



BIENVENUE AUX ATELIERS DE LA TRANSITION ECONOMIQUE ET ECOLOGIQUE



TOUT SAVOIR SUR

province-sud.nc |

PRÉVENTION DES DÉCHETS DES NAVIRES HORS D'USAGE





Contexte

- Près de 6 000 bateaux à déconstruire dans les 15 années à venir
- **Pratiques déviantes qui perdurent** : constat de bateaux laissés à l'abandon (échoués, coulés)
- Déconstruction de bateaux réalisée pour des situations d'urgence : danger à la circulation maritime, risque de pollution grave, etc.





Les objectifs visés par la filière NHU

Protéger l'environnement marin

Des risques de :

- rejets diffus et pollutions
- dégradation des écosystèmes marins



Favoriser le recyclage des déchets

Réduire les déchets ultimes
Augmenter la part traitée des déchets non dangereux



Garantir la déconstruction de bateaux en fin de vie

Permettant aux propriétaires une prise en charge pour se défaire de leurs bateaux hors d'usage





Les objectifs visés par la filière NHU

Les actions provinciales :

- Etude 2018-2020 sur un diagnostic de la situation actuelle (gisement, acteurs économiques et cadre réglementaire), et pistes d'actions en vue de l'organisation et du financement de la filière – CMNC
- Comité de pilotage sur le financement d'une filière NHU (nov. 2020)
- Organisation d'une opération pilote de déconstruction de navires historiques hors d'usage (2022)
 - Évaluer les besoins humains, matériels et financiers
 - Expérimenter une organisation administrative et technique



ETAT DES LIEUX DE LA FILIÈRE DE DÉCONSTRUCTION DES NHU

Diagnostic de la situation actuelle





Structuration de la filière des navires hors d'usage

Rappel de l'historique

- Présentation à la Journée de la Mer 2017 :
 - ➔ Estimation de 6300 bateaux de toutes tailles et toutes catégories à déconstruire dans les 15 prochaines années
- Etude en vue de la structuration de la filière NHU (octobre 2019)
- Rapport sur les possibilités de financement de la filière - avril 2020
- CODIR mai 2020 avec tous les acteurs concernés
- Crise sanitaire et priorités politiques ont retardé l'avancée du dossier
- Journée de la mer 2020 : Engagement de la PS pour déconstruction du stock historique sur fonds TAP ➔ réalisé début 2022



Structuration de la filière des navires hors d'usage

Etude octobre 2019 : caractérisation du gisement de plaisance

	Total plaisance	Dont moins de 5 m	Navires professionnels
Nb de bateaux de immatriculés (sept 2018)	27 158	18 626	1 217
30 - 35 ans	1 802	1 033	
Plus de 35 ans	6 128	3 989	

65 % des bateaux à déconstruire font moins de 5 m

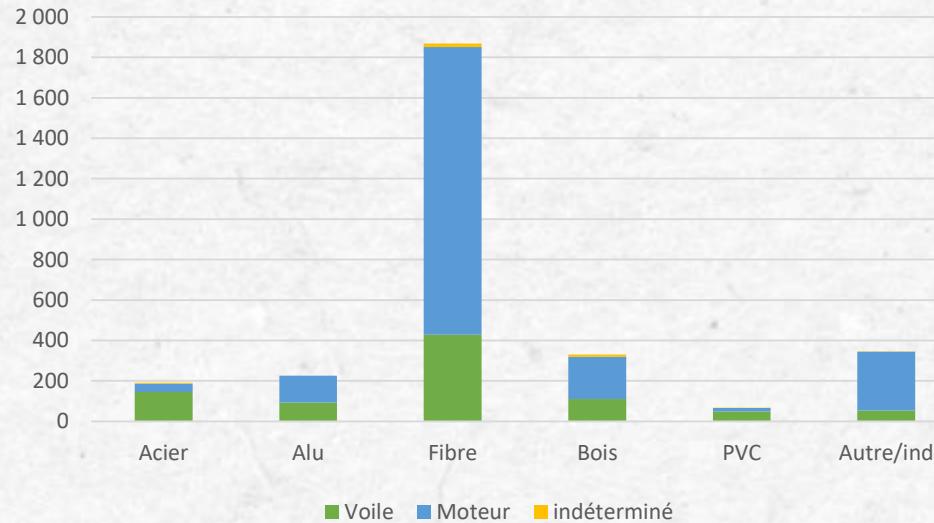
Les bateaux déconstruits par l'APER depuis 2012 avaient en moyenne 32 ans



