

https://voilesetvoiliers.ouest-france.fr/industrie-nautique/chantiers/deconstruction/entretien-bateaux-en-fin-de-vie-la-grosse-ambition-cest-le-recyclage-de-la-fibre-de-verre-7a294d36-8327-11f0-8fe4-89fec8244e4a?utm_source=sendinblue_vv_newsletter-voilesetvoiliers&mgo_eu=d41d8cd98f00b204e9800998ecf8427e&mgo_l=Gi5sXAJKRTGFvlbKX1XbaQ.57.9&utm_content=20251008&utm_campaign=vv_newsletter-voilesetvoiliers&utm_medium=email&utm_term=856001&vid=2363490&mediago_euid=2363490

ENTRETIEN. Bateaux en fin de vie : « la grosse ambition, c'est le recyclage de la fibre de verre »

06/10/2025 à 12h52



L'état actuel de filière de déconstruction permet un taux de valorisation de 74. Un taux qui pourrait augmenter avec une meilleure prise en charge de la fibre de verre. | LAURÈNE COROLLER

Voiles et Voiliers : Comment est financée la déconstruction des bateaux en fin de vie aujourd'hui ?

Lucas Debievre : Depuis 2019, la réglementation indique que les entreprises qui vendent des bateaux de plaisance en France doivent prendre en charge la fin de vie de leurs produits. Pour cela, ils peuvent déléguer cette responsabilité à un éco-organisme (l'APER donc). De ce

fait, depuis 2019, la déconstruction est gratuite pour tous les détenteurs de bateaux de plaisance en fin de vie, qui supportent seulement le coût du transport. Il suffit de faire une demande sur le site de l'APER recyclermonbateau.fr et de choisir le centre de traitement le plus proche de son navire. On s'occupe de tout le reste, jusqu'à sa désimmatriculation. C'est un peu comme un système de retraite, où la vente des bateaux neufs finance la déconstruction de ceux en fin de vie.

Nos adhérents sont toutes les entreprises soumises à la réglementation de responsabilité élargie des producteurs, constructeurs, importateurs ou distributeurs, qui vendent des bateaux sur le marché du neuf en France. La plupart des adhérents de l'APER ont directement rejoint l'association. Ensuite, c'est à nous de démarcher les autres, que l'on appelle des « freeriders », des entreprises qui ne sont pas encore en conformité et qui ne cotisent pas financièrement. On connaît bien nos membres, donc on sait qui adhère ou non. Jusqu'à peu, on avait accès au fichier des immatriculations des affaires maritimes. Grâce au numéro CIM, on pouvait quantifier le nombre de bateaux qui étaient déclarés à l'APER. Cela représentait environ 95 % des bateaux vendus sur le marché français.

Beaucoup de concessionnaires, qui vendent des bateaux étrangers, ne s'estiment pas redevables de cette cotisation.

Voiles et Voiliers : Est-ce envisageable d'aller chercher les constructeurs étrangers ?

Lucas Debievre : Aujourd'hui, ce n'est qu'une réglementation française. Ce qui crée pas mal de...