



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## RESPONSABILITÉ ÉLARGIE DU PRODUCTEUR



FAITS & CHIFFRES

# Filière des Bateaux de plaisance ou de sport - Données 2023 Bilan annuel



# CITATION DE CE RAPPORT

LANG Colin, ADEME. 2024. Filière des Bateaux de plaisance ou de sport– données 2023. Bilan annuel. 19 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne <https://librairie.ademe.fr/>

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

## Ce document est diffusé par l'ADEME

### **ADEME**

20, avenue du Grésillé  
BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

**Bilan réalisé par :** LANG Colin, ADEME  
Direction/Service : Direction de la Supervision des filières REP

# SOMMAIRE

<b>1. Contexte et réglementation.....</b>	<b>4</b>
1.1. Contexte de la filière .....	4
1.2. Périmètre de la filière .....	4
1.3. Nouveau cahier des charges d'agrément.....	4
<b>2. Mise sur le marché.....</b>	<b>6</b>
2.1. Typologie de bateaux mis sur le marché.....	6
2.2. Producteurs de la filière .....	7
<b>3. Prévention.....</b>	<b>8</b>
3.1. Réemploi-réutilisation .....	8
3.2. Eco-conception .....	8
<b>4. Collecte .....</b>	<b>9</b>
4.1. Organisation de la collecte .....	9
4.2. Maillage des sites de déconstruction .....	9
4.3. Objectifs de collecte .....	10
4.4. Origine de collecte des bateaux .....	12
4.5. Types de bateaux collectés.....	12
<b>5. Traitement.....</b>	<b>14</b>
5.1. Traitement des bateaux hors d'usage .....	14
5.2. Performances de traitement des fractions .....	15
<b>Index des tableaux et figures.....</b>	<b>17</b>

# 1. Contexte et réglementation

**Ce rapport présente les données relatives aux Bateaux de Plaisance ou de Sport (BPS) couverts par la responsabilité élargie des producteurs (REP) et mis sur le marché et traités en 2023.**

Les données présentées sont les données transmises par l'éco-organisme l'APER (Association pour la Plaisance Eco-Responsable) à l'ADEME en 2024 via le registre SYDEREP, conformément à l'arrêté du 12 décembre 2022 relatif aux données des filières à REP.

NOTA : ce bilan détaille le contexte et analyse les données disponibles à la date de rédaction. Les données détaillées sont consultables en ligne sur le tableau de bord de la filière BPS.

Retrouvez les dernières actualités et le détail des données de la filière sur notre page web dédiée : [filieres-reper.ademe.fr/filieres-REP/filiere-BPS](https://reper.ademe.fr/filieres-REP/filiere-BPS).

## 1.1. Contexte de la filière

À la suite de la publication de l'arrêté du 21 février 2019 portant agrément d'un éco-organisme de la filière des bateaux de plaisance ou de sport<sup>1</sup> en application de l'article R.543-303 du Code de l'environnement, la filière française de collecte et de traitement des déchets issus de bateaux de plaisance ou de sport a officiellement vu le jour le 2 mars 2019. L'éco-organisme l'APER a été officiellement agréé par les pouvoirs publics pour mettre en place et gérer de manière opérationnelle cette filière sur tout le territoire national depuis cette date (France métropolitaine, DROM et COM pour lesquels le Code de l'environnement s'applique)<sup>2</sup>.

L'article 224 du code des douanes prévoit que la filière REP soit financée par la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (TAEMUP anciennement DAFN), en complément des contributions financières versées par les producteurs de navires de plaisance. La quote-part du TEAMUP affectée à cette filière est plafonnée par la loi à 5 % du produit brut de cette taxe.

L'année 2023 a permis de réaliser des travaux d'évaluation des performances et de définir le nouveau cahier des charges d'agrément de la filière. Ce dernier a été publié par arrêté le 27 novembre 2023<sup>3</sup>. Le ré-agrément de l'éco-organisme à été réalisé en juin 2024 sur la base de ce nouveau texte. L'APER a été agréé par l'arrêté du 28 Juin 2024<sup>4</sup>, sur la période du 1<sup>er</sup> juillet 2024 jusqu'au 31 décembre 2029. On peut ainsi noter que ce bilan présente les résultats et performances au regard **des objectifs définis par le précédent cahier des charges**.

## 1.2. Périmètre de la filière

Conformément à l'article R543-297 du code de l'environnement, on entend par **bateau de plaisance ou de sport** : un engin flottant, construit et équipé pour la navigation (maritime, fluviale ou intérieure) et utilisé par une personne physique ou morale, peu importe son usage (loisir, sport, commercial, pêche, secours) dès lors qu'il s'agit soit de :

- Bateaux de plaisance (voiliers à moteur, bateaux pneumatiques, etc.) dont la coque a une longueur allant de 2,5 mètres à 24 mètres, sans se soucier du moyen de propulsion du bateau (sauf les embarcations propulsées par l'énergie humaine qui sont exclues).
- Tous les véhicules nautiques à moteur dont la longueur de la coque est inférieure à 4 mètres et qui sont équipés d'un moteur à propulsion.

Sont exclus du champ de la filière BPS :

- Les navires de guerre, en essais ou en service dans la Marine nationale ou une marine étrangère.
- Les embarcations propulsées par l'énergie humaine (kayaks, planches de surf, planches à voile, stand-up paddles, etc.)

Seuls les bateaux immatriculables mis sur le marché en France contribuent au financement de la filière BPS française.

À noter : les bateaux à propulsion humaine tels que les kayaks sont concernés par la filière REP des Articles de Sport et de Loisirs.

## 1.3. Nouveau cahier des charges d'agrément

Il comprend un certain nombre d'ajouts, afin de permettre une mise en conformité de la filière avec la Loi AGECE :

- La mise en place d'un comité des parties prenantes et d'un comité technique opérationnel
- La prise en charge du transport

<sup>1</sup> [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Cahier\\_des%20charges\\_des-eco-organismes\\_DBPS.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Cahier_des%20charges_des-eco-organismes_DBPS.pdf)

<sup>2</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000038190390>

<sup>3</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048519609>

<sup>4</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049889950>

- Une couverture renforcée des sites de déconstruction de bateau, notamment en Outre-mer
- Des objectifs de réemploi et de valorisation
- Des études sur les solutions de traitement et les impacts environnementaux.