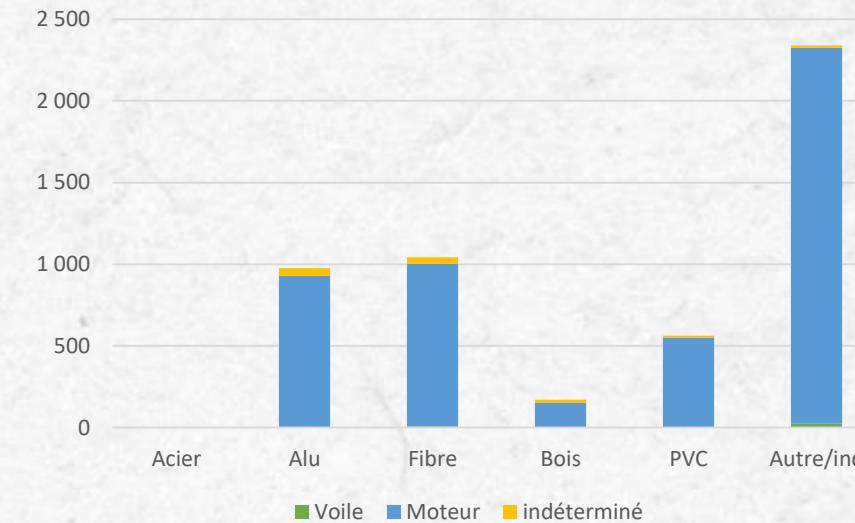
Structuration de la filière des navires hors d'usage

Etude octobre 2019 : caractérisation du gisement par matériau

Matériaux de la flotte de plus de 5 m



Matériaux de la flotte de moins de 5 m



Pour les bateaux de plus de 5 m la fibre est bien le matériau le plus courant, mais pour les petits bateaux bien que les données soit moins fiables il apparait une répartition plus homogène.



Structuration de la filière des navires hors d'usage

Etude octobre 2019 : stock historique

Au 31 déc 2018 il y avait 48 épaves répertoriées en Prov Sud, chiffre en évolution permanente

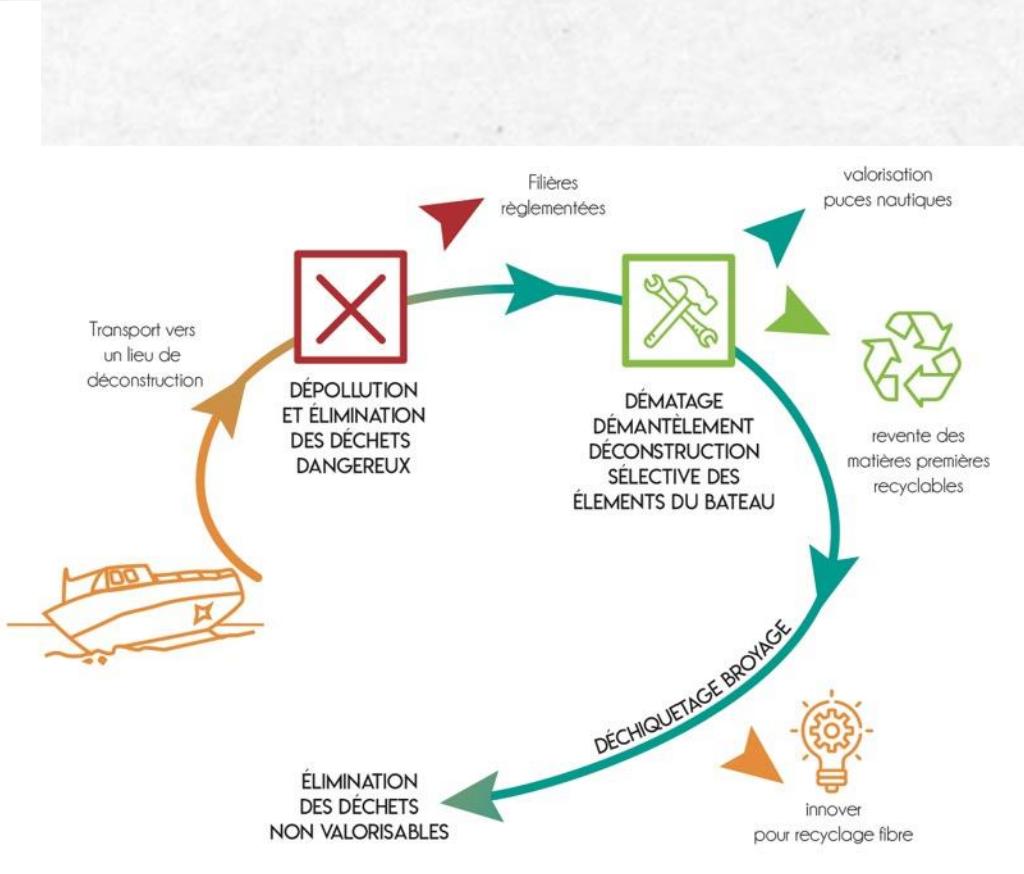
➔ Procédures administratives complexe d'identification / mise en demeure / déchéance de propriété





