



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE,
DE LA BIODIVERSITÉ,
DE LA FORÊT, DE LA MER
ET DE LA PÊCHE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

FILIÈRE RESPONSABILITÉ ÉLARGIE DES PRODUCTEURS DES BATEAUX DE PLAISANCE ET DE SPORT

Présentation de la filière

**Nouveau
en 2024**

La mise en place d'une filière à responsabilité élargie des producteurs (REP) de bateaux de plaisance ou de sport (BPS), depuis 2019, permet aux plaisanciers de remettre **gratuitement** leur bateau hors d'usage à un centre agréé en vue de sa déconstruction.

L'**APER** (Association pour la plaisance éco-responsable) est l'**éco-organisme agréé** pour prendre en charge le traitement des déchets issus des BPS. **L'agrément, délivré dès 2019 par le ministère en charge de la transition écologique, a été renouvelé en 2024 pour une durée de cinq ans.**

L'APER met en place le maillage territorial des centres de déconstruction et organise la gestion du traitement des bateaux de plaisance hors d'usage.

Cette filière REP est créée par la loi de transition énergétique du 17 août 2015 et les décrets n°2016-1840 du 23 décembre 2016 et n°2018-766 du 31 août 2018. Ces dispositions sont codifiées aux articles L.541-10-10 et R.543-304 du code de l'environnement.

[L'arrêté du 28 juin 2024 porte agrément de l'APER pour la période 2024 à 2025 afin de répondre aux exigences du cahier des charges de la filière, précisé par l'arrêté du 6 décembre 2023.](#)

Présentation de la filière

**Nouveau
en 2025**

Principe du pollueur payeur

• Quoi ?

Le financement du traitement des bateaux une fois hors d'usage (déconstruction, recyclage et valorisation des matériaux, destruction, etc.), à la charge des producteurs

• Comment ?

Les producteurs et importateurs versent une contribution financière à l'APER à chaque vente d'un bateau neuf en France.

Cela peut se traduire par l'ajout d'une éco-contribution, répercutée sur l'acheteur, sur le prix d'achat d'un bateau neuf.

Traitement des bateaux hors d'usage

• GRATUIT pour tous les plaisanciers

L'APER prend en charge le traitement des bateaux de plaisance ou de sport hors d'usage.

Le coût du transport jusqu'au centre de déconstruction sera progressivement pris en charge par l'APER entre 2025 et 2029.

Depuis 2025, un barème forfaitaire (selon la taille du bateau), permettant de contribuer à la prise en charge du transport, peut être proposé aux propriétaires, à la condition de recourir à un transporteur référencé par l'APER.

Bateaux concernés

Critères d'éligibilité :

- Usage de plaisance ou sport
- **Longueur comprise entre 2,5 m et 24m**, y compris les véhicules nautiques à moteur (VNM)
- Embarcation non propulsée par l'énergie humaine
- **Pavillon français**, que le navire/bateau soit enregistré en eaux intérieures ou en maritime

Fonctionnement de la filière

Demande de prise en charge

La demande est à déposer directement sur le site de l'APER

www.recyclermonbateau.fr

Que le demandeur soit :

- Un particulier ;
- Un professionnel ;
- Une autorité publique (port de plaisance, etc.)

Constitution du dossier

Les pièces suivantes, selon les cas, sont à fournir :

- Particuliers et professionnels
 - **Titre de navigation à jour de la propriété** (acte de francisation, carte de circulation, certificat d'enregistrement)
 - **Titre de propriété** (acte de vente, acte notariée, etc.) **et/ou fiche matricule**
- Autorités publiques uniquement
 - Décision ou jugement de **déchéance de propriété**
- Biens non identifiables uniquement
 - **Attestation sur l'honneur**

Etapes de la déconstruction



Transport jusqu'au centre de déconstruction
Déconstruction
Délivrance d'un certificat de déconstruction
Demande de radiation auprès de la MNP : l'APER se charge des formalités administratives

Présentation du suivi des déconstructions

La filière REP permet la déconstruction, gratuite pour le propriétaire, des bateaux en fin de vie et des épaves. Une demande de déconstruction doit d'abord être déposée en ligne auprès de l'APER, l'éco-organisme en charge de la filière

www.recyclermonbateau.fr

Avant la mise en déconstruction, l'APER vérifie qu'il n'y a aucune hypothèque maritime active sur le navire, auprès des greffes des tribunaux de commerce (ou sur hypothequesmaritimes.cngtc.fr)

Une fois la déconstruction réalisée, l'APER en informe la DGAMPA, qui procède à la désimmatriculation du bateau. La MNP identifie le dossier dans PUMA (plaisance maritime) ou SIMBA (plaisance fluviale), enregistre dans les fichiers la radiation du bateau suite à sa déconstruction et assure ainsi un suivi national de la filière REP bateaux de plaisance ou de sport.

Après plus de cinq ans d'activité de la filière REP, le suivi des déconstructions a permis de réaliser un bilan complet avec un recul important.