L'ensemble de ces objectifs et obligations sont repris du cahier des charges et présentés sur la page filière<sup>5</sup> de l'ADEME.

---

<sup>5</sup> <https://filieres-rep.ademe.fr/filieres-REP/filiere-BPS>

## 2. Mise sur le marché

### 2.1. Typologie de bateaux mis sur le marché

Les bateaux de plaisance ou de sport sont déclarés mis sur le marché en précisant le type de bateaux parmi six typologies : les bateaux à moteur rigides, les bateaux à moteur semi-rigides, les bateaux pneumatiques, les véhicules nautiques à moteur, les voiliers monocoques et les voiliers multicoques. Les bateaux sont déclarés en fonction de deux catégories de taille : inférieur à 6 m, supérieur ou égal à 6 m.

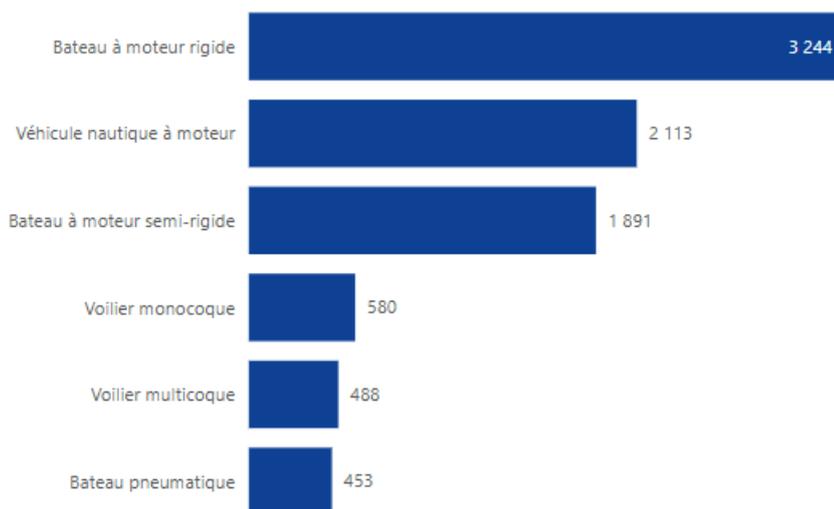


Figure 1 : Typologies de bateaux mis sur le marché en 2023 (Nombre d'unité)

D'après les données déclarées sur SYDEREP on compte en 2023 : 8 769 bateaux mise sur le marché, soit 14 286 tonnes issus de 110 producteurs.

Nombre de bateaux mis sur le marché par an

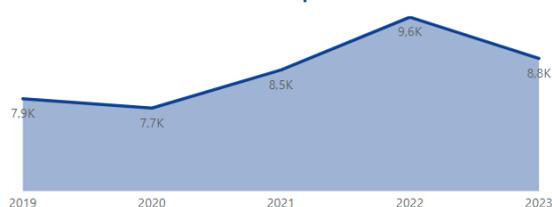


Figure 2 Bateaux mis en marché depuis 2019 (nombre)

Poids (en tonnes) mis sur le marché par an

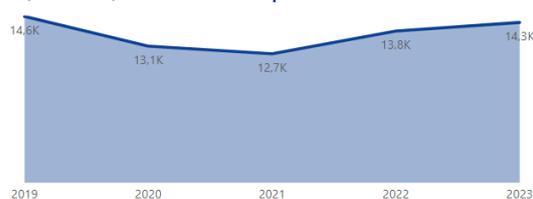


Figure 3 Bateaux mis en marché depuis 2019 (tonnage)

On observe ainsi que l'augmentation du nombre de bateaux mis sur le marché s'arrête en 2023 avec une légère baisse. On pouvait expliquer la hausse ces dernières années par une augmentation des ventes et une régularisation de certains producteurs, alors que cette diminution du nombre de bateaux traduit plutôt l'augmentation du tonnage moyen des bateaux vendus en 2023.

Il est ainsi intéressant de souligner les variations du poids moyen des bateaux depuis le début de la filière, présentées dans le graphique ci-dessous.

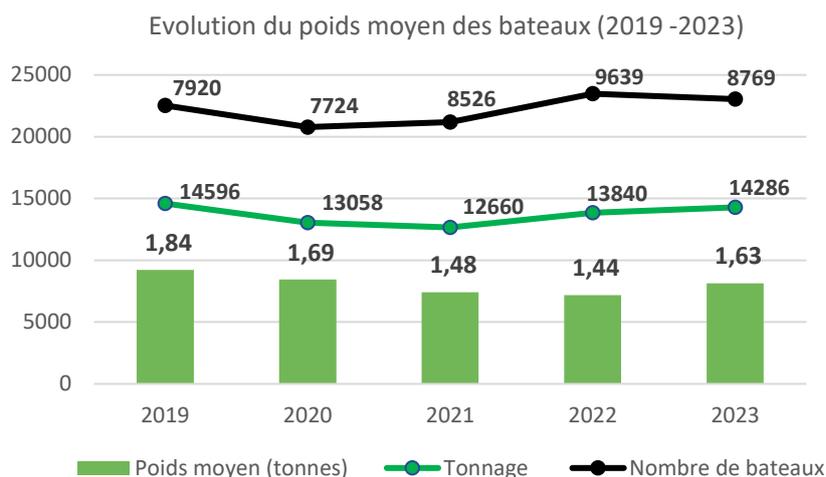


Figure 4 Evolution du poids moyen des BPS depuis 2019

On note également dans le graphique ci-dessous que les bateaux de plus de 6 m représentent près de 88 % du poids total de bateaux mis sur le marché, alors qu'ils représentent uniquement 48% des ventes en nombre de bateaux. Malgré une augmentation du poids moyen en 2023, cette particularité semble stable sur les deux dernières années.