Structuration de la filière des navires hors d'usage

Collecte et traitement : le circuit de traitement des NHU





Structuration de la filière des navires hors d'usage

Dépollution



Enlever toutes les matières dangereuses : gasoil, huiles, batteries, fluides frigorigènes, DEEE...

→ Filières réglementées

Produits pyrotechniques

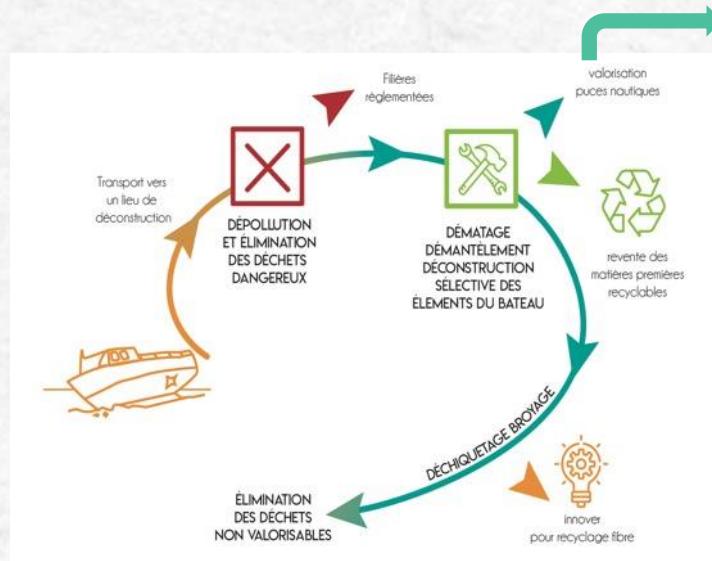
→ Filière en cours de structuration (PS)

En cas de lagonisation la dépollution pourra être plus poussée



Structuration de la filière des navires hors d'usage

Démantèlement



Déconstruction selective de tous les éléments du navire

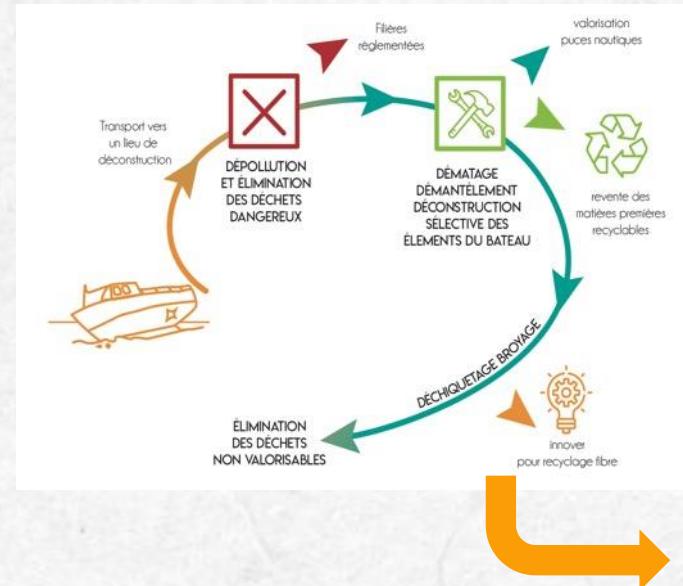
- ↳ Valorisation selon l'état
- ↳ Revente de certaines matières 1^{ères}
- ↳ Stockage de certains éléments

Possibilité de mutualisation



Structuration de la filière des navires hors d'usage

Découpage coque et pont



Coques en bois

- Usage ponctuel selon état

Coques métalliques

- Rachetées par un opérateur

Coques en fibre

- Projet en cours de réutilisation de la fibre broyée



Structuration de la filière des navires hors d'usage

Point de situation sur les modalités de financement

Benchmark

- DAFN (Droit annuel de francisation et navigation) en métropole et DOM
- Taxe sur les transactions de navires de plaisance en Pf (Droit de mutation)
- Contribution des visiteurs dans la majorité des pays étrangers