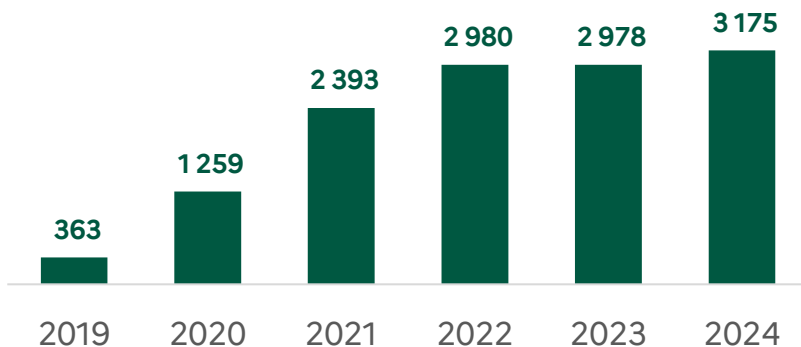
**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE,
DE LA BIODIVERSITÉ,
DE LA FORÊT, DE LA MER
ET DE LA PÊCHE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

PRÉSENTATION DU BILAN DES DÉCONSTRUCTIONS OCTOBRE 2019 A DECEMBRE 2024

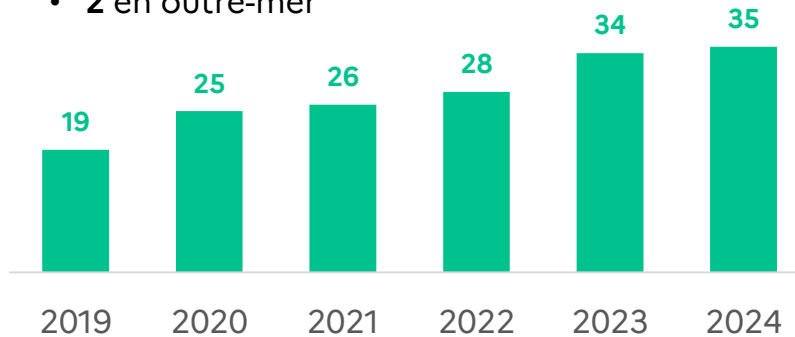
Bilan des déconstructions à fin 2024

> **13 000** bateaux déconstruits depuis 2019



35 centres de traitement agréés par l'APER :

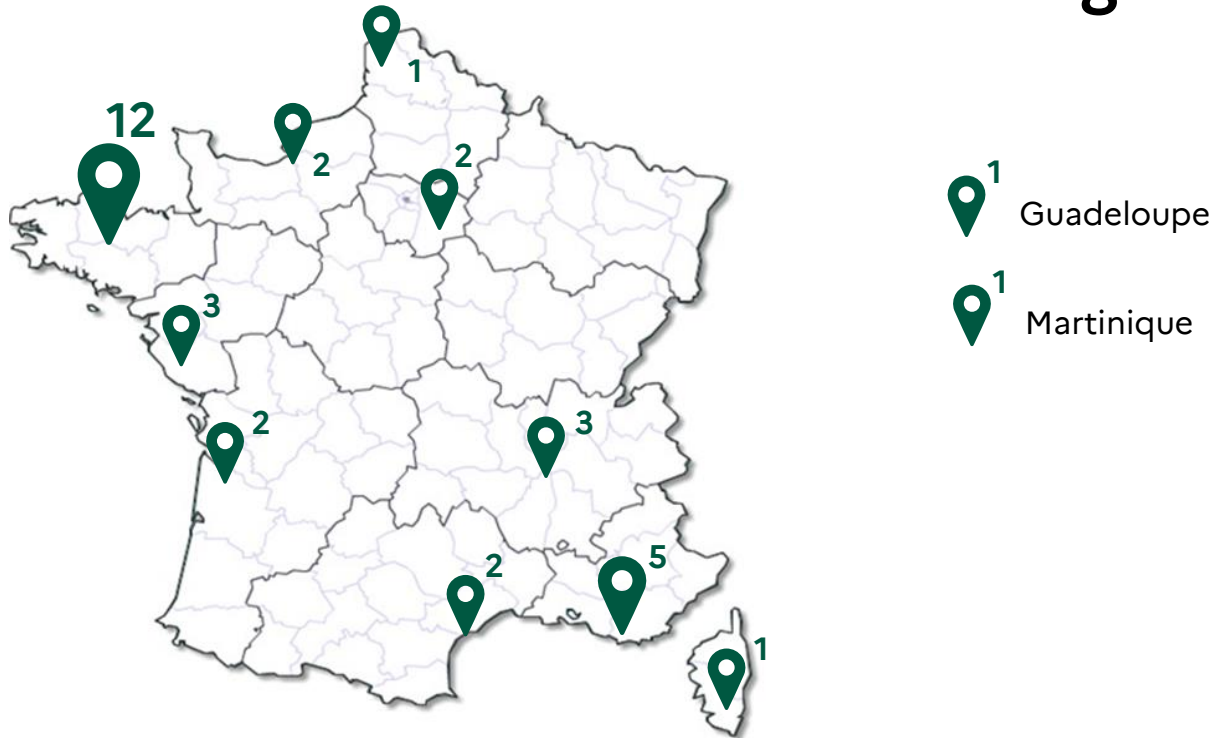
- **33** en métropole
- **2** en outre-mer



Montée en puissance progressive du nombre de centres de traitement agréés et du nombre de navires déconstruits depuis la création de la filière.

