



**CAHIER DES CHARGES
APPEL D'OFFRES**

**Déconstruction et traitement des déchets
Bateaux de Plaisance et de Sport en fin de vie**

Marché 2022 – 2023

SOMMAIRE

1. Présentation générale de l'appel d'offres	4
1.1 Contexte de la filière REP Bateaux de plaisance et de sports	4
1.2 Lexique des terminologies utilisées	5
1.3 Présentation de l'APER.....	6
1.4 Typologie et volumétrie des DBPS pris en charge.....	7
2. Descriptif de la filière et définition des intervenants.....	9
2.1 Les demandeurs	9
2.2 Les centres de traitement	9
2.3 Le transport	10
2.4 Déchargement.....	11
3. Cadre général et description des prestations à effectuer	11
3.1 Prestations à assurer	11
3.2 Capacité de traitement.....	12
3.3 Filières de recyclage, de valorisation et exutoires	12
3.4 Synoptique de demande de déconstruction de bateaux.....	13
3.5 Formation du personnel par APER	15
4 Descriptif des prestations à réaliser	15
4.1 Gestion des demandes de déconstruction.....	15
4.2 Réception du bateau au centre de traitement agréé.....	17
4.3 Déconstruction du DBPS dans le centre agréé.....	18
4.3.1 Dépollution et désarmement	18
4.3.2 Dégazage	19
4.3.3 Démantèlement et séparation des fractions	19
4.3.4 Pesée des fractions.....	21
4.3.5 Orientation des fractions vers le traitement final.....	21
4.4 Sécurité.....	22
4.5 Traçabilité	22
4.6 Fin de déconstruction.....	23
4.7 Processus de désimmatriculation et radiation de pavillon	23
4.8 Taux de recyclage et valorisation	24
4.9 Caractérisations.....	24
4.10 Continuité du service et défaillance	24
4.11 Organisation et supervision de la prestation	24
4.12 Signalement des évènements (anomalies, cas particuliers et dysfonctionnements	25
5 Système d'information	25

6	Archivage	26
7	Facturation.....	26
7.1	Opérations facturables à l'APER.....	26
7.2	Eléments tarifaires	26
7.3	Cas spécifiques	27
8	Suivi des prestataires et reporting	27
8.1	Actions de suivi.....	27
8.2	Enquête demandeur.....	28
8.3	Suivi des prestataires et reporting	28
8.4	Audit des prestataires et des sous-traitants	29
8.5	Réunions du Comité d'orientation opérationnelle (COO).....	29
8.6	Promotion de la filière APER	30
9	Recherche & Développement.....	30
10	Les pénalités et les litiges	31
11	Liste des annexes.....	33

1. Présentation générale de l'appel d'offres

1.1 Contexte de la filière REP Bateaux de plaisance et de sports

La loi sur la transition énergétique a fixé une ambition unique en Europe en instaurant une responsabilité élargie des producteurs (REP) de bateaux de plaisance ou de sport. A compter du 1^{er} janvier 2019, toutes les personnes physiques ou morales qui mettent sur le marché national à titre professionnel des navires de plaisance ou de sport sont tenues de contribuer ou de pourvoir au recyclage et au traitement des déchets issus de ces produits.

La loi dite « AGECE » du 10 février 2020 a procédé à diverses modifications tout en réécrivant la section 2 du chapitre 1^{er} du Titre IV chapitre consacré à la Responsabilité Elargie des Producteurs.