En NC pas de prélèvement financier spécifique lié à la plaisance



Structuration de la filière des navires hors d'usage

Point de situation sur les modalités de financement

4 scénarii de financement de la filière

1. Une REP lors de la mise sur le marché des navires neufs
2. Une éco participation sur les bateaux importés sous forme de taxe
3. Une éco participation à chaque changement de propriétaire du navire, sous forme de droits de mutation
4. Un permis de navigation délivré aux navires non immatriculés en NC

➔ Un mix de plusieurs pistes peut être envisagé



Structuration de la filière des navires hors d'usage

Point d'avancement juillet 2022

- acteurs identifiés
- opérateurs techniques identifiés
- retours d'expériences en cours
- sources de financement à mettre en place
 - ➡ *territoire vs PS*
 - ➡ *Plusieurs sources possibles*
- Sensibilisation des plaisanciers et acteurs de la filière à mener



Structuration de la filière des navires hors d'usage

Bilan

- 15 navires déconstruits entre 2018 et 2021
- 23 navires déconstruits en 2022
- dont 16 navires suite à l'appel d'offre PS
- et 2 navires de pêche (marché Port autonome/EMC)





Structuration de la filière des navires hors d'usage

Rappel des enjeux

- Gestion des déchets
 - ➡ Valorisation et recyclage = économie circulaire vertueuse
- Enjeux environnementaux
 - ➡ Sensibilisation aux bonnes pratiques
- Enjeux économiques
 - ➡ Crédit d'activité et d'emplois

Merci de votre attention !



La Direction du Développement Durable des Territoires



*Ateliers de la transition
économique
& écologique*



province-sud.nc |

QUELQUES ÉLÉMENTS SUR LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR



TOUT SAVOIR SUR

province-sud.nc



DAEM DOMAINE PUBLIC MARITIME PROVINCIAL





Réglementation applicable sur le domaine public maritime en province Sud

⇒ Loi du pays n°2001-017 du 11 janvier 2002 sur le domaine public maritime de la Nouvelle-Calédonie et des provinces

Article 27: Nul ne peut, sans autorisation, occuper une dépendance du domaine public maritime ou l'utiliser dans les limites excédant le droit d'usage qui appartient à tous.

Les agents assermentés des services provinciaux et de la Nouvelle-Calédonie constatent les infractions aux dispositions de l'alinéa précédent en vue de poursuivre, contre les occupants sans titre, le recouvrement des indemnités correspondant aux redevances dont le propriétaire ou le gestionnaire a été frustré, le tout sans préjudice de la répression des contraventions de grande voirie.

Titre X – La police de la conservation du domaine public maritime

Article 75 : Tout fait matériel pouvant compromettre la conservation d'une dépendance du domaine public maritime ou nuire à l'usage auquel cette dépendance est légalement destinée, constitue une contravention de grande voirie, constatée, réprimée et poursuivie par la voie administrative.

Article 76 : Les contraventions de grande voirie sont passibles d'une amende d'un montant maximal de 178 000 Francs CFP.

Article 77 : Indépendamment des amendes qui pourraient leur être infligées, les contrevenants peuvent être condamnés à réparer le dommage et à remettre les lieux en état.



Réglementation applicable sur le domaine public maritime en province Sud

⇒ Délibération n°60-2019/APS fixant les redevances d'occupation des domaines public et privé de la province Sud

Article 1 : Toute occupation ou utilisation des domaines public et privé de la province Sud ou ceux dont elle assure la gestion, donne lieu au paiement d'une redevance, dont la détermination s'effectue par référence aux montants et barèmes fixés aux chapitres II, III et V de la présente délibération, lesquels peuvent, le cas échéant, être cumulés entre eux.

Toute occupation sans droit ni titre d'une parcelle du domaine, donne lieu au paiement d'une indemnité calculée sur la base des redevances fixées par la présente délibération, multipliée par deux.

RÉGLEMENTATION RELATIVE AUX NAVIRES ABANDONNÉS ET EPAVES



SOMMAIRE

- NAVIRES ABANDONNES OU EPAVES ?
- NAVIRES ABANDONNES
- EPAVES
- MISE EN DEMEURE ET MESURES PRISES
- LA DECHEANCE DE PROPRIETE
- SANCTIONS ENCOURUES





NAVIRES ABANDONNES OU EPAVES ?