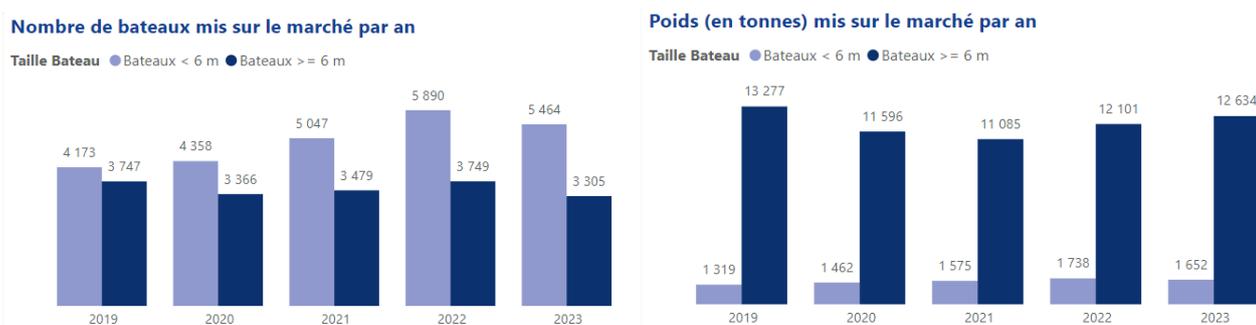


Figure 5 Nombre et poids des bateaux mis sur le marché par taille

On constate globalement que la taille et le poids des bateau est une variable importante pour analyser les tendances de la filière, tant au niveau des mise sur le marché que des bateaux hors d'usages.

## 2.2. Producteurs de la filière

Les producteurs de la REP sont relativement concentrés avec les 10 principaux producteurs qui représentent près de 80 % des ventes de produits dans le périmètre de la REP. On note également que les producteurs sont principalement des fabricants, dont près des trois quarts sont des fabricants français, avec une part relativement limitée d'importateurs.

Le montant total des éco-contributions en 2023 était de 1 395 253 euros, soit en légère augmentation par rapport à 2022 (+2,7%). A noter que la quote-part du TEAMUP sur cette même année était de 974 074 euros, en légère baisse par rapport à 2022 (-4%).

## 3. Prévention

La filière BPS intègre une dimension de prévention de manière assez récente. Les performances en termes de tonnage réemployé sont depuis 2019 très modestes, mais des initiatives intéressantes émergent et devront monter considérablement en puissance pour atteindre les objectifs du nouveau cahier des charges.

### 3.1. Réemploi-réutilisation

Depuis 2019, la réutilisation de pièces de bateaux était le principal contributeur aux tonnages traités en réemploi réutilisation. Depuis 2023, on observe un changement d'échelle dans ce domaine avec notamment la réutilisation de bateaux entiers. Le tonnage traité en 2023 est ainsi de 16 tonnes, quand les années précédentes ce tonnage restait en dessous de la tonne.

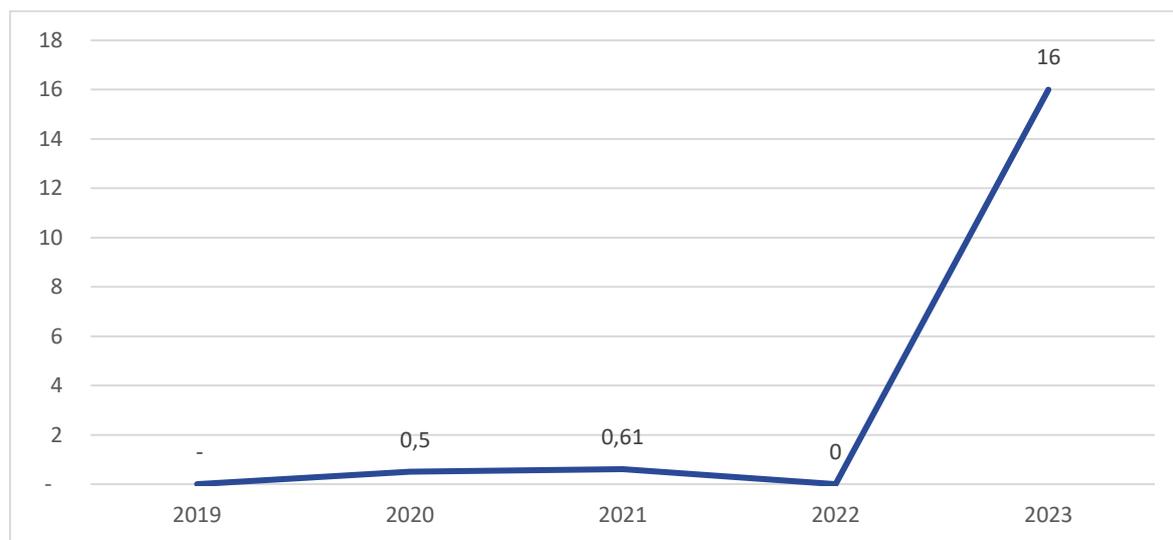


Figure 6 Evolution des tonnages réutilisées depuis 2019

A noter que l'on estime également qu'une partie des tonnages réutilisés ne sont pas comptabilisés, notamment ceux qui sont collectés en amont de la déconstruction complète du bateau.

Avec les objectifs de développement du réemploi et de la réutilisation du nouveau cahier des charges et les partenariats de l'APER avec des recycleries ou autres acteurs du secteur réemploi-réutilisation, il est attendu une progression significative de ces pratiques qui devront s'accompagner d'outils de traçabilité et de comptabilisation pour un suivi des performances.

Quantité minimale de bateaux ou de pièces qui ont fait l'objet d'une opération de préparation en vue de la réutilisation		
2025	2027	2029
32t	54t	75t

Tableau 1 objectifs de réemploi réutilisation de 2025 à 2029

### 3.2. Eco-conception

Le précédent cahier des charges prévoyait une modulation du barème sur des critères environnementaux. Aucune proposition n'a cependant été réalisée par l'APER et le barème en vigueur en 2023 n'intégrait donc pas de modulations. Le nouveau cahier des charges prévoit que l'éco-organisme propose des critères d'éco-modulation pour améliorer l'impact environnemental des nouveaux bateaux mis sur le marché 6 premiers mois après son agrément soit d'ici début 2025.