Sources : ADEME, DGAMPA et APER

Localisation des centres de traitements agréés APER



Source : APER

Départements couverts par au moins un transporteur agréé APER

41

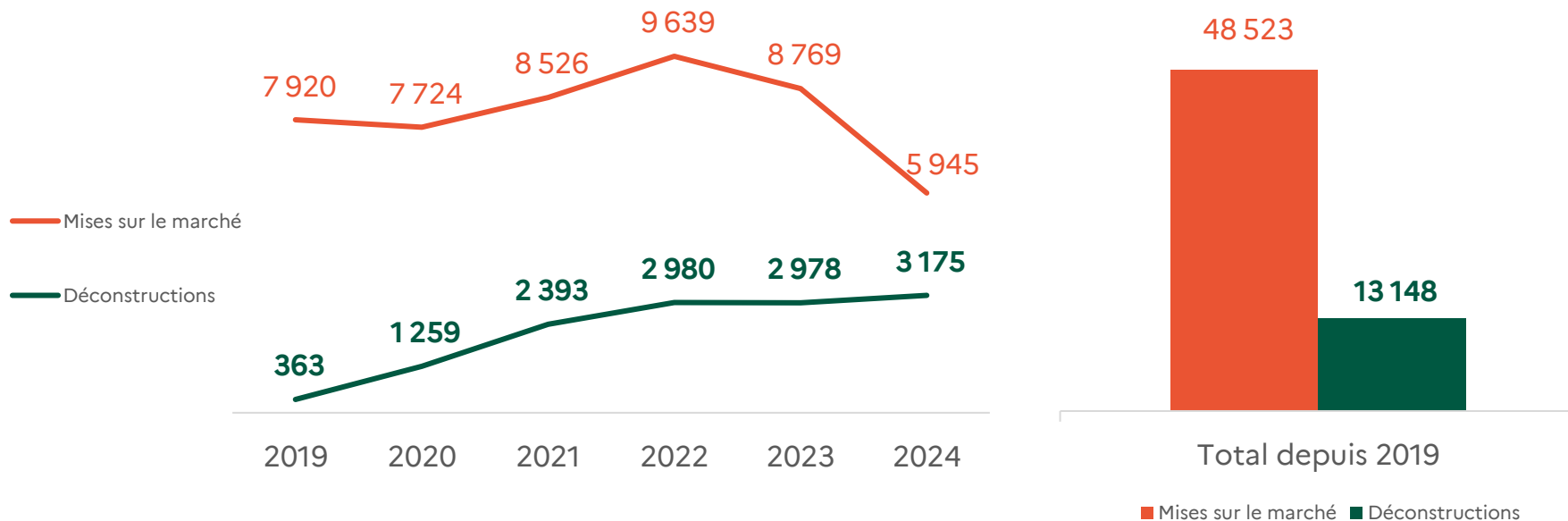
transporteurs
agréés
(fin octobre 2025)