L'état de flottabilité du navire est un élément important puisqu'il conditionne la mise en œuvre du régime juridique des navires abandonnés, c'est notamment un élément déterminant de distinction entre ce dernier et celui des épaves.

Ainsi, les navires échoués ou semi-submergés restent des navires et ne peuvent être qualifiés d'épave s'ils sont en mesure de se déséchouer soit par leurs propres moyens, soit par une aide extérieure (remorquage par exemple).

L'épave doit se trouver en état de non flottabilité.

Autrement dit, les navires en état de flottabilité, non submersibles et pouvant se déséchouer, peuvent être qualifiés de navires abandonnés, relevant de la réglementation relative aux navires abandonnés. S'ils n'ont aucune aptitude à flotter, ils sont submersibles, ce qui appelle l'application de la réglementation relative aux épaves.



NAVIRES ABANDONNÉS (réf. Articles L5141-1 à L5141-7 du CT)

« Tout engin flottant, y compris les drones maritimes, ou navire en état de flottabilité, désigné ci-après par les mots : "le navire", abandonné dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer ou dans les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou sur le littoral maritime et présentant un danger ou entravant de façon prolongée l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires. »

L'abandon par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant résulte de l'absence d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre.

L'intervention sur le navire est ainsi subordonnée à quatre conditions :

1. l'état de flottabilité ;
2. l'état d'abandon ;
3. la localisation ;
4. le danger ou l'entrave prolongée que présente le navire.



EPAVES (réf. Articles L5142-1 à L5142-8 du CT)

« Epaves de navires, de drones maritimes ou autres engins flottants, aux marchandises et cargaisons, aux épaves d'aéronefs et à tout autre objet se trouvant dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer, dans les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou sur le littoral maritime, à l'exclusion des épaves soumises au régime des biens culturels maritimes. »

L'état d'épave résulte de la non-flottabilité, de l'absence d'équipage à bord et de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre, sauf si cet état résulte d'un abandon volontaire en vue de soustraire frauduleusement le navire, l'engin flottant, les marchandises et cargaisons, l'aéronef ou l'objet à la réglementation douanière.

Toute personne qui découvre une épave est tenue, dans la mesure du possible, de la mettre en sûreté, notamment en la plaçant hors des atteintes de la mer. Elle en fait, dans les quarante-huit heures de la découverte ou de l'arrivée au premier port si l'épave a été trouvée en mer, la déclaration à l'autorité compétente.



MISE EN DEMEURE ET MESURES PRISES

Deux régimes juridiques, mais un traitement très similaire

En vue de mettre fin au danger ou à l'entrave prolongée, l'autorité administrative compétente met en demeure le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant de mettre fin, dans le délai qui leur a été imparti, au danger, à l'entrave prolongée ou de procéder aux opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction.

A noter que le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant peuvent être inconnus dans certains cas.

Lorsque la mise en demeure fait l'objet d'un refus ou n'est pas suivie des mesures nécessaires, l'autorité administrative compétente ou, dans les limites administratives des ports maritimes, l'autorité portuaire, peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

En cas d'urgence, les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, peuvent être exécutées **d'office et sans délai**.

Il convient de favoriser un traitement rapide des cas de navire abandonnés. Plus ils s'éternisent, plus il devient difficile de les résoudre (frais, diminution de la valeur du navire, dégradation de l'état).



DECHEANCE DE PROPRIETE

Une compétence de l'Etat

A l'issue du délai accordé par la mise en demeure restée sans effets, ou lorsque l'existence de l'épave remonte à plus de 5 ans, la déchéance des droits du propriétaire du navire peut être prononcée par le haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie.

La mise en demeure et la décision de déchéance font l'objet d'une publicité à l'initiative de l'autorité qui est à l'origine de la demande de déchéance.

Une fois la déchéance prononcée, l'autorité compétente qui peut prendre les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre sur le navire est celle qui est à l'origine de la demande de déchéance.

Une anticipation de ce traitement est donc nécessaire.

Le navire peut être vendu ou démantelé.



SANCTIONS ENCOURUES

Outre le remboursement des frais engagés par l'autorité administrative ou portuaire

Loi du pays n° 2001-017 du 11 janvier 2002 sur le domaine public maritime de la Nouvelle-Calédonie et des provinces

Contravention de grande voirie d'un montant de 178 000 CFP (Cf. Titre X de la loi du pays)

Des peines lourdes en lien avec la protection de l'environnement (Cf. article LNC du 5 juillet 2022)

Navire échoué à proximité du récif de l'îlot Kouaré

1 an de prison avec sursis et 5 millions de dommages et intérêts à verser à la province Sud

Condamné pour un échouage en zone protégée

JUSTICE. L'affaire aura duré cinq ans. Cinq années durant lesquelles la province Sud a tenté à maintes reprises de faire retirer un bateau par son propriétaire qui l'avait laissé s'échouer au large du grand lagon Sud, dans une aire protégée et inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco.

