

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 janvier 2016

ÉCONOMIE BLEUE - (N° 3178)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 58

présenté par

M. Moreau, Mme Zimmermann, M. Gandolfi-Scheit, M. Foulon, M. Lurton, M. Quentin,
M. Fromantin, Mme Grosskost, M. Frédéric Lefebvre, M. Dhuicq, M. Furst, M. Gibbes,
M. Gosselin, M. Sermier, M. Daubresse, M. Vitel, M. Reiss, M. Cinieri, M. Le Fur, M. Tian,
M. Luca et M. Leboeuf

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. Il faut rappeler au préalable 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 500 bateaux par an, car le coût de la déconstruction repose exclusivement sur l'ultime propriétaire du bateau.

Force est de constater de multiples carences au dispositif voté :

- L'absence de définition juridique, qui qualifierait un « navire à déconstruire ».
- L'absence d'études de terrain, permettant de distinguer et de quantifier le stock, du flux.
- L'absence d'études de terrain, permettant de distinguer les différentes situations (navires abandonnés, envasés, considérés comme déchets, détruit de façon illicite ou conservés hors de l'eau...).
- L'absence d'études et de sondages permettant de connaître l'intention à venir des propriétaires.
- L'absence d'une éco contribution fixée par le législateur de nature à ne pas déstabiliser le marché.

Or, quelles sont aujourd'hui nos connaissances réelles en la matière :

- La base des statistiques des administrations porte aujourd'hui à plus d'1 million de bateaux immatriculés en France (Source DAM) répartie selon les industriels à 60 % de flotte active et 40% de flotte non active.
- une durée de vie des bateaux de 40/60 ans et en moyenne 6 à 7 propriétaires successifs,
- des producteurs des années 70/80 qui ont presque tous disparu en raison des crises successives du secteur
- Le coût moyen de la déconstruction pratiquée depuis 5 ans est de 1000€ par unité déconstruite.
- Le cout moyen associé au transport qui pèse à hauteur de 30% du coût total.
- Une seule source de financement prévue par le législateur pour le stock : 5% (au maximum) du DAFN, soit 2 350 000€.

Il existe deux « gisements » différents appelés « stock » et « flux ».

Le stock est composé de la flotte non active, c'est-à-dire les navires dont la moyenne d'âge varie entre 35 et 50 ans en fonction du type et de la taille d'unité. Considérant que 50 % de la flotte non active n'existe plus, le stock est estimé à environ 208 000 unités à déconstruire. Il semble raisonnable d'envisager déconstruire ce stock sur 15 ans, ce qui revient à traiter plus de 13 500 unités par an (67 500 sur 5 ans).

Le flux est composé de la flotte active arrivant chaque année en fin de vie. Compte tenu de la pyramide des âges de cette flotte active, on peut estimer le nombre d'unités à déconstruire à environ 23 500 par an (117 500 sur 5 ans).

Dans ce contexte, 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. Ce qui est inenvisageable. 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.

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

Il apparaît 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 en février et se déroulera au cours de l'année 2016. Or, ce délai n'est pas suffisant et la précipitation dans laquelle a été votée l'article 89 risque d'aboutir à déstabiliser l'économie du marché de la plaisance.

Cet amendement vise à :

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

Cet amendement permettra d'engager la filière de déconstruction dans une nouvelle dynamique avec une capacité annuelle de plus de 6 000 bateaux (contre 500 actuellement) sans déstabiliser un secteur économique fragilisé par 7 années de crise.