On note cependant que compte tenu de la durée de vie des bateaux (environ 40-50 ans) cette disposition n'aura pas d'effet immédiat sur les performances de traitement des bateaux en fin de vie. Il faudra donc à la fois améliorer la conception des bateaux tout en continuant à améliorer le traitement du gisement historique de bateaux.

## 4. Collecte

### 4.1. Organisation de la collecte

L'APER est en charge de la réception, de la dépollution et du traitement des bateaux ainsi que des procédures administratives liées à la phase de désimmatriculation de ces bateaux. Les étapes en amont de la réception sur le site de traitement sont actuellement à la charge du détenteur, notamment le transport entre le point de détention et le site de traitement.

### 4.2. Maillage des sites de déconstruction

Il était demandé à l'APER, dans le cahier des charges d'agrément en vigueur en 2023, d'assurer une couverture progressive de l'ensemble du territoire national, y compris dans les départements et régions d'outre-mer (DROM) et les collectivités d'outre-mer (COM) pour lesquels le code de l'environnement s'applique. Ainsi, la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane, La Réunion, Mayotte, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon sont concernés.

Le cahier des charges d'agrément en vigueur en 2023 prévoyait la contractualisation avant fin 2019 de l'APER avec des centres de traitement de déchets de BPS (DBPS) de façon à avoir :

- Au moins un centre par façade maritime de la métropole ;
- Au moins un centre par bassin versant localisé dans un département intérieur du bassin versant (à l'exception des bassins Artois-Picardie et Rhin-Meuse) ;
- Pour les DROM-COM : un en Guadeloupe, un en Martinique, un à Saint-Martin.
- Une solution opérationnelle pour la Réunion, à Saint Pierre et Miquelon et Mayotte

On note cependant que ces objectifs ont été redéfinis dans le nouveau cahier des charges d'agrément et sont complétés d'objectifs chiffrés de bateaux à déconstruire par territoire d'Outre-mer.

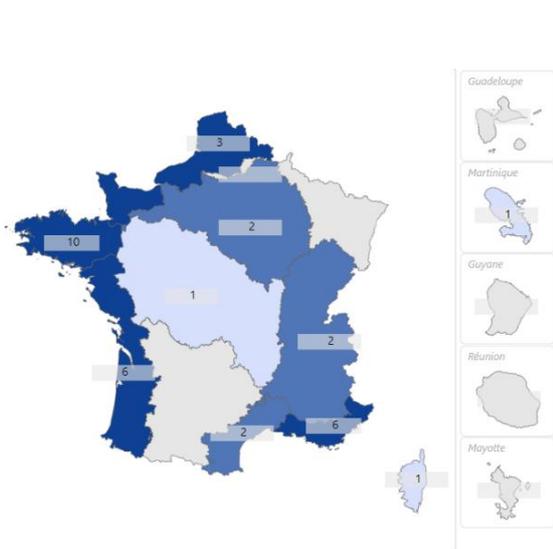
Les résultats de l'année 2023 sont donc également à mettre en perspective avec les objectifs du nouveau cahier des charges.



Figure 7 Nombre de sites de déconstruction depuis 2019

## Atteinte de l'objectif de couverture géographique

La couverture géographique des sites de traitement de bateaux de plaisance est atteinte dans les régions où se concentre le gisement, sur les façades maritimes. Cependant elle reste encore partielle à l'intérieur des terres et en Outre-Mer.



### Façade maritime :

L'objectif est atteint, l'ensemble des façades maritimes sont bien couvertes par des sites de traitement mis à part la Corse<sup>6</sup>

### Bassin versant :

Les bassins versant ne sont pas tous couverts par des sites de déconstruction, l'objectif n'est donc que partiellement atteint. On note également que les deux sites existants sont très proches l'un de l'autre, la couverture des départements intérieur est donc assez limité (Saône et Loire).

### DROM-COM

Un site opérationnel en Martinique permet d'atteindre une partie objectif initial. C'est cependant en 2023 le seul centre en outre-mer, l'objectif n'est donc que très partiellement atteint. A noter que cet objectif évolue dans le nouveau cahier des charges avec l'ajout d'objectifs chiffrés de déconstruction par territoire d'outre-mer

Figure 8 : Sites de déconstruction en France

## 4.3. Objectifs de collecte

En 2023, **2 978 bateaux de plaisance ou de sport** ont été collectés par l'APER, soit **4 006 tonnes**. La collecte est stable par rapport à 2022 mais reste insuffisante au regard de l'objectif du cahier des charges en vigueur en 2023.

On constate néanmoins que l'objectif de collecte de bateaux de plus de 6 m de 25 % est dépassé chaque année et est même en progression. Les bateaux de plus 6m représentent 80 % du tonnage des bateaux collectés. On note également que l'on retrouve la même différence unité/tonnage sur les bateaux mis en marché que sur les bateaux collectés avec une prédominance des tonnages des bateaux de plus de 6 m (Figure 8).

	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>
Objectif du cahier des charges (nombre de bateaux)	2 400	3 600	4 700	5 900	6 100
Bateaux déconstruit dans la filière	<b>363</b>	<b>1 259</b>	<b>2 390</b>	<b>2 980</b>	<b>2 978</b>
Part de bateaux de plus 6 m (objectif 25 %)	35 %	35,4 %	33,4 %	35 %	39 %

Tableau 2 Objectifs de collecte de la filière BPS

Le ratio entre la taille moyenne des bateaux collectés et leur tonnage est relativement stable, le poids moyen de bateaux collectés reste ainsi de l'ordre de 1,2 tonnes depuis 2019. Cela illustre un effort de collecte qui doit être double :

- Collecter un grand nombre de petits bateaux avec un tonnage total relativement faible,

<sup>6</sup> Un site est depuis 2023 opérationnel.

- Collecter des bateaux plus grands, présentant souvent des enjeux de dangerosité plus important et une problématique de transport plus complexe

Cette dualité dans l'organisation de la collecte permet de couvrir la gestion des bateaux de plaisances hors d'usage dans son ensemble, en traitant à la fois un grand nombre de bateaux et les bateaux les plus complexes.