C'est à proximité du récif de l'îlot Kouaré que ce navire échoua le 25 mai 2017 dans des circonstances inconnues. Aussitôt, la province Sud met en demeure le propriétaire de procéder à des opérations de débâlage et d'assainissement du navire (pompage ou gazot, récupération des barrières, etc.) ainsi qu'au remorquage du bateau dans un délai de trois jours.

L'intervention de pompage du fuel et de récupération des affûts personnels est bien effectuée, sauf celle du débâlage du bateau qui finit par se disloquer. Malgré les nombreuses relances des gardes nature et de la pro-



Le cercle blanc représente la zone d'échouage. Les limites en orange, le parc naturel. Photo province Sud

vince, la situation stagne. En 2018, la structure du bateau et des débris sont renouvelés à dix mètres de profondeur et à deux cents mètres du lieu d'échouement. « L'enquête ordonnée par le parquet établit ensuite qu'à la place d'un débâlage, les restes du navire ont simplement été renouvelés à profondeur et coulés », précise la province. Le prévenu a écopé

d'une peine d'un an de prison avec sursis et de cinq millions de francs de dommages et intérêts. Une peine rare en matière d'environnement, « motivée par sa nature d'exemple », ainsi que « la mauvaise foi constatée » du propriétaire, mentionne le compte rendu de la Cour d'appel. C'est la direction du développement durable des territoires de la province Sud,

constituée en partie civile qui sera indemnisée au titre du préjudice écologique. La province a mis en évidence les anomalies mécaniques sur les moteurs causées par le tractage et la pollution chimique, avec risque d'ingestion par la faune. « La somme versée couvrira l'intervention de remise en état prévue », indique la collectivité.

jm



Merci de votre attention !



TOUT SAVOIR SUR

province-sud.nc



La Direction du Développement Durable des Territoires



*Ateliers de la transition
économique
& écologique*





Ateliers de la transition
économique
& écologique



RETOUR D'EXPÉRIENCE DU CHANTIER PILOTE DE DÉCONSTRUCTION DE NHU



TOUT SAVOIR SUR

province-sud.nc





MARCHÉS - CHANTIER TEST Filière NHU



COMMANDÉE PUBLIQUE DE 16 NAVIRES

16 navires Fonds TAP + 4 navires de privés

5 entreprises LOCALES / 28 salariés impliqués

6 mois de chantier

4 Emplois TP sur 6 mois

115 tonnes de déchets
64T enfouis / 22T métaux / 12 T de FDV / 15 de DI 1200
pièces de NHU ont évité l'enfouissement (Env 20T)





MARCHÉS - CHANTIER TEST Filière NHU



LES ÉTAPES

La préparation du chantier - 2 mois

Dossier ICPE temporaire

Zone de chantier clôturée avec accès réglementé

1 semaine de renflouement / 1 semaine de levage

4 mois de déconstruction selective

1 mois de préparation des éléments en réemploi





MARCHÉS - CHANTIER TEST Filière NHU



LES FREINS LES FAIBLESSES

Zone de chantier précaire et temporaire adaptée pour de petites unités

Vols et intrusions sur la zone de chantier

Problématiques administratives (propriétaire)

Gisements vieillissants / dégradés / fragiles

Nettoyage de la zone des déchets antérieurs

Gisement minimal pour rentabilité de 20 unités





MARCHÉS - CHANTIER TEST Filière NHU



FORCES / OPPORTUNITÉS

Le Tri = diminution de l'impact environnemental

Réactivité nécessaire pour faciliter la valorisation

Zone géographique du chantier

Commande publique

Nouvelle filière de traitement de déchets

La vue / le cadre de travail



Merci de votre attention !



La Direction du Développement Durable des Territoires



*Ateliers de la transition
économique
& écologique*



province-sud.nc |

BENCHMARK



Dans le monde

- Difficultés techniques et économiques : Recyclage des grosses unités en Asie principalement (coût bas) ou sur chantier naval subventionné (France)
- Convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée en 2009, ratifiée par la France et récemment par l'Inde et le Panama
- Programme Européen Boat Digest :
 - Améliorer les normes concernant la santé, la sécurité et l'environnement dans l'industrie du démantèlement et du recyclage des bateaux de plaisance
 - Développer des compétences des entreprises de déconstruction des bateaux
 - Sensibiliser les propriétaires à la fin de cycle de vie des bateaux.