Martinique

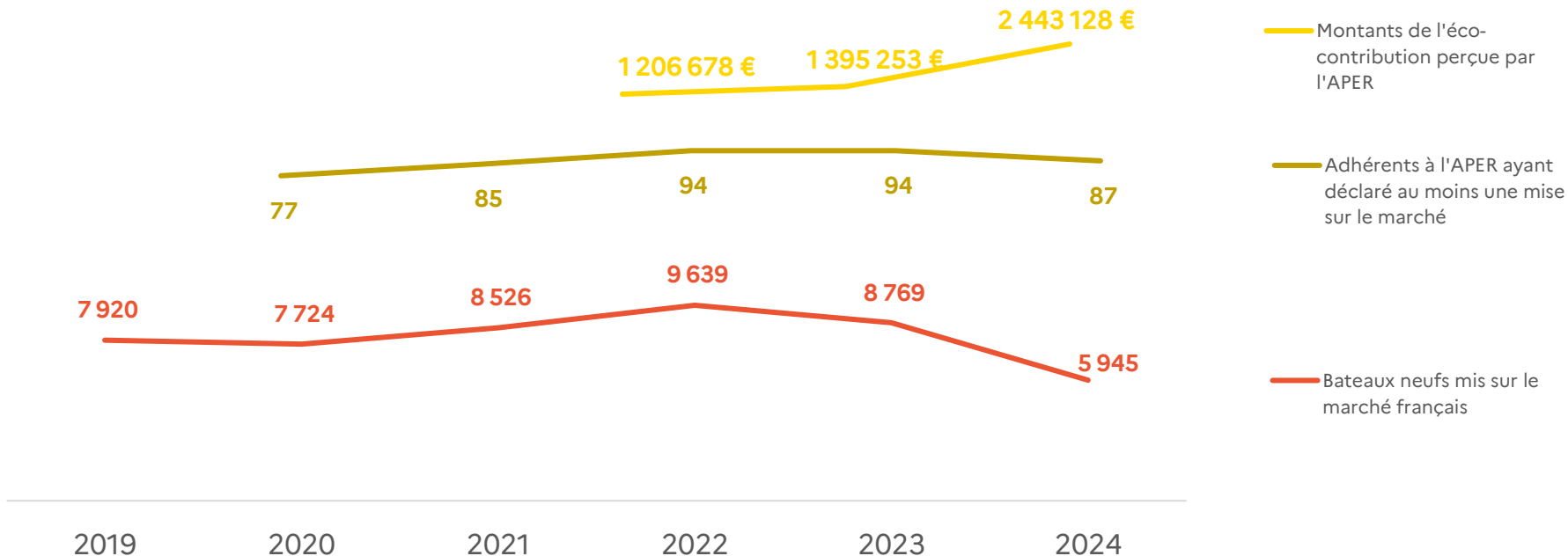
Source : APER

Evolution des mises sur le marché de bateaux neufs et des déconstructions



Sources : ADEME, DGAMPA et APER

Adhérents à l'APER et montant de l'éco-contribution

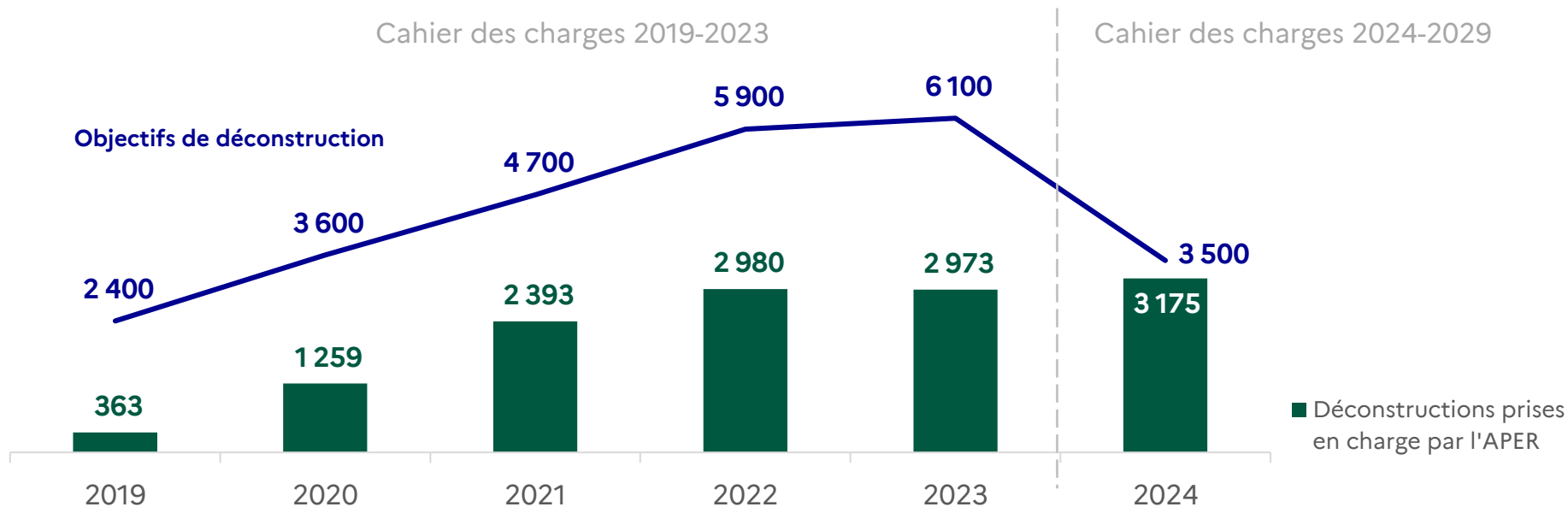


Source : ADEME

Objectifs de déconstruction vs déconstructions effectives

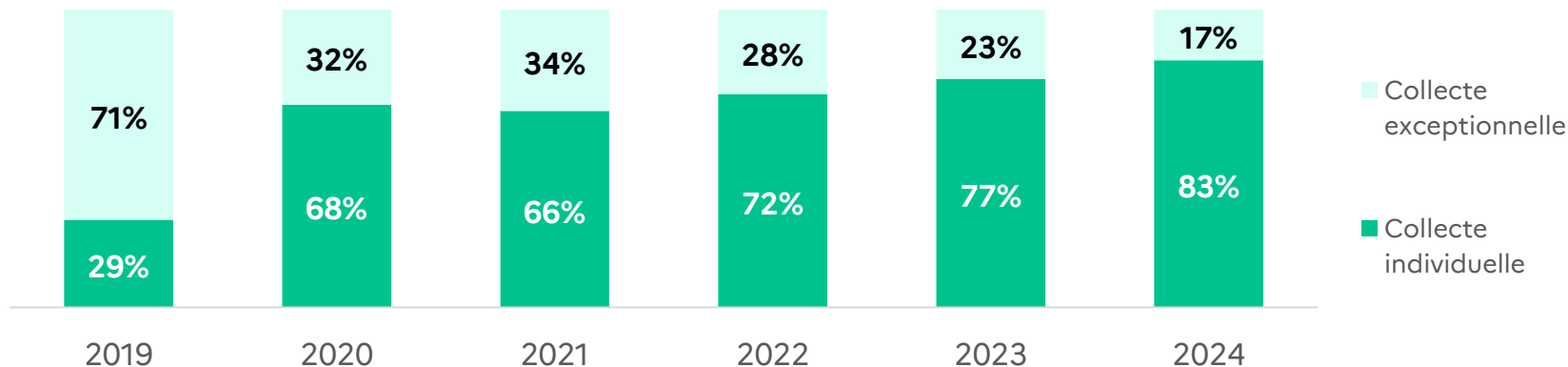
Cahier des charges 2019-2023

Cahier des charges 2024-2029



Sources : ADEME, DGAMPA et APER

Bilan des collectes à fin 2024

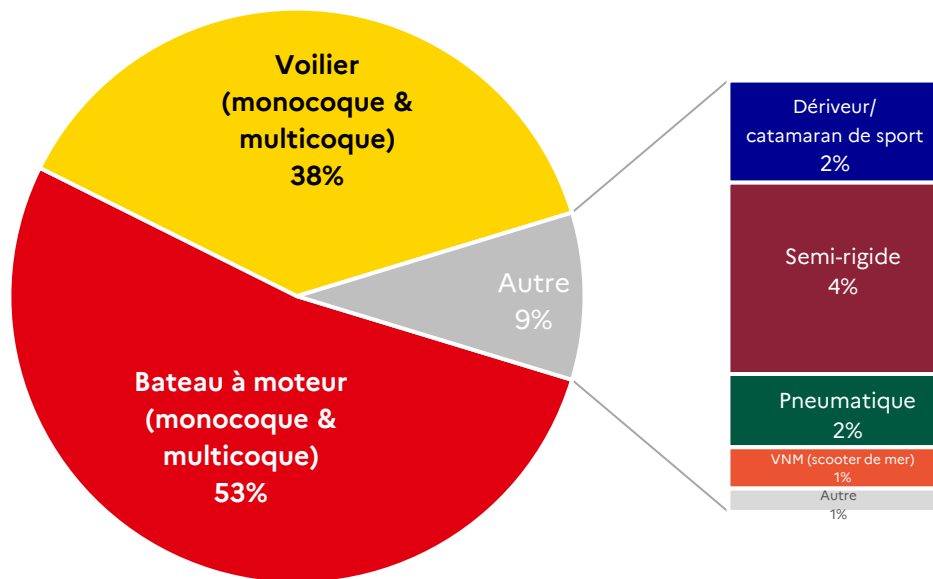