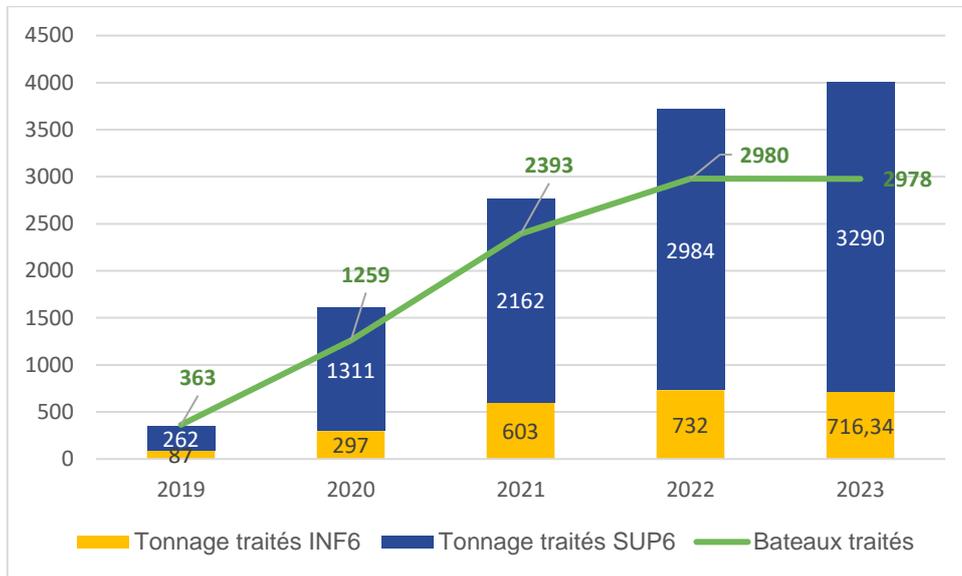


Figure 9 Evolution des tonnages et nombre de bateaux traités

## Atteinte des objectifs collecte

### Collecte de bateaux :



Malgré une progression significative depuis le début de la filière, l'objectif de collecte n'est pas atteint. La montée en puissance de la filière n'a pas été suffisante pour atteindre l'objectif de collecte 2023. **A noter que cet objectif est redéfini dans le nouveau cahier des charges, et fixé à 3 500 bateaux pour l'année 2024**

### Bateau de plus de 6m à collecter :

#### Part des bateaux déconstruits faisant plus de 6m



L'objectif de collecte de bateau de plus de 6m est en revanche dépassé. Cet objectif est important car les bateaux de plus de 6m représentent une part très importante du tonnage total, et des enjeux de dépollution plus complexe (fluides, produits électroniques, etc.).

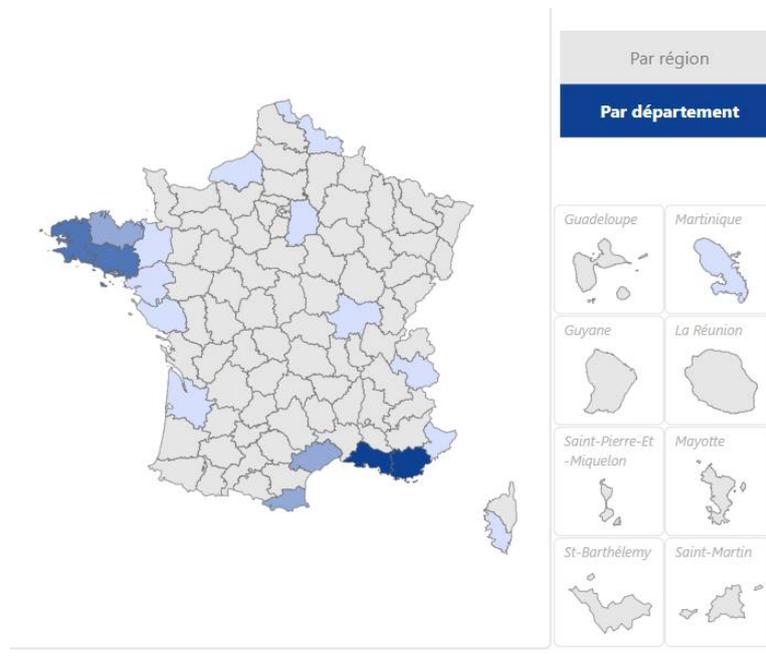
## 4.4. Origine de collecte des bateaux

La collecte des bateaux est logiquement plus importante sur les côtes qui représentent près de 70 % des bateaux collectés. La collecte des bateaux est donc cohérente avec l'activité du littoral français, concentrant une forte activité nautique dans les régions de Bretagne et Provence-Alpes-Côte-D'azur

Cependant si la répartition des bateaux collectés dépend de manière significative du gisement, la proximité d'un centre de déconstruction est également un facteur à prendre en compte. Le transport des bateaux jusqu'au centre de déconstruction étant en effet à la charge des détenteurs, le transport sur de grandes distances est rapidement prohibitif et donc limité par le maillage de sites de déconstruction. On note cependant une amélioration avec des collectes qui augmentent dans certains départements comme la Corse et la Seine et Marne.

Cela souligne deux problématiques :

- Si les côtes sont relativement bien couvertes on remarque cependant que la côte Normande et le Sud-Ouest ont une faible densité de sites par département. La collecte dans les zones côtières peut donc s'améliorer avec un maillage plus conséquent.
- L'intérieur des terres reste très peu couvert alors que des activités nautiques fluviales et sur lac existent.



## 4.5. Types de bateaux collectés

On constate que la répartition des bateaux par typologie est différente entre les mises sur le marché et les bateaux traités : les véhicules nautiques à moteur sont particulièrement surreprésentés dans les mises sur le marché (2eme en nombre d'unité) et sous-représentés dans les bateaux usagés traités. Ceci peut s'expliquer par le fait que ces véhicules sont actuellement en vogue et n'ont pour la plupart pas atteint leur fin de vie. A l'inverse, les voiliers monocoques représentent une grande part des bateaux usagés traités par rapport à leur part de mise sur le marché.