 BOATdigest

<https://www.europeanboatingindustry.eu/newsroom/8-articles/30-eu-projects>



En France

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000033540805/

➤ Réglementation 2018 : Code des transports, chapitre 1^{er} : Navires abandonnés (Articles R5141-1 à R5141-14) : Article L5141-2 du CT: « *L'abandon par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant résulte de l'absence d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre.*»

- Identifier les facteurs d'alerte : repérage des bateaux abandonnés.
- Action rapide si pas de réponse aux injonctions.
- Gestion de l'aspect humain en priorité (cas des équipages)
- Prioriser les procédures : droit commun (propriété), recouvrement de créances, danger environnement, danger pour autrui.
- S'engager dans procédure de déchéance de propriété (mesure préfectorale) pour cession pour démantèlement.
- Favoriser un traitement rapide des cas.

NB : compétence non transférée à la NC, cette réglementation est donc appliquée ici par défaut

➤ **Principe de la REP (Responsabilité Elargie des Producteurs) appliqué en France**





France : Principe de la REP



Association pour la plaisance éco-responsable (France) :

Créée par la Fédération des Industries Nautiques en 2009.

éco-organisme national agréé pour gérer la déconstruction et le recyclage des bateaux de plaisance en fin de vie depuis 2019.

A l'origine de la création et de l'animation d'une filière de déconstruction des bateaux de plaisance.

- Pilote et anime la filière.
- Financement :
 - Principe de l'éco-contribution versée par les constructeurs et importateurs de bateaux (REP – Responsabilité Elargie des Producteurs).
 - Perception d'une quote-part sur les droits annuels de francisation et de navigation (DAFN).
- Accompagne les plaisanciers dans leur demande de déconstruction, gratuite (renflouement, levage et transport à la charge du propriétaire).
- Sélection et agrément de centres de traitement : réception, déconstruction, recyclage et valorisation des matériaux. Prestations financées par l'APER.
- Démarches de désimmatriculation et radiation de pavillon.
- Partenariat avec centres de R&D, collectivités locales, portes de plaisance, associations, parcs naturels, etc.

<https://www.recyclemonbateau.fr/>



province-sud.nc





Centres de traitement agréés APER

Exemple : LES RECYCLEURS BRETONS

- 8 sites d'exploitation : dans le Finistère à Guipavas, Brest port, Guilers, Plouigneau, Crozon, dans le Morbihan à Lorient, en Ille-et-Vilaine à Argentré-du-Plessis et Saint-Malo.
- 155 collaborateurs.
- 4 métiers : collecte et valorisation des déchets, achat et négoce des métaux, dégazage et démolition industrielle et navale, collecte et traitement de bois et déchets verts.
- Objectif 500 unités de plaisance recyclées en 2020.
- Annuellement : 20 000 tonnes de Combustibles Solides de Récupération (CSR) produits, 20 000 tonnes de métaux ferreux et non ferreux commercialisés, 50 000 tonnes de déchets industriels et commerciaux collectés, 35 000 tonnes de bois valorisés.

www.recycleurs-bretons.fr



TOUT SAVOIR SUR

province-sud.nc





REP : Eco-contribution

Eco-contribution affectée en totalité à l'éco-organisme

PRINCIPE

Tout metteur sur le marché adhère (obligatoire) à l'éco-organisme (gratuit) et lui verse l'éco-contribution pour chaque vente de bateau.

SONT CONCERNÉS :

Bateaux de plaisance ou de sport:

- entre 2,5 m et 24 m, incluant les jet skis (VNM);
- conçus pour la navigation maritime et en eaux intérieures;
- exclusions : embarcations à propulsion humaine et engins de plage (kayaks, windsurf, SUP, kitesurf, etc.).