L'intensification du maillage territorial des sites de déconstruction se traduit par une prise en charge davantage individualisée et donc par un moindre recours aux opérations ponctuelles de collecte d'envergure.

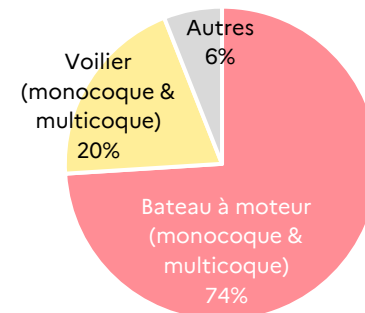
Sources : ADEME et APER

Type des bateaux déconstruits

Total navires déconstruits = 3 175



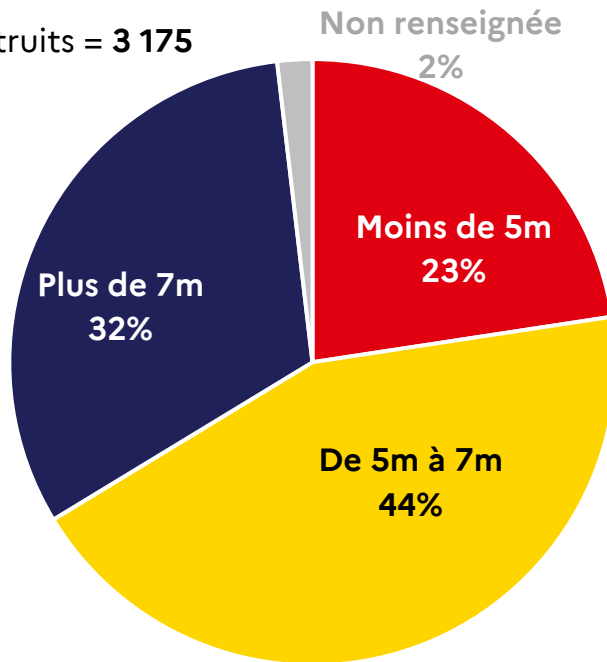
Ensemble de la flotte de plaisance française



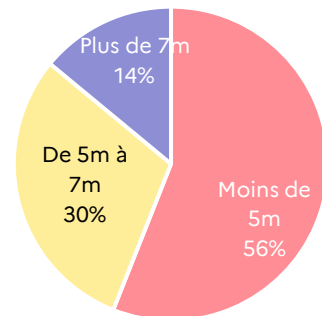
Source : DGAMPA et APER

Taille des bateaux déconstruits

Total navires déconstruits = 3 175



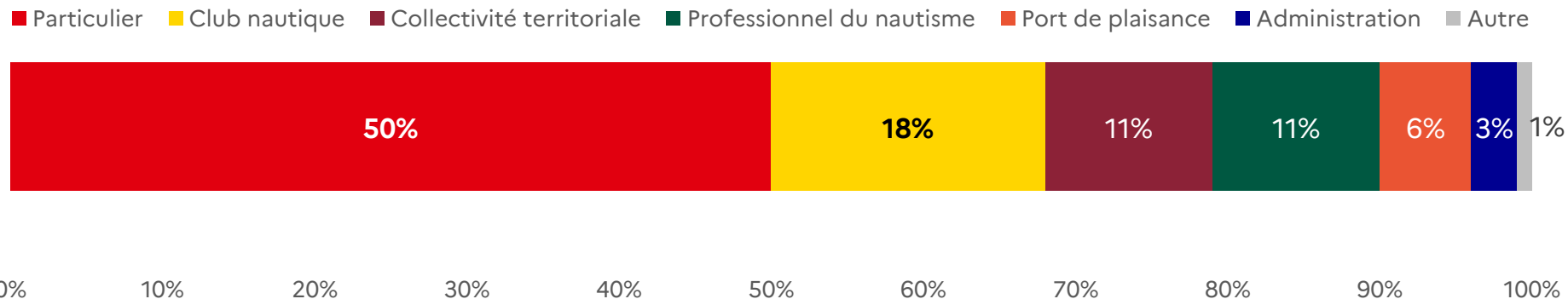
Ensemble de la flotte
de plaisance française



