



Synthèse des contributions – Consultation du public sur le projet d'arrêté portant cahiers des charges des éco-organismes et des systèmes individuels de la filière à responsabilité élargie des bateaux de plaisance ou de sport

A. Modalités de la consultation

Conformément à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, le projet d'arrêté portant cahiers des charges des éco-organismes et des systèmes individuels de la filière à responsabilité élargie des bateaux de plaisance ou de sport a été soumis à la consultation du public.

Cette phase de consultation s'est traduite par la mise à disposition du public du projet d'arrêté par voie électronique, selon des modalités permettant au public de formuler des observations.

La consultation du public s'est déroulée du 16 août au 8 septembre 2023 sur la plateforme vie-publique.fr.

B. Synthèse des observations

1. Données générales

- 8 contributions ont été déposées sur le site du Ministère de la transition écologique dans le cadre de cette consultation (dont 1 sur la consultation du décret relatif à la gestion des déchets et à la responsabilité élargie des producteurs de navires de plaisance ou de sport qui était aussi en cours de consultation du public), et 1 contribution a été transmise par courriel.
- Parmi elles, 1 contribution émane de représentant des collectivités territoriales, 1 d'association de protection de l'environnement, 2 d'opérateurs de la prévention, 1 de l'atelier déchets marins, et 4 du secteur de la plaisance et du nautisme (industriels, professionnels et usagers).

2. Synthèse des observations

Les contributions des opérateurs de la prévention et de la gestion des déchets proposaient de limiter la prise en charge des coûts de transport par la filière aux bateaux déposés par leurs détenteurs aux centres de déconstruction ou que cette

prise en charge soit progressive sur 3ans. L'une d'entre elle demandait également que la filière ne prenne en charge les opérations de collecte des épaves qu'en l'absence d'identification du propriétaire et/ou de son assurance. Les deux contributions portaient sur le recyclage : l'une préconisait que 75% des ressources allouées aux projets de R&D soient destinées aux projets relatifs au recyclage mécanique et l'autre souhaitait que les opérateurs de gestion de déchets soient associés à l'élaboration du plan d'action visant à développer le recyclage. Enfin, l'un des opérateurs de gestion des déchets jugeait les objectifs de collecte trop timides, et proposait de les rehausser à 28 000 bateaux sur 6ans (contre 25 000 proposés lors de la consultation du public).

La contribution de l'atelier déchets marins préconisait que la prise en charge des bateaux abandonnés soit effectuée au regard des conclusions de l'étude relative à l'impact des bateaux abandonnés et des épaves sur l'environnement.

La contribution de l'association de protection de l'environnement déplorait la régression des obligations de la filière par rapport à celles discutées lors de la réunion de concertation en mai. Elle pointait que le partage des coûts des opérations préalables au transport constituait une distorsion avec les autres filières REP. Elle considérait que si cette disposition était maintenue, il convenait que la prise en charge minimal des coûts par la filière devrait être de 80% au minimum. Elle s'opposait à la régression des objectifs de collecte et demandait qu'ils soient rehaussés à 36 000 bateaux sur 6ans, comme ce qui avait été proposé lors de la réunion de concertation en mai. Elle demandait que les objectifs de collecte concernant les territoires d'Outre-mer ne soient pas agglomérés mais détaillés par territoire. Elle déplorait les modifications apportées concernant la reprise des bateaux issus des catastrophes naturelles et exigeait que la filière soit soumise aux mêmes obligations que celles prévues dans l'ensemble des autres filières REP : que cette prise en charge incombe financièrement à l'éco-organisme. Par ailleurs, elle se montrait réservée sur la limitation de cette obligation en cas d'absence d'identification d'assurance ou de propriétaire, car dans la majorité des cas, les assurances ne couvrent pas les frais de collecte et de gestion des déchets post-catastrophe.

La contribution du représentant des collectivités territoriales déplorait elle aussi la régression des objectifs de collecte et demandait qu'ils soient rehaussés à 36 000 bateaux sur 6ans, comme ce qui avait été proposé lors de la réunion de concertation en mai. Elle ne s'opposait pas à un partage des coûts des opérations préalables au transport, à l'unique condition que soit inscrit dans le cahier des charges un seuil minimal de prise en charge des coûts, fixé à 80 % lorsque les collectivités agissent

seules, et à 100 % lorsque l'opérateur est choisi de manière conjointe entre les collectivités et l'éco-organisme.

Les contributions du secteur du nautisme et de la plaisance craignaient que la prise en charge partagée des coûts des opérations préalables au transport incite les détenteurs de bateaux à abandonner leur bateau sur le domaine public. En conséquence le secteur demandait que les coûts des opérations préalable au transport soient exclus du champ de la filière. Le secteur plaidait également que les coûts de transport soient partagés avec les collectivités territoriales et que le calendrier de mise en œuvre de ces obligations soit progressif. Concernant les bateaux de moins de 6mètres, le secteur s'opposait à ce que l'éco-organisme pourvoit à la collecte et demandait que ce transport soit à charge du détenteur contre une prime au retour. Concernant les objectifs de collecte, le secteur les jugeait trop élevés. Le secteur demandait également que la quote-part de la TAEMUP versée par l'Etat soit rehaussée à 5% d'ici la fin de l'agrément. Concernant les objectifs de réemploi et de réutilisation, le secteur proposait de comptabiliser également les bateaux réutilisés dans leur intégralité.

C. Prise en compte des observations du public

A la suite des contributions qui ont été reçues dans le cadre de cette consultation, le projet d'arrêté a été modifié sur plusieurs points, dans le respect du cadre fixé par la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire.

Les principales modifications apportées sont les suivantes :

Le périmètre d'action de la filière a été précisé. Ainsi, l'éco-organisme n'assume les coûts préalables au transport que pour les bateaux abandonnés hors épaves (c'est-à-dire ceux qui flottent), les épaves dans les ports, c'est-à-dire les bateaux coulés à leur point d'amarrage) et les épaves échouées à sec (par exemple sur une plage), sur le domaine public, et ce sur la base d'un partage des coûts avec la personne publique concernée. L'éco-organisme prend en charge les coûts de résorption des déchets de bateau de plaisance ou de sport abandonnés et des épaves auprès des personnes publiques qui en font la demande, dans la limite des montants indiqués dans le cahier des charges.

La **progressivité des objectifs annuels de collecte** pour traitement a été revue, tout en maintenant au global l'objectif de 25 000 bateaux collectés sur la période d'agrément de 6 ans. Une clause de revoyure des objectifs a par ailleurs été insérée dans le cahier des charges.

Il a par ailleurs été introduit la possibilité que l'éco-organisme ne pourvoit pas systématiquement au **transport** mais puisse compenser les coûts pour les

propriétaires de bateaux qui amèneraient ceux-ci directement dans les centres de traitement (selon un barème qui sera proposé par l'éco-organisme, à priori forfaitaire). Dans tous les cas l'éco-organisme pourvoit au traitement des déchets de bateaux.