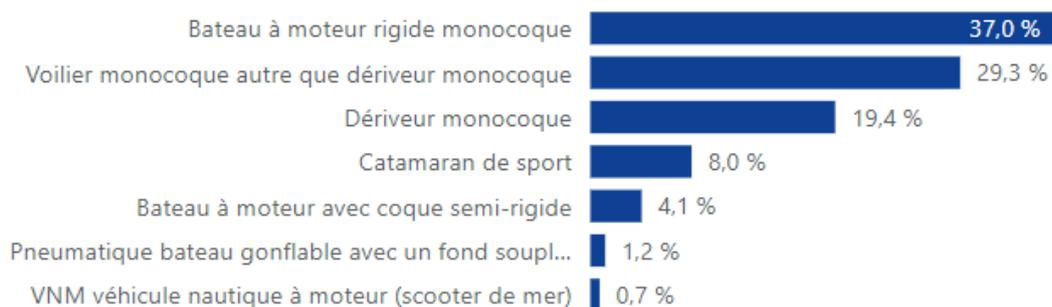


Figure 11 Typologie de bateaux collectés en 2023 (par unité)

En 2020, l'âge moyen des bateaux usagés traités était d'environ 40,1 ans, contre 43 ans pour l'année 2019. Cette donnée est corroborée par l'étude publiée par ODIT (Observation, Développement et Ingénierie Touristique)<sup>7</sup> réalisée en 2019 : le parc actuel de bateaux est assez ancien, avec 80 % des bateaux construits avant les années 2000. Les centres de traitement confirment ces données ; ils reçoivent en effet principalement des bateaux datant des années 80. L'âge moyen des bateaux traités est corrélé à la pratique d'achat de bateaux d'occasion qui est très forte en France.

Cette relation asynchrone entre les mises sur le marché et les bateaux collectés illustre l'une des particularités de cette filière et le besoin d'anticipation de l'évolution type de bateaux hors d'usage sur les prochaines années. En effet, les typologies de bateau et leur composition influent de manière significative sur les performances et méthodes de traitement.

<sup>7</sup> « Le marché de la plaisance en France » - ODIT France, 2019

## 5. Traitement

Le traitement des bateaux de plaisance fait l'objet d'une remontée de données détaillées de la part des opérateurs à l'éco-organisme et permet le suivi des performances de la filière avec notamment les informations relatives aux opérations de réutilisation, de recyclage, de valorisation énergétique et d'élimination par typologie de déchets. Le cahier des charges en vigueur en 2023 ne comprenait pas d'objectifs chiffrés, cela est cependant défini dans le nouveau cahier des charges.

### 5.1. Traitement des bateaux hors d'usage

Les déchets des bateaux de plaisance hors d'usage traités sur les sites de déconstruction de l'APER sont divisés en plusieurs fractions. On note ainsi deux flux issus des opérations de dépollution, qui comprend notamment des déchets dangereux (huiles, DEEE etc.) et six flux issus de la déconstruction.

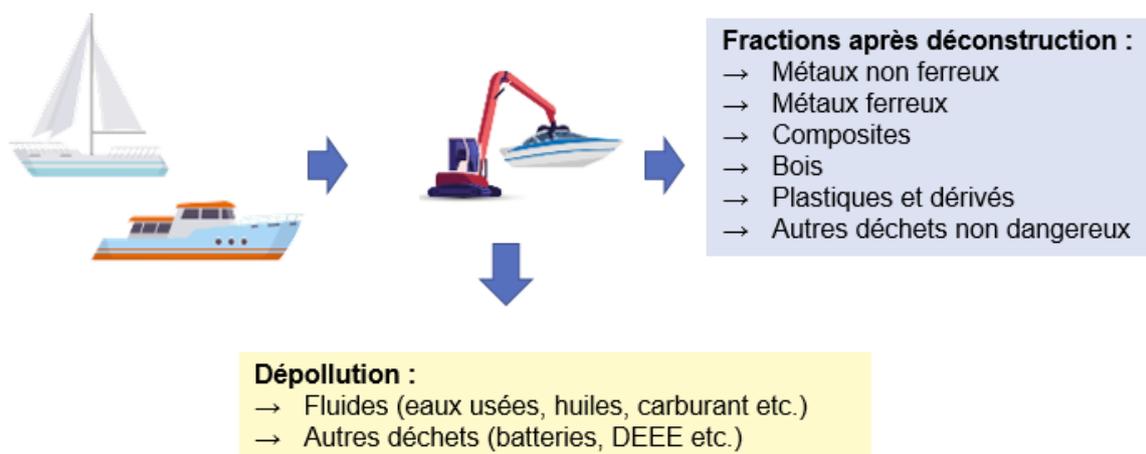


Figure 12 Déconstruction des bateaux de plaisance hors d'usage

Ces fractions sont orientées par les sites de déconstruction vers d'autres sites de traitement où est effectué le traitement final. Il est intéressant de noter que ces exutoires sont moins concentrés sur les côtes que les sites de déconstruction (Figure 13). Enfin, une part relativement significative (environ 10 %) est envoyée pour traitement à l'export.

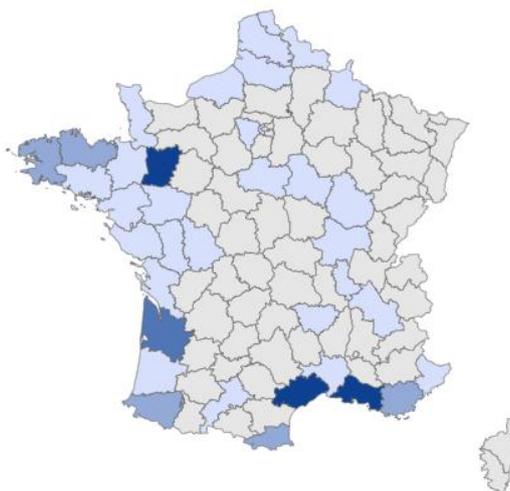


Figure 13 Localisation des sites de traitement des fractions finales de bateaux hors d'usage

## 5.2. Performances de traitement des fractions

Les fractions majoritaires des bateaux hors d'usage sont les composites fibre de verre (33 %), les métaux ferreux en non ferreux (36 %) et le bois (11 %). Le polyester fibre de verre est en effet historiquement très utilisé depuis les années 1970 dans les coques de bateaux. Cette composition est relativement stable depuis le début de la filière.