- articles L. 541-9 et s. L. 541-10 et s., L. 541-10-10, R. 543-297, R. 543-300, R. 543-301 et R. 543-305 du code de l'environnement ;
- articles L. 217 et L. 224 ; du code des douanes ;
- articles L. 4111-2, L. 5002-2, L. 5112-1-1, R. 4000-1, D. 4111-10 et R. 5113-7 du code des transports ;
- Décret n° 2020-1455 du 27 novembre 2020 portant réforme de la responsabilité élargie des producteurs ;
- Décret n° 2020-1725 du 29 décembre 2020 portant diverses dispositions d'adaptation relatives à la responsabilité élargie des producteurs ;
- Décret n° 2016-1840 du 23 décembre 2016 relatif au recyclage et au traitement des déchets issus des bateaux et navires de plaisance ou de sport ;
- Décret n° 2018-766 du 31 août 2018 précisant les dispositions de l'article R. 543-297 du code de l'environnement et les article R.543-297 à R.543-303 du code de l'environnement ;
- Arrêté du 5 mai 2017 relatif à la procédure d'agrément et portant cahier des charges des éco-organismes de la filière des déchets issus de bateaux de plaisance ou de sport en application des articles L.541-10-10 et R.543-303 à 305 du code de l'environnement ;
- Arrêté du 22 novembre portant modification de l'arrêté du 5 mai 2017 relatif à la procédure d'agrément et portant cahier des charges des éco-organismes de la filière des déchets issus de bateaux de plaisance ou de sport en application des articles L.541-10-10 et R.543-303 à 305 du code de l'environnement ;
- Arrêté du 21 février 2019 portant agrément de l'éco-organisme de la filière des déchets issus des bateaux de plaisance ou de sport en application de l'article R.543-303 du code de l'environnement

Conformément aux lignes directrices de la Commission d'harmonisation et de médiation des filières de collecte sélective et de traitement des déchets, des lignes directrices des relations entre les éco-organismes organisationnels et les opérateurs de la gestion des déchets du 3 avril 2012, :

« 3.1.- La soumission d'offres et l'attribution de contrats de gestion de déchets sont réalisées par la voie de mises en concurrence privées au terme d'une procédure impartiale transparente et ouverte, dans le respect du principe de loyauté, du droit applicable aux relations commerciales et du droit de la concurrence.

«3.2. La participation des opérateurs aux procédures de sélection est ouverte à toute entreprise, sans discrimination aucune, notamment quant au lieu de leur siège social, leur forme sociale ou l'existence de relations contractuelles antérieures avec les éco-organismes »

Le cahier des charges de la présente consultation énumère les points essentiels et cruciaux auxquels les candidats à l'appel d'offre prestation de traitement devront obligatoirement répondre afin d'être sélectionnés par l'APER avant de pouvoir faire l'objet d'un agrément donné par l'éco-organisme.

Ce cahier des charges permet de sélectionner les entreprises capables de proposer des solutions afin de traiter les bateaux de plaisance ou de sport en fin de vie en respectant la législation française en vigueur. Leur rayon d'action sera pris en compte afin de respecter le principe de proximité.

Au sens du présent Cahier des charges, le terme BPS, désigne

- « - tout bateau de plaisance défini au [6° de l'article R. 4000-1 du code des transports](#) et tout navire de plaisance défini au 1° du I de l'article L. 5000-2 du même code, dès lors qu'ils répondent aux critères figurant au [2° de l'article R. 5113-7 du code des transports](#), à l'exclusion des embarcations propulsées par l'énergie humaine ;
- « - tout véhicule nautique à moteur dès lors qu'il répond aux critères figurant au [3° de l'article R. 5113-7 du code des transports](#). » ;

soumis :

- 1° A l'obligation d'immatriculation prévue par l'[article L. 5112-1-1 du code des transports](#) s'il est destiné à la navigation en mer ;
- 2° A l'obligation d'immatriculation ou à l'obligation d'enregistrement prévues respectivement par les articles [L. 4111-2](#) et [D. 4111-10](#) du même code s'il est destiné à la navigation sur les eaux intérieures.

1.2 Lexique des terminologies utilisées

ADEME :	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
BPS :	Bateaux de plaisance ou de sport
Centre de traitement ou Centre de déconstruction :	Centre prenant en charge les DBPS en vue de leur traitement
COM :	Collectivités d'outre-mer (Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Martin) concernées par la consultation
DAFN :	Droit annuel de francisation et de navigation
DAM :	Direction des Affaires Maritimes

