



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

navigation de plaisance

Question écrite n° 46304

Texte de la question

M. Rudy Salles attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur les problèmes posés par les bateaux ou navires épaves ou abandonnés dans les ports, sur les voies navigables ou sur un plan d'eau public. Le parc plaisancier français se compose actuellement de 700 000 bateaux immatriculés et seulement 450 000 utilisés. Chaque année près de 200 000 bateaux de plaisance arrivent en fin de vie. En absence de tout dispositif national contraignant visant à responsabiliser les propriétaires de ces épaves ou permettant aux autorités publiques d'organiser une mise en fourrière et la destruction de ces épaves, ces dernières sont souvent laissées à l'abandon dans les espaces privés ou publics (ports, voies fluviales etc). Ces épaves, outre qu'elles présentent un sérieux danger pour la sécurité publique, constituent également une pollution non négligeable en raison de la présence de produits ou matériaux toxiques comme les huiles usagées, batteries et autres). Il lui demande de préciser les mesures concrètes envisagées pour lutter contre ce phénomène.

Texte de la réponse

Le nombre de navires de plaisance immatriculés en métropole pour une navigation en eaux maritimes (d'une longueur supérieure à 2,50 mètres) était de 907 000 unités au 31 août 2008. Toutefois, la flotte active, composée des navires pouvant réellement naviguer, est très inférieure. En effet, de nombreux plaisanciers ne signalent pas l'inaptitude ou la destruction de leur embarcation, notamment s'agissant des petites unités de moins de 6 mètres qui représentent 76 % de cette flotte. Ainsi, la flotte potentiellement en état de naviguer est estimée à 153 000 unités pour les plus de 6 mètres et à 379 000 unités pour les moins de 6 mètres. Chaque année, environ 23 000 unités sont nouvellement immatriculées, dont 66 % de moins de 6 mètres et 75 % de navires à moteur. Une étude a été menée en 2003 par l'Agence française de l'ingénierie touristique (AFIT) sur l'adaptation des capacités d'accueil à la demande de places dans les ports de plaisance. Selon cette étude, environ 13 000 embarcations arrivent chaque année en fin de vie, dont 3 000 de plus de 6 mètres et 10 000 de moins de 6 mètres. Parmi ces 13 000 embarcations, les embarcations pneumatiques peuvent être estimées à 2 000 unités et les véhicules nautiques à moteur (scooters et motos de mer) à 2 200 unités. Conscients de cette situation, les professionnels de la plaisance, regroupés au sein de la Fédération des industries nautiques (FIN), ont créé l'Association pour la plaisance écoresponsable (APER), dont l'objectif est d'organiser et d'animer la mise en place d'une filière française de construction et de recyclage des bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU) et, par extension, d'autres filières de déchets liés à l'ensemble des activités du nautisme. La très grande majorité des coques des navires de plaisance étant désormais construite en matériau composite, les filières classiques ne sont pas appropriées au recyclage de ce type de produits (matériaux et dimensions). Les autres déchets (huiles usagées, batteries, moteurs hors bord, caoutchouc...) sont absorbés par les filières traditionnelles de traitement. Il existe, notamment, dans chaque port un plan de collecte et de traitement des déchets. Afin d'anticiper les difficultés de déconstruction des futurs navires de plaisance, un colloque sur les enjeux du développement durable pour la filière nautique a été organisé, à l'initiative de l'État, à Lorient en juin 2009. Son objectif était de sensibiliser les chantiers nautiques afin de prendre en compte, dès la conception et

pendant la construction, des éléments permettant un recyclage maximal lorsqu'ils arrivent en fin de vie. La comparaison avec d'autres secteurs d'activités présentés lors du colloque a permis aux professionnels, architectes et constructeurs, de prendre conscience de l'importance d'avoir une réflexion le plus en amont possible, notamment dans le choix des matériaux. Cette nécessité d'avoir des navires aisément déconstructibles et recyclables a été confirmée par les travaux du Grenelle de la mer, et notamment dans le comité opérationnel « plaisance et sports nautiques » qui a insisté sur la mise en place d'un écolabel pour les navires. Ce qualificatif concernerait aussi bien la construction, l'utilisation et la déconstruction en fin de vie. Par ailleurs, et dans une optique plus générale, M. Pierre Cardo, ancien député des Yvelines, a été chargé d'une mission sur la déconstruction des navires et des bateaux, quelque soit leur usage. Son rapport doit être rendu pour la fin mai 2010.

Données clés

Auteur : [M. Rudy Salles](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (3^e circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 46304

Rubrique : Tourisme et loisirs

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 7 avril 2009, page 3194

Réponse publiée le : 29 juin 2010, page 7257