Source : DGAMPA et APER

Origine des demandes de déconstruction

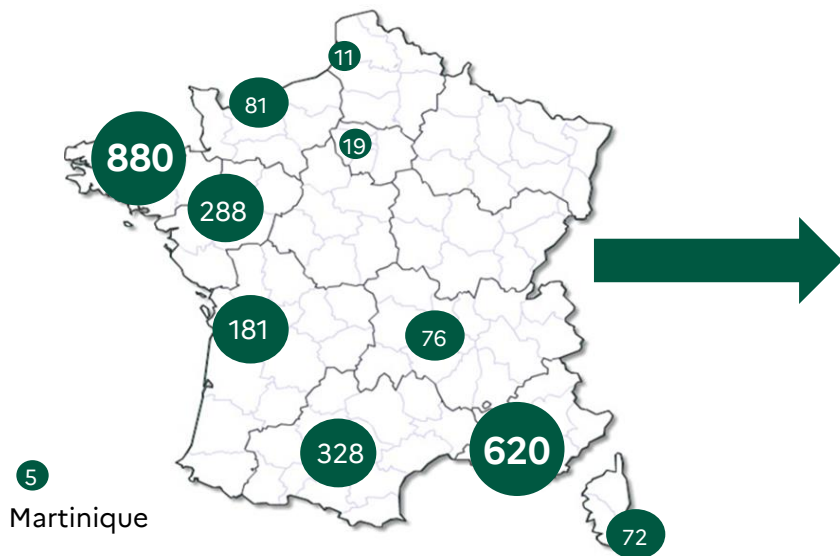
Total navires déconstruits = 3 175



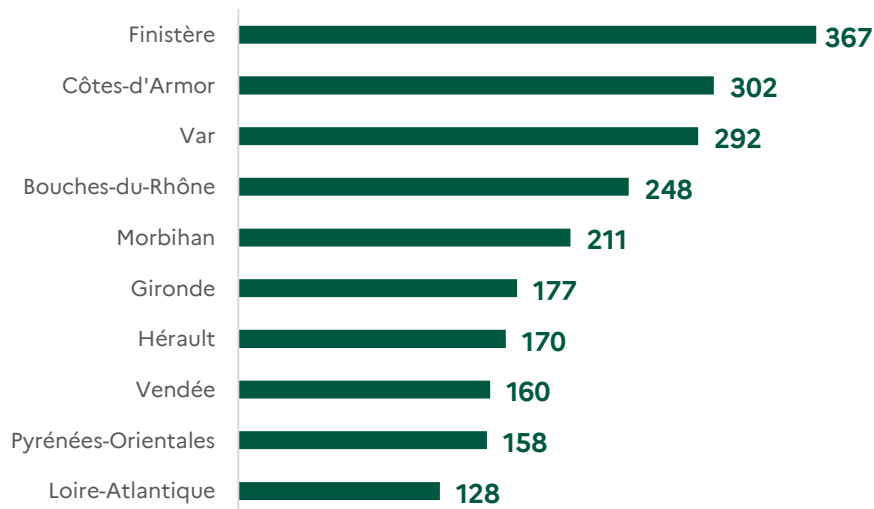
Source : APER

Répartition géographique des déconstructions

Total navires déconstruits = 3 175



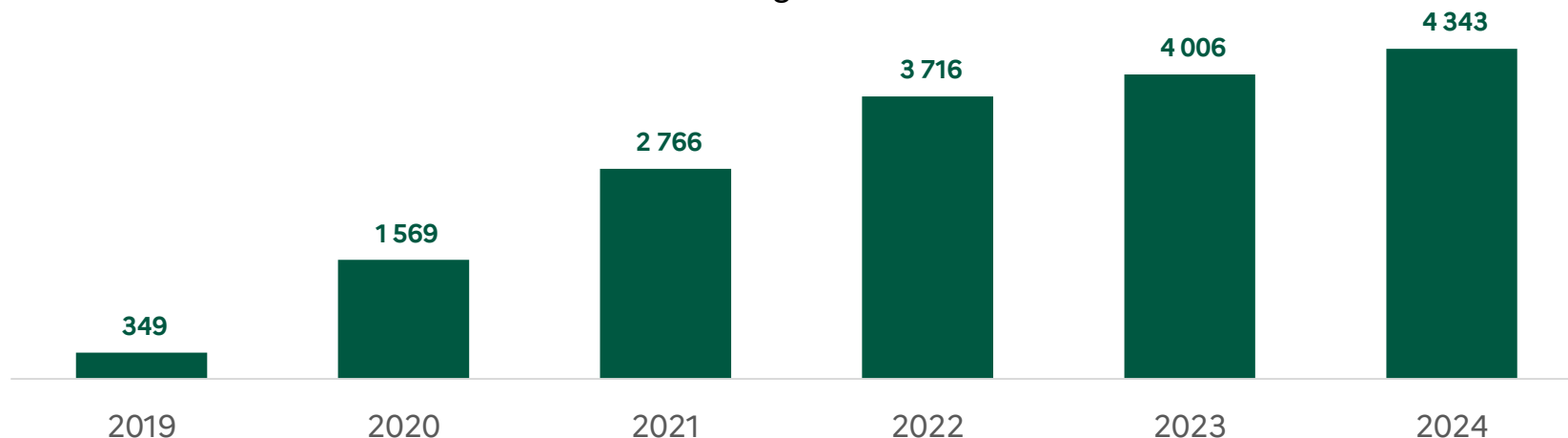
Top 10 des départements déconstructeurs
(70% des déconstructions en 2024)



