosité, le ministère de la Transition écologique nous a répondu que le texte étant en consultation, il ne pouvait pas nous répondre « pour l'instant ». Quant à la FIN et à l'APER, ils n'ont pas donné suite à nos sollicitations. ●

Les metteurs en marché contre la prise en charge des épaves

Selon plusieurs sources proches du dossier, les metteurs en marché ne souhaitent pas avoir une quelconque responsabilité sur la gestion des bateaux abandonnés et des épaves et ils exerceraient un lobbying important auprès des pouvoirs publics pour échapper à cette obligation — même avec une responsabilité limitée à la mer et à son rivage. Une de nos sources précise qu'à l'occasion d'une réunion de présentation du projet de décret, en mai dernier, les metteurs en marché ont manifesté le souhait que la prise en charge des bateaux abandonnés et des épaves relève de la respon-

sabilité de leurs propriétaires plutôt que de celle de l'éco-organisme.

Si les metteurs en marché finissaient par obtenir gain de cause sur ce point (ce qu'on ne peut préjuger en l'état), cela contreviendrait au principe de la REP et on aurait ainsi un double régime de responsabilité : les bateaux encore en état de naviguer mais dont les propriétaires souhaitent se défaire pourraient être pris en charge gratuitement par l'éco-organisme, mais ni les bateaux abandonnés, ni les épaves ne le pourraient.

Questionnés sur ce point, la FIN et l'APER n'ont pas donné suite. ●

Déchets infos

Actualités, enquêtes et reportages sur la gestion des déchets

Parution quinzomadaire (22 numéros par an)

Diffusion par courriel

13, avenue du Dr Antoine Lacroix
94 270 Le Kremlin-Bicêtre

Directeur de la publication et rédacteur en chef :
Olivier Guichardaz

guichardaz@dechets-infos.com
www.dechets-infos.com

Déchets Infos est édité par Déchets Infos, SAS au capital de 6 000 € (RCS 792 608 861 Créteil). Principal associé : Olivier Guichardaz.

La reproduction de tout ou partie du contenu de *Déchets Infos* est rigoureusement interdite, sauf accord exprès de l'éditeur.

La liberté de la presse ne s'use que si l'on ne s'en sert pas. Elle peut aussi, parfois, pâtir d'un manque de ressource. Si les articles publiés dans *Déchets Infos* vous semblent pertinents, le meilleur moyen de le faire savoir est de vous abonner. C'est aussi le meilleur moyen de continuer à nous lire.

Si vous effectuez des copies de numéros ou d'articles de *Déchets Infos* (par exemple pour une revue de presse), merci d'en informer le Centre français d'exploitation du droit de la copie (CFC ; www.cfcopies.com).

Abonnement (TVA : 2,1 %) :

— 1 an, 22 numéros : 245 €HT (250,15 €TTC),

— 1 an, tarif réduit (ONG, chômeurs, indépendants...) : 155 €HT (158,26 €TTC)

— 3 mois, 6 numéros, non renouvelable : 75 €HT (76,58 €TTC).

Abonnements groupés :

le premier à plein tarif, les suivants à demi-tarif.

Vente au numéro : 30 €HT (30,63 €TTC)

Pour s'abonner :
www.dechets-infos.com/sabonner

ISSN 2261-2726
CPPAP : 0520 W 91833
Dépôt légal à parution
© Déchets Infos
Tous droits réservés