100 entreprises adhérentes (metteurs sur le marché)

Evolution attendue : éco-modulation bonus-malus de la performance environnementale du bateau et de la recyclabilité des matériaux utilisés

BAREME selon taille : Exemples :

Barème d'éco-contribution 2021

VOILIERS MONOCOQUES	
CATEGORIE	Eco-contribution
moins de 4 m	17 €
4 à 4,99 m	34 €
5 à 5,99 m	59 €
6 à 6,99 m	93 €
7 à 7,99 m	118 €
8 à 8,99 m	203 €
9 à 9,99 m	254 €
10 à 10,99 m	363 €
11 à 11,99 m	456 €
12 à 12,99 m	575 €
13 à 13,99 m	710 €
14 à 15,99 m	930 €
16 à 17,99 m	1 437 €
18 à 20 m	4 565 €
plus de 20 m	7 777 €

VOILIERS MULTICOQUES	
CATEGORIE	Eco-contribution
moins de 4 m	17 €
4 à 4,99 m	34 €
5 à 5,99 m	51 €
6 à 6,99 m	85 €
7 à 7,99 m	152 €
8 à 8,99 m	254 €
9 à 9,99 m	372 €
10 à 10,99 m	575 €
11 à 11,99 m	761 €
12 à 12,99 m	964 €
13 à 13,99 m	1 234 €
14 à 15,99 m	1 860 €
16 à 17,99 m	3 043 €
18 à 20 m	7 101 €
plus de 20 m	10 989 €



DAFN – Taxe annuelle sur engins maritimes à usage personnel

Taxe affectée au Conservatoire du Littoral (98%) et à l'éco-organisme (2%)

PRINCIPE DE CALCUL

La base d'imposition repose sur la longueur de la coque et la puissance administrative du moteur (CV).

Bateaux de passage : droit de passeport, calculé selon les mêmes modalités.

SONT CONCERNÉS :

- tout bateau de 7 mètres ou plus quelle que soit la puissance administrative de sa motorisation
- tout bateau de moins de 7 mètres dont la puissance administrative est d'au moins 22 CV
- tout jet-ski dont la puissance réelle est d'au moins 90 kW
 - Abattements progressifs sur bateaux construits avant 2007.
 - Barème spécifique pour yachts.
 - Exonération pour associations, monuments historiques, voile et aviron, intérêt patrimonial

BAREME selon taille :

- Moins de 7 mètres : exonération (coque non imposable)
- de 7 mètres inclus à 8 mètres exclus : 77 euros
- de 8 mètres inclus à 9 mètres exclus : 105 euros
- de 9 mètres inclus à 10 mètres exclus : 178 euros
- de 10 mètres inclus à 11 mètres exclus : 240 euros
- de 11 mètres inclus à 12 mètres exclus : 274 euros
- de 12 mètres inclus à 15 mètres exclus : 458 euros
- 15 mètres ou plus : 886 euros.

BAREME selon puissance moteur :

- de à 5 CV inclus : exonération (motorisation non imposable)
- de 6 à 8 CV : 14 euros par CV au-dessus du cinquième cheval fiscal
- de 9 à 10 CV : 16 euros par CV au-dessus du cinquième
- de 11 à 20 CV : 35 euros par CV au-dessus du cinquième
- de 21 à 25 CV : 40 euros par CV au-dessus du cinquième
- de 26 à 50 CV : 44 euros par CV au-dessus du cinquième
- de 51 à 99 CV : 50 euros par CV au-dessus du cinquième
- à partir de 100 CV : 64 euros par CV sans exonération de 0 à 5 CV (taxe spéciale)

BAREME selon puissance réelle jet-ski :

- de 90 à 159 kW : 3 euros par kW (ou fraction de kW lorsque la puissance n'est pas égale à un chiffre rond)
- à partir de 160 kW : 4 euros par kW ou fraction de kW



Cout de déconstruction

Coût en fonction du poids total des constituants.

Exemple en 2011, 1 euro le kilo environ. (source article **Escales Maritimes**)

Viennent en deuxième lieu les coûts liés à la déconstruction (moteur, gréement, électronique, etc.) et à la mise en vente des matériaux récupérables (moteur, gréement, etc.)



COUT DE TRANSPORT

Le coût de renflouement / levage/ transport, à la charge du propriétaire est un frein à la déconstruction.

Expérimentation APER – région Bretagne de prise en charge du transport : objectif 1000 bateaux recyclés en 2022.

Généralisation nationale possible du dispositif en janvier 2023.

La déconstruction et la filière



TOUT SAVOIR SUR

province-sud.nc





ATELIERS



TOUT SAVOIR SUR

province-sud.nc |



Ateliers

Stratégies de prévention des déchets de navire. Comment éviter l'abandon ?



Auditorium

Quels leviers pour financer et organiser la filière de déconstruction ?



Salle de réunion RDC

- Retour dans l'auditorium à 11h pour restitution, discussion et priorisation

Merci de votre attention !



La Direction du Développement Durable des
Territoires



*Ateliers de la transition
économique
& écologique*



province-sud.nc |