Source : DGAMP et APER

Bilan des déconstructions à fin 2024

Tonnage traité

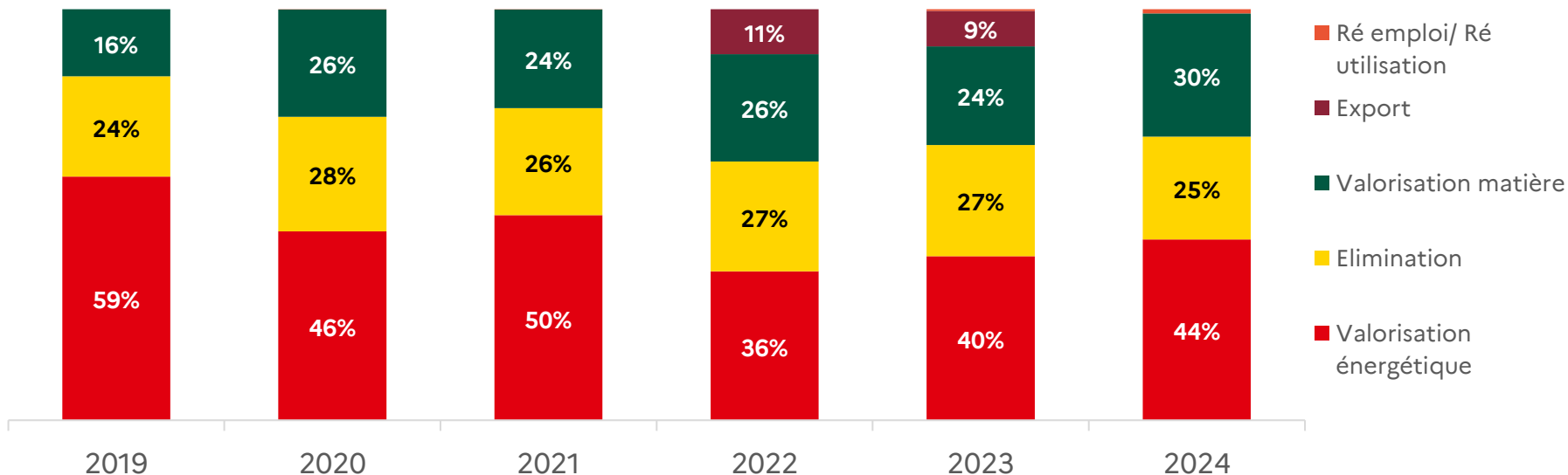


Tonnage moyen/ navire traité depuis 2019 : 0,8 tonne

Sources : ADEME

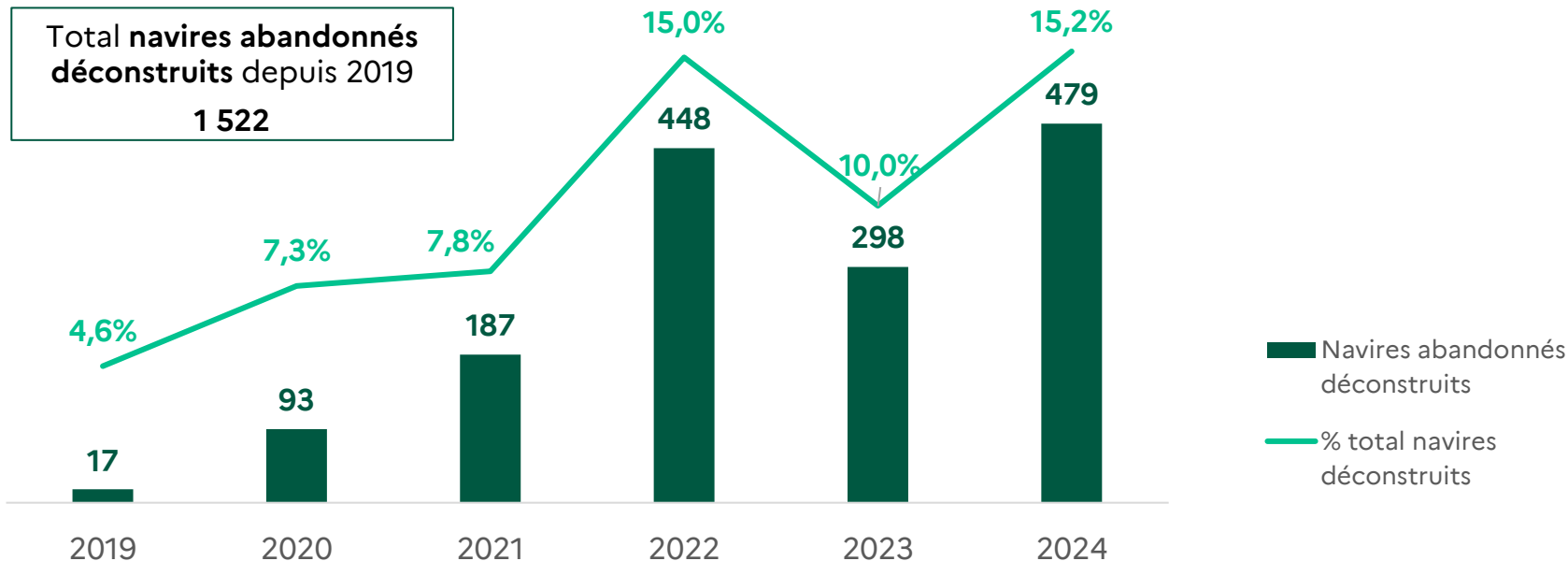
Bilan de la valorisation des déchets à fin 2024