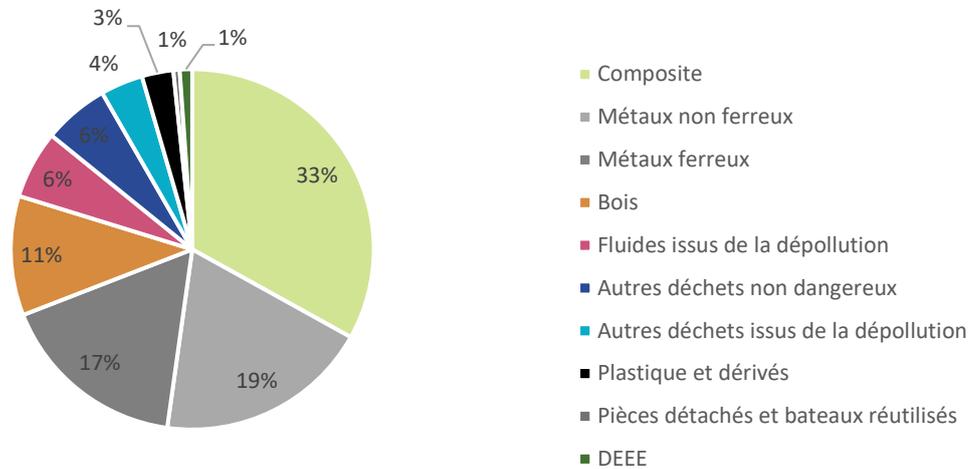


Figure 14 Traitement des fractions de DBPS

Les bateaux hors d'usage sont donc composés de matériaux et de produits aux propriétés et au potentiel de valorisation très différents. Les performances de traitement découlent ainsi des trois matériaux majoritaires : composites, métal et bois.

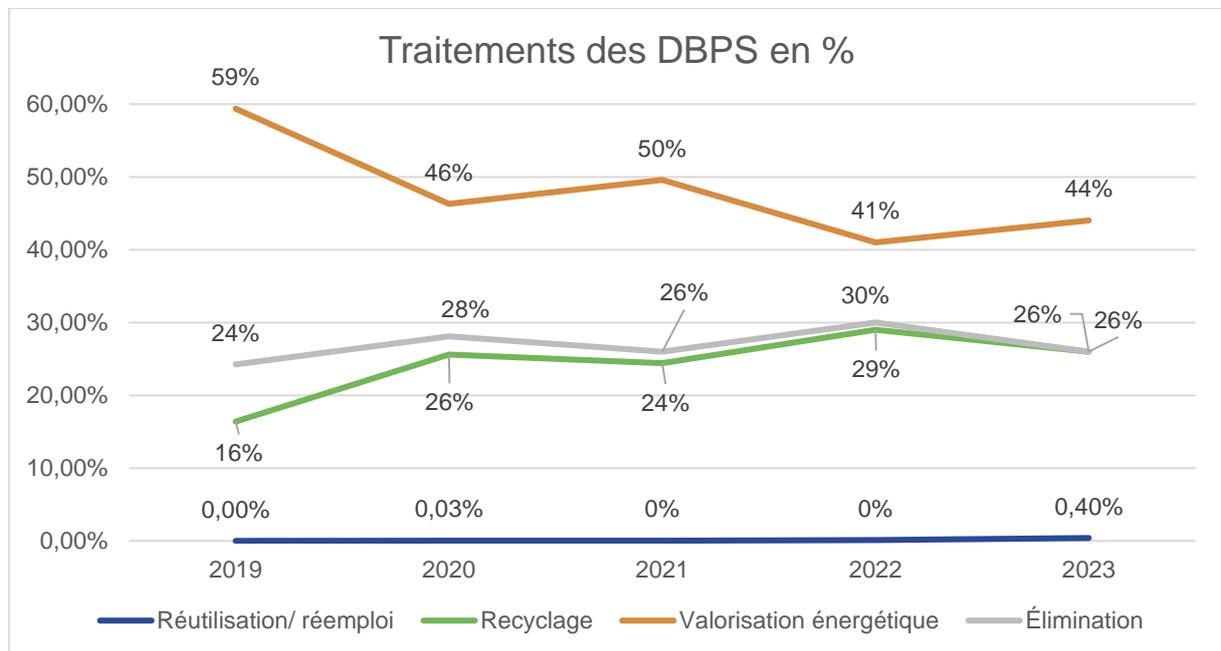


Figure 15 Taux de traitement de la filière BPS (les taux de l'année 2022 sont calculés sans l'export)

Les taux de traitement de la filière sont relativement stables depuis 2019 avec environ un quart de recyclage, un quart d'élimination et environ 50 % de valorisation énergétique. On observe cependant une légère baisse de la valorisation énergétique en 2022 au profit d'une augmentation du recyclage mais également de l'élimination. Cette tendance ne semble pas se confirmer en 2023 avec au contraire une baisse de l'élimination et du recyclage au profit de la valorisation énergétique. A noter cependant que comme en 2022, les données de traitement des déchets exportés ne sont pas encore disponibles, cela peut biaiser l'interprétation du taux de valorisation énergétique. Ce taux sera donc à suivre, au vu notamment des objectifs de recyclage du nouveau cahier des charges et de la volonté d'améliorer le traitement des matériaux composites.

## Cas des matériaux composites

Le matériau composite est la fraction la plus intéressante à étudier. En effet, les métaux sont très majoritairement recyclés et le bois est relativement bien traité (recyclage ou valorisation énergétique). Le potentiel d'amélioration se concentre ainsi sur ces matériaux composites qui depuis 2019 ne sont pas recyclés. Le traitement principal est la valorisation énergétique, notamment en cimenterie et CSR, suivi de l'enfouissement.

