



FEDERATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES

Madame Elisabeth BORNE

Première ministre
Hôtel de Matignon
57 rue de Varenne
75007 Paris

Paris, le 17 mai 2023

Objet : Avenir de la filière REP des bateaux de plaisance ou de sport - projet de cahier des charges pour le renouvellement de l'agrément de l'éco-organisme

Madame la Première ministre,

Je souhaite appeler votre attention sur la situation de la filière française de déconstruction des bateaux de plaisance en fin de vie.

La Fédération des Industries Nautiques (FIN) vient de prendre connaissance du projet de cahier des charges élaboré par la direction générale de la Prévention des risques (DGPR) pour le renouvellement de l'agrément de l'éco-organisme en charge de cette filière REP. **Ce projet nous inquiète au plus haut point et s'il était maintenu en l'état, c'est l'avenir même de cette filière qui pourrait être durablement remis en cause.**

Depuis 2019, c'est l'Association pour une plaisance éco-responsable, l'APER dont la FIN est à l'initiative, qui a reçu l'agrément de l'Etat pour déconstruire les bateaux de plaisance en fin de vie, pour une période de 5 ans courant jusqu'au 31 décembre 2023, sur la base d'un cahier des charges définissant son champ d'intervention, l'organisation, la gestion et le financement des déconstructions.

Pour bien connaître la filière nautique, vous savez que c'est un modèle unique au monde et, depuis sa création, une fierté pour l'industrie française qui poursuit aujourd'hui cette dynamique en travaillant sur l'analyse du cycle de vie (ACV) des bateaux de plaisance. Ce modèle est aujourd'hui regardé très attentivement par nos voisins européens et la Commission européenne, dont la feuille de route sur ce sujet s'inspire très largement du modèle français.

Cette initiative exemplaire a été rendue possible par la collaboration active entre l'Etat et la filière nautique française, manifestée publiquement lors du conseil interministériel de la mer de novembre 2017. Lors des assises de l'économie de la mer, le 21 novembre 2017, votre prédécesseur, M. Edouard Philippe, avait dit sa volonté de consolider cette filière à travers ce partenariat : *« Le Gouvernement sera au rendez-vous pour y affecter les crédits nécessaires, ce que le CIMER de Brest a permis d'acter. Cette filière, comme les autres, c'est l'économie maritime de demain. Les emplois de demain ».*

L'affectation de ces « crédits nécessaires », soit une part minimale (de 2% actuellement) de la taxe acquittée par les plaisanciers (DAFN, aujourd'hui TAEMP) s'entendait en raison des spécificités de cette filière caractérisée notamment par un produit d'une durée de vie particulièrement longue (plus de 40 ans en moyenne) et dont la collecte, le transport et la destruction, nécessitent une organisation et une logistique sans équivalent parmi les filières REP.



FEDERATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES

Au final, depuis 2019 et malgré les difficultés inhérentes au démarrage d'un tel éco-organisme dans un délai très contraint et des impacts de la crise sanitaire, **plus de 8000 bateaux ont été déconstruits, dont 3000 pour la seule année 2022.**

Nous estimons qu'à l'issue de ce premier cycle de 5 ans, ce seront concrètement 10 000 bateaux qui auront été déconstruits.

Malgré l'exemplarité de la filière française, cette dynamique n'a jamais fait l'objet d'une attention bienveillante de la part des administrations concernées. Pire, la Loi AGEC en bouleverse aujourd'hui son modèle économique, en imposant la prise en charge des coûts de collecte.

Depuis presque deux ans, nous n'avons eu de cesse d'interpeller l'administration à ce sujet. Nous pensions avoir été entendu, lorsque le dernier CIMER, avait décidé de confier une mission à l'IGAM, au CGDD et au CGEFI sur l'examen des nouvelles obligations et des scénarii de prise en charge des opérations de collecte et de transport. Le rapport, attendu pour juin 2022, n'a été remis qu'au mois de janvier de cette année et n'a pas, à notre grand regret, été rendu public. Parmi les pistes que ce rapport devait explorer certaines auraient pu être utilement discutées avec la filière. Mais il n'en fut rien.

Pour faire face à l'absence d'étude d'impact liée à cette nouvelle obligation, l'APER a lancé mi-juillet 2022 une expérimentation sur la prise en charge des coûts de transport terrestre des bateaux situés en Bretagne jusqu'aux centres de déconstruction les plus proches. Cette expérimentation a confirmé l'impact économique de la prise en charge du transport sur la filière avec un doublement des coûts par bateau. Concrètement, à financement constant et ce malgré une hausse continue des écocontributions depuis 2019, la loi AGEC conduit à déconstruire un bateau au lieu de deux. **Ainsi, si l'obligation de la loi AGEC s'était appliquée il y a cinq ans ; alors seulement 5000 bateaux auraient pu être déconstruits.**

La FIN a interpellé à plusieurs reprises le gouvernement pour alerter sur ces difficultés et demandé que le futur cahier des charges tienne compte de cette situation bouleversant l'équilibre économique même de l'éco-organisme.