DBPS :	Déchets issus des bateaux de plaisance ou de sport
Dépollution :	Retrait des fractions « mobiles » contenus dans les DBPS, dangereuses ou non dangereuses (mobiliers mobiles, DEEE, batterie, produits d'entretien du bateau,...)
Dégazage :	Retrait des fluides (hydrocarbures, eaux noires, eaux grises...)
DGPR :	Direction générale de la prévention des risques
DREAL :	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DROM :	Départements et régions d'outre-mer (la Martinique, la Guadeloupe, la Guyane, la Réunion et Mayotte) concernés par la consultation
ICPE :	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
Matières premières secondaires :	Matériaux issus du recyclage des DBPS et pouvant être utilisés en substitution totale ou partielle de matière première vierge. En pratique, c'est un déchet, qui a été transformé et/ou combiné, en vue d'obtenir un produit utilisable dans les procédés de fabrication en remplacement de la matière première initiale.
Prestataire :	Prestataires en charge des opérations, candidats à cet appel d'offres
REP :	Responsabilité Elargie des Producteurs

1.3 Présentation de l'APER

L'APER est une association de loi du 1er juillet 1901 **créée le 24 février 2009** et parue au Journal Officiel du 14 mars 2009, déclarée sous le n°W142006486 auprès de la Préfecture de Police de Paris.

Créée par la Fédération des Industries Nautique, pour organiser et mettre en place la filière française volontaire de déconstruction et de recyclage des BPS en fin de vie, elle a été transformée le 20 mars 2018 avec l'adoption de nouveaux statuts et un nouveau Conseil d'Administration afin qu'elle puisse répondre au Cahier des charges annexé à l'Arrêté modifiée du 5 mai 2017 (DEV1706249A) de la filière des déchets issus des bateaux de plaisance ou de sport (DBPS).

L'APER est devenu officiellement **l'éco-organisme agréé** par les Ministère de la transition écologique et solidaire et Ministère de l'Économie et des finances par publication de **l'Arrêté du 21 février 2019**

publié au Journal Officiel du 2 mars 2019. Ses adhérents sont des metteurs sur le marché national des bateaux de plaisance ou de sport.

Depuis 2019, en sa qualité d'éco-organisme agréé par le Ministère de la transition écologique et solidaire, l'APER assure pour le compte de ses adhérents **l'organisation et la prise en charge du traitement des DBPS sur l'ensemble du territoire national.**

Le cadre réglementaire prévoit que les bateaux nouvellement immatriculés ou enregistrés en France Métropolitaine et les DROM / COM à compter du 1er janvier 2019, supporteront une éco-contribution fixée et prélevée par l'éco-organisme responsable de la filière auprès des metteurs sur le marché.

En outre, la loi de transition écologique a prévu dans son article 89 que la résorption du stock historique des bateaux de plaisance en fin de vie s'appuie sur une dotation publique, prélevée sur le droit annuel de francisation et navigation (DAFN) et votée annuellement en Loi de Finances à l'Assemblée Nationale.

Les candidats sont invités à consulter le site internet <https://www.recyclermonbateau.fr/> afin de prendre connaissance de la filière.

1.4 Typologie et volumétrie des DBPS pris en charge

Les déchets à traiter proviennent des bateaux à usage de plaisance ou de sport suivants :

- **Dériveur monocoque (<6m)** : petit voilier monocoque d'initiation et de sport non habitable et non motorisé de moins de 6m (ex. 320, 420, 470, Laser, Equipe, Optimist etc.)
- **Catamaran de sport (<6m)** : petit voilier de sport multicoque non habitable et non motorisé de moins de 6m (ex. Topaz, Hobie Cat, Dart, Nacra, etc.)
- **Annexes et barques (<3,5m)** : petit bateau non motorisé
- **Voilier monocoque** autre que dériveur monocoque
- **Voiliers multicoques** autre que catamaran de sport
- **Bateau à moteur rigide monocoque**
- **Bateau à moteur rigide multicoque**
- **Semi-rigide** : bateau à moteur composé d'une coque rigide et de flotteurs ou tubes gonflés (non pliable)
- **Pneumatique** : bateau gonflable avec un fond souple (pliable)
- **VNM** : véhicule nautique à moteur (scooter de mer)

Seuls entrent dans le cadre de la filière les bateaux de plaisance soumis à l'obligation d'immatriculation ou d'enregistrement (2,5m à 24m pour les bateaux maritimes et de 5m à 24m pour les bateaux en eaux intérieures) telle que défini au V de l'article [R. 543-297 du code de l'environnement](#).

NB : Entrent également dans le cadre de la filière, les bateaux de plaisance en eaux intérieures compris entre 2,5m et 5m, si leur motorisation est supérieure à 4,5 kW. Ils sont dès lors soumis à l'obligation d'enregistrement, comme le précise l'article D4111-10 du code des transports.