Tonnage traité par catégorie de traitement



Sources : ADEME

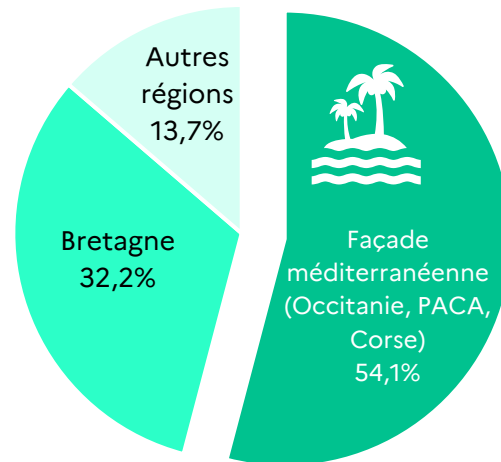
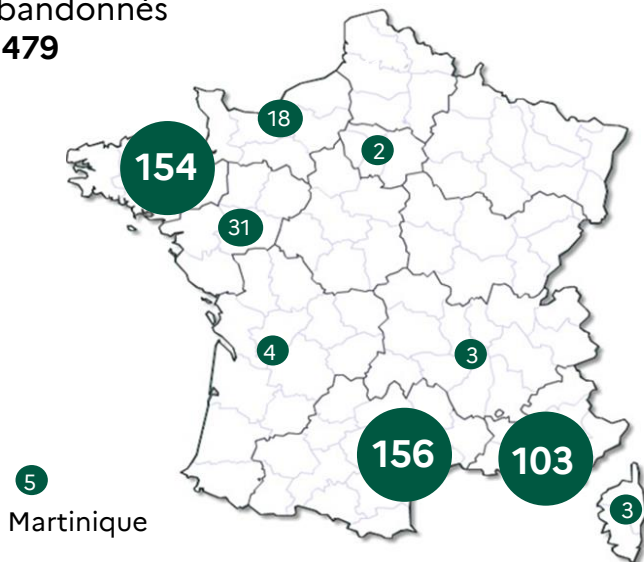
Focus sur les navires abandonnés



Source : APER

Répartition géographique des navires abandonnés (par lieux de déconstruction)

Total navires abandonnés
déconstruits = 479

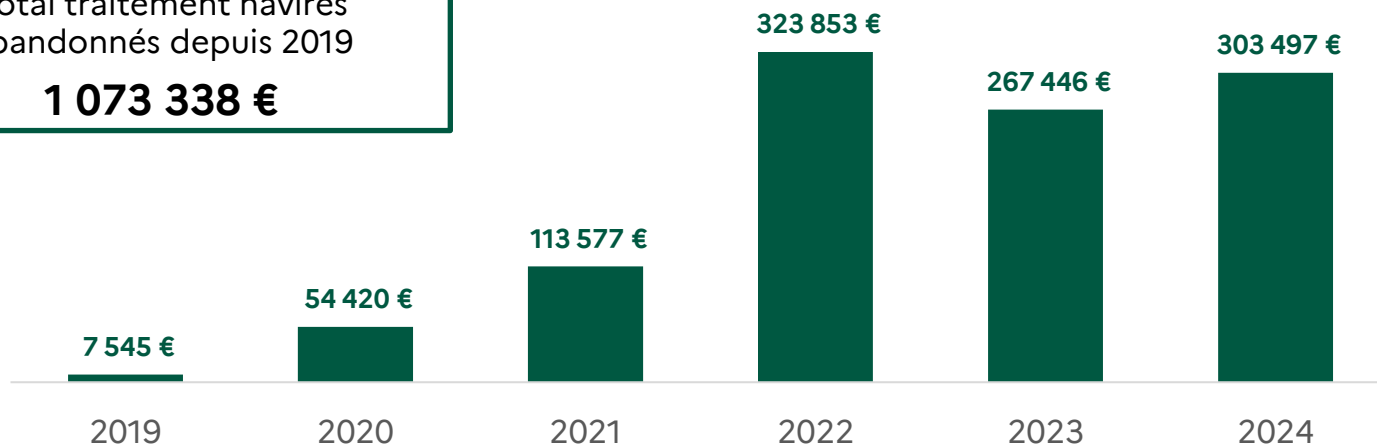


Source : APER

Coût de traitement des navires abandonnés

Total traitement navires
abandonnés depuis 2019

1 073 338 €



Coût moyen/ navire abandonné traité depuis 2019 : **707 €**

Sources : APER