Le composite a par ailleurs fait l'objet d'une attention particulière avec la contribution de l'éco-organisme au Guide du Recyclage et de l'Ecoconception des Composites (GREC)<sup>8</sup>. On note également la recherche de solutions pour recycler ces matériaux, aujourd'hui quasiment inexistantes en Europe, avec l'identification d'un pilote<sup>9</sup> devant faire prochainement l'objet d'un déploiement. Le nouveau cahier des charges de la filière mentionne également un plan d'action portant sur le recyclage de ces matériaux à remettre un an après agrément.

Dans ce cadre, la diminution de l'enfouissement en faveur du développement du recyclage est donc une priorité pour améliorer de manière significative les performances de la filière (Figure 14).

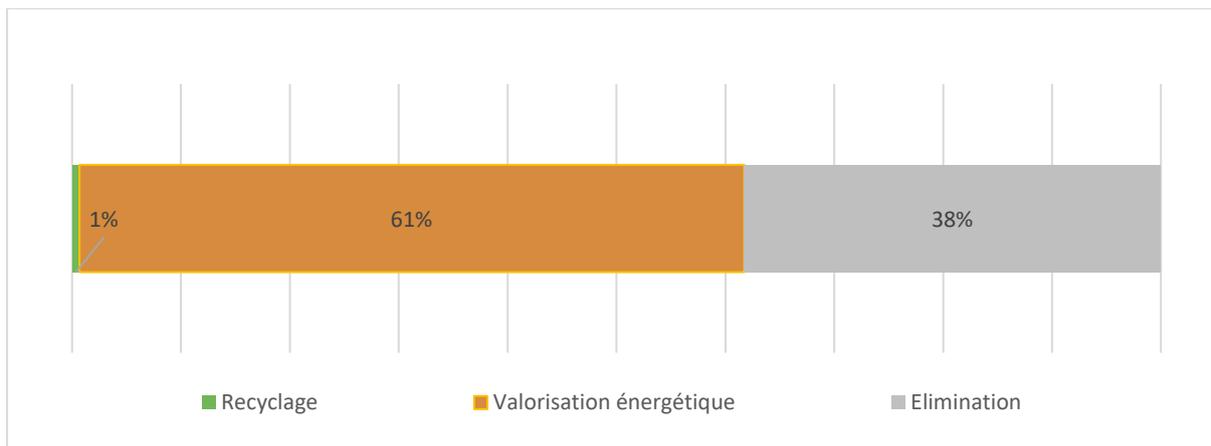


Figure 16 Traitement des matériaux composites

A noter qu'en 2023 et en 2022, une partie de ces composites est considérée comme étant en « *stockage temporaire* », principalement avant export pour valorisation énergétique. Les données présentées ici portent uniquement sur les déchets traités en 2023.

<sup>8</sup> <https://bibliothèque.ademe.fr/dechets-economie-circulaire/5577-grec-guide-du-recyclage-et-de-l-ecoconception-des-composites.html>

<sup>9</sup> <https://www.recyclermonbateau.fr/recyclage-des-composites-laper-et-composite-recycling-sengagent-dans-un-partenariat-ambitieux/>

# Index des tableaux et figures

## TABLEAUX

Tableau 1 objectifs de réemploi réutilisation de 2025 à 2029 .....	8
Tableau 2 Objectifs de collecte de la filière BPS .....	10

## FIGURES

Figure 1 : Typologies de bateaux mis sur le marché en 2023 (Nombre d'unité).....	6
Figure 2 Bateaux mis en marché depuis 2019 (nombre)      Figure 3 Bateaux mis en marché depuis 2019 (tonnage)	6
Figure 4 Evolution du poids moyen des BPS depuis 2019 .....	7
Figure 5 Poids des bateaux mis sur le marché par taille .....	7
Figure 6 Evolution des tonnages réutilisées depuis 2019.....	8
Figure 7 Nombre de sites de déconstruction depuis 2019.....	9
Figure 8 : Sites de déconstruction en France .....	10
Figure 9 Evolution des tonnages et nombre de bateaux traités.....	11
Figure 10 Origine de déconstruction des bateaux .....	12
Figure 11 Typologie de bateaux collectés en 2023 (par unité) .....	13
Figure 12 Déconstruction des bateaux de plaisance hors d'usage.....	14
Figure 13 Localisation des sites de traitement des fractions finales de bateaux hors d'usage .....	14
Figure 14 Traitement des fractions de BPHU .....	15
Figure 15 Taux de traitement de la filière BPS (les taux de l'année 2022 sont calculés sans l'export) .....	15
Figure 16 Traitement des matériaux composites.....	16

## L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique -, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

### LES COLLECTIONS DE L'ADEME



#### FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



#### CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



#### ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



#### EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



#### HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.

## FILIERE DES BATEAUX DE PLAISANCE OU DE SPORT – DONNEES 2023 Bilan annuel

Le dispositif de la Responsabilité Élargie du Producteur (REP) a pour objectif d'agir sur l'ensemble du cycle de vie des produits. Il intervient sur la prévention des déchets au travers de l'écoconception des produits ou encore de l'allongement de leur durée d'usage (réemploi, réutilisation, réparation) ainsi que sur la gestion de fin de vie des produits. Il implique que chaque acteur économique qui met sur le marché français un produit soumis à REP est responsable de l'ensemble du cycle du vie de ses produits, selon le principe pollueur-payeur.

Le présent bilan dresse un état des lieux de la filière REP des Bateaux de plaisance et de sport (BPS) en France, sur la base des données 2023 déclarées via le registre SYDEREP (SYstème DEclaratif des filières REP) géré par l'ADEME.

Il comporte un bilan des quantités de produits mis sur le marché et des déchets traités, ainsi qu'une analyse qualitative des données et performances de la filière au regard des objectifs du cahier des charges de la filière.

Retrouvez le détail des [indicateurs de la filière BPS](#) dans le tableau de bord dédié.



*En 2023, **9639 bateaux** ont été mis sur le marché*

*Sur les **2 978 bateaux collectés**, 39 % étaient de plus de 6 mètres*

*Sur les **4006 tonnes de déchets traités**, le **taux de recyclage est d'environ 26 %**.*



Pour plus d'information,  
consultez le site dédié aux  
filieres REP sur  
[filieres-rep.ademe.fr](http://filieres-rep.ademe.fr)

012667