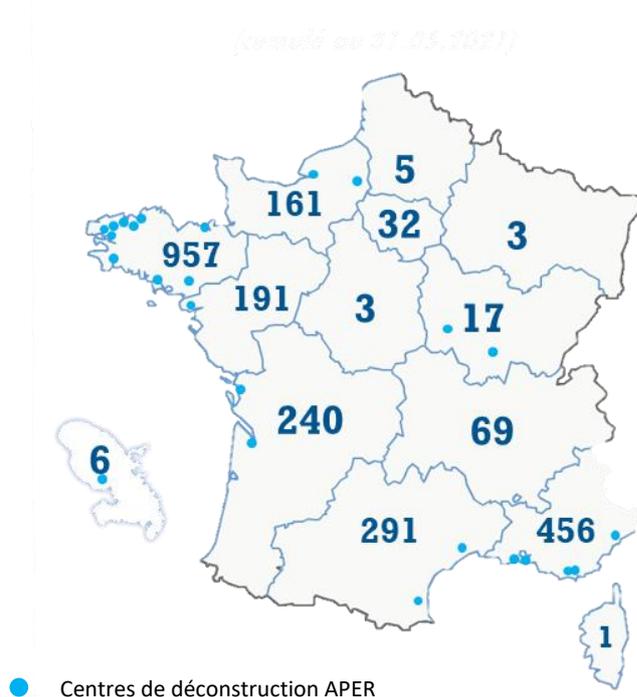
Les déchets provenant des embarcations à propulsion humaine (canoë, kayak, raft, pédalos, stand up paddle, etc.) et de sports nautiques de glisse (planche à voile, surf, kitesurf, etc.) n'entrent pas dans le cadre de cet agrément et seront rattachés à la filière REP des articles de sport et de loisirs, qui entrera en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2022.

Les bateaux de conception plaisance utilisés par les professionnels avec un usage professionnel (pompiers, police, bateaux de servitude portuaires, etc.) n'entrent pas dans le champ d'application de l'article L.543-297 du code de l'environnement et n'entrent pas dans le périmètre d'action de l'APER.

Les bateaux utilisés par les professionnels avec un usage plaisance (par exemple : location de bateaux de plaisance) sont pris en charge par l'APER au même titre que les bateaux de plaisance détenus par des particuliers.

Pour indication, la volumétrie des DBPS pris en charge par la filière APER depuis août 2019 est décrite ci-dessous. La filière étant récente, la volumétrie de DBPS pris en charge annuellement est en forte croissance.

Carte nationale des déconstructions par lieu de demande du 01/08/2019 au 31/05/2021



NB : Le nombre de bateaux déconstruits par région dépend fortement du maillage territorial des centres de déconstruction.

Répartition des déconstructions par typologie de bateaux du 01/08/2019 au 31/05/2021 :

Type de bateau	Nbr d'unités
Bateau à moteur monocoque	799
Bateau à moteur multicoque	11
Dériveur	751
Pneumatique	16
Semi-rigide	100
VNM (scooter de mer)	8
Voilier monocoque	738
Voilier multicoque	9
Total général	2432

Il est précisé que :

- cette filière est encore en phase de déploiement puisque les activités ont débuté courant 2019 et que les premières déconstructions ont eu lieu fin août 2019,
- la totalité du territoire n'est pas à ce jour couverte par des centres de traitement opérationnels,
- les actions de promotion et communication sur la filière ont été renforcées depuis le 2nd semestre 2020.

2. Descriptif de la filière et définition des intervenants

2.1 Les demandeurs

Un demandeur de déconstruction de bateau de plaisance ou de sport peut être :

- un particulier,
- un professionnel du nautisme (par exemple : loueur de bateaux),
- une collectivité ou une administration (par exemple : collectivité gestionnaire d'un DPM ou d'un port),
- tout autre demandeur agissant pour son compte ou en représentation dans les cadres administratifs prédéfinis.

2.2 Les centres de traitement

Ce sont les centres de destination des flux de DBPS dans lesquels les opérations de traitement sont réalisées dans le respect des réglementations propres à ce type d'activité.