Nous découvrons donc aujourd'hui un projet de cahier des charges qui tant sur la volumétrie, le financement que sur le périmètre, peut s'avérer funeste pour la filière de déconstruction.

S'agissant de la volumétrie. Ignorant tant les nouvelles contraintes liées à l'application de la Loi AGEC que la réalité des chiffres de ces cinq dernières années, la DGPR nous annonce des **objectifs de déconstruction de bateaux absolument irréalistes ; soit 36 400 unités sur les 6 prochaines années.** Le nouvel agrément, s'il devait être maintenu en l'état, imposerait **un effort de plus de 600 % par rapport au résultat de la première période s'il avait fallu tenir compte des contraintes de la Loi AGEC.**

S'agissant maintenant du financement. Sur le nouvel objectif de 36 400 bateaux à déconstruire sur 6 ans, en intégrant tous les coûts supplémentaires induits par la loi AGEC, **ce sont plus de 66 millions d'euros qui devront être trouvés pour financer la filière.**

S'agissant enfin du périmètre. La gratuité de la collecte imposée par la loi AGEC ne saurait par ailleurs se traduire pour la filière de déconstruction des bateaux de plaisance par une prise en charge intégrale de l'ensemble des coûts (sortie d'eau, grutage, prise en charge depuis le lieu de détention, etc.). Enfin, nous constatons que la proposition qui nous est aujourd'hui faite ne priorise par ailleurs pas la question **des bateaux abandonnés et des épaves sur le domaine public maritime.** Il s'agit pourtant d'un enjeu environnemental qui a motivé pour une grande part la création de la filière.



FEDERATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES

Enfin, **le calendrier dans lequel s'inscrit la DGPR pour la publication de ce cahier des charges nous place dans une situation d'urgence puisque nous comprenons que ce projet doit être finalisé pour la mi-juin.** Malgré nos alertes préalables, depuis plus d'un an et demi, le calendrier d'une concertation que nous estimons encore possible se retrouve considérablement restreint.

C'est l'avenir même de cette filière exemplaire qui est en jeu. Nous en avons collectivement fait une réussite et un modèle pour l'industrie nautique dans son ensemble et au-delà de nos frontières.

Afin de trouver les solutions qui pourraient nous permettre de sortir de l'impasse vers laquelle nous nous dirigeons, nous demandons en urgence un rendez-vous afin de pouvoir travailler sur des scénarii qui nous permettraient de concilier le développement de cette filière avec des objectifs en matière environnemental.

Nous demandons donc solennellement que soient prises en compte les spécificités de la filière.

Nous souhaitons la fixation d'objectifs réalistes.

Nous espérons que l'Etat puisse respecter sa parole en maintenant le principe original de financement de cette filière ; par le parallélisme entre l'évolution de la part de financement public et celle de l'éco-contribution des metteurs sur le marché.

Enfin, nous suggérons de développer l'approche française en :

- Ouvrant la possibilité de recourir à des points d'apport volontaire, tels qu'ils existent pour la très grande majorité des filières REP. Cela nous permettrait d'augmenter mécaniquement le nombre de bateaux à déconstruire, principalement les plus petites unités et réduire par la même l'empreinte carbone générée par les moyens bien plus importants.
- En mettant en place une ligne de financement sur la base du Fonds d'Intervention Maritime ou du Fonds vert, en lien avec les collectivités locales, pour solutionner la situation des bateaux abandonnés sur le domaine public maritime au cours des 5 prochaines années.

Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien réserver à cette demande.

Je vous prie de croire, Madame la Première ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Jean-Paul Chapeleau
Président

Copies :

Monsieur Hervé Berville, Secrétaire d'État auprès de la Première ministre, chargé de la Mer

Monsieur Christophe Béchu, Ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Madame Bérangère Couillard, Secrétaire d'Etat auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires chargée de l'Ecologie

Monsieur Roland Lescure, Ministre délégué auprès du ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, chargé de l'Industrie

Monsieur Didier Lallement, Secrétaire général de la mer

Monsieur Cédric Bourillet, Directeur général de la prévention des risques, DGPR

Monsieur Eric Banel, Directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, DGAMPA