

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 janvier 2016

ÉCONOMIE BLEUE - (N° 3178)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 49

présenté par
M. Caresche

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 12, insérer l'article suivant:**

I. – L'article L. 541-10-10 du code de l'environnement est ainsi modifié :

« 1° Au premier alinéa, l'année : « 2017 » est remplacée par l'année : « 2018 » ;

« 2° Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« L'éco-contribution versée par les metteurs sur marché est plafonnée à 0,5 % du prix de vente des bateaux neufs. »

II. – À la dernière phrase du troisième alinéa du 1 de l'article 224 du code des douanes, les mots : « et l'organisme affectataire sont fixés » sont remplacés par les mots : « est fixé ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à améliorer la rédaction de l'article 89 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, qui instaure une REP pour les bateaux de plaisance en ;

- décalant l'entrée en vigueur du dispositif à 2018 en vue de faciliter l'adaptation de l'industrie nautique à cette exigence et de réaliser l'étude d'impact,

- plafonnant la contribution financière du secteur à 0,5 %, en adéquation avec la dynamique du marché,

- sécurisant l'affectation à l'éco-organisme de la quote-part du Droit Annuel de Francisation et de Navigation

Si l'objectif de l'article 89 est louable, force est de constater qu'il n'a pas été précédé une réelle étude d'impact. L'actuel dispositif, sans précision, revient à faire supporter sur chaque bateau neuf vendu le coût de déconstruction de trois bateaux en fin de vie.

Dans cette rédaction, il mettrait en danger l'ensemble de la filière nautique française et par conséquent l'existence même de la filière de déconstruction.

Il faut rappeler que l'industrie nautique française s'est engagée volontairement dès 2009 dans la création d'une filière de déconstruction des bateaux de plaisance en fin de vie, initiant une démarche pionnière en Europe.

Cette filière est aujourd'hui opérationnelle mais ne traite que 400 bateaux par an, car le coût de la déconstruction repose exclusivement sur l'ultime propriétaire du bateau.

L'industrie nautique doit apporter sa pleine contribution (y compris financière) avec des modalités de financement cohérentes et comparables à celles des autres filières.

Il apparait impératif que le déploiement de cette filière doit être précédé d'une étude de gisement et d'impact. Cette étude sera confiée à l'ADEME et se déroulera au cours de l'année 2016.

Cet amendement a pour but de responsabiliser financièrement les metteurs sur le marché et de permettre la réalisation d'une étude de gisement et d'impact approfondie et complète pour développer une véritable filière de déconstruction.

Cet amendement permettra d'engager la filière de déconstruction dans une nouvelle dynamique avec une capacité annuelle de plus de 6 000 bateaux (contre 400 actuellement) sans déstabiliser un secteur économique fragilisé par 7 années de crise.