Ces opérations incluent, principalement la réception et déchargement, la dépollution, le dégazage, la déconstruction, le tri, la gestion des fractions de déchets jusqu'à leur traitement final.

Les prestations comprennent également la gestion administrative des opérations, la traçabilité, l'intégration des éléments dans le SI APER. Dans le cadre d'opérations exceptionnelles, l'APER fournira un document spécifique de reporting.

Le prestataire devra mettre en place les moyens nécessaires pour assurer un réel pilotage de la prestation (organisation, référent, compétences des employés etc.).

Le traitement peut s'exercer sur un ou plusieurs sites de manière mécanisée ou manuelle. Dans le cas d'un traitement sur plusieurs sites, les opérations de transport entre les sites sont à la charge du prestataire. L'APER en sera tenue informée.

Les centres de traitement sont répartis sur l'ensemble du territoire national y compris les DROM / COM.

2.3 Le transport

Le transport des bateaux jusqu'au centre de traitement dédié n'entre pas dans le périmètre des activités de l'APER à la date de démarrage du présent contrat.

Au jour du lancement de la consultation, le transport est assuré soit directement par le demandeur de la déconstruction soit par le prestataire de son choix. Les frais de transport sont à la charge du demandeur.

Le prestataire de traitement pourra lui proposer un devis de transport et de toute prestation préalable à sa livraison dans le centre de traitement. Le demandeur est libre d'engager le prestataire de son choix. L'APER ne recommandera aucun prestataire de transport.

Une première évolution devrait voir APER participer financièrement à une partie des frais de transport des bateaux. Celle-ci sera définie de manière forfaitaire - selon la typologie de bateau – avec le versement de la contribution financière APER à l'entité qui réalisera le transport.

Les règles de gestion seront précisées avant mise en œuvre. Il est cependant prévu que la participation financière APER soit reportée et visible sur les devis transmis aux demandeurs. La date de mise en place de ce dispositif volontaire sera communiquée ultérieurement.

A compter du 01 janvier 2023, les évolutions règlementaires qui encadrent la filière prévoient une prise en charge du transport par APER. Cette prestation fera l'objet d'une consultation spécifique qui sera ouverte aux centres de traitement préalablement sélectionnés via la présente consultation.

Le prestataire devra indiquer dans son offre s'il compte proposer au demandeur une offre de transport pour les BPS. Il précisera alors les moyens utilisés (camion grue, remorque, transport exceptionnel...) et les limites techniques de chacun d'entre eux (dimensions, poids...).

2.4 Déchargement

Le déchargement du bateau dans le centre de traitement fait partie de la prestation contractualisée avec l'APER (réf paragraphe 3.1) et elle est incluse dans la proposition tarifaire du prestataire.

Dans sa candidature, le prestataire doit préciser ses capacités de déchargement présentes sur le site avec les charges maximales. Il doit également préciser à partir de quel poids le déchargement doit être effectué en faisant appel à un prestataire extérieur. Lorsque le candidat fait appel à un prestataire extérieur pour le déchargement, il est tenu de fournir à l'APER une copie de la facture correspondante.

Dans tous les cas, les tarifs de déconstruction tiennent compte de la prestation de déchargement.

Le déchargement ne peut faire l'objet d'une demande de prise en charge par l'APER en supplément de la grille tarifaire de traitement conclue lors de la signature du contrat entre l'APER et le prestataire de traitement.

En cas de situation exceptionnelle, qui devra être identifiée en amont de la réception du bateau, un échange peut être engagé avec APER pour considérer les cas particuliers.

3 . Cadre général et description des prestations à effectuer

Dans le cadre de la contractualisation avec l'APER, le prestataire s'engage à ne réaliser aucune prise en charge et déconstruction de bateaux de plaisance éligible à la filière REP DBPS en dehors du dispositif APER ou d'un autre éco-organisme agréé par les pouvoirs publics pour intervenir sur cette filière. Dans l'hypothèse où le prestataire serait sollicité en direct par un demandeur de quelque nature que ce soit, il est tenu de l'orienter vers l'APER et d'informer l'éco-organisme de la demande.

3.1 Prestations à assurer

Les prestations à engager par les centres de traitement sont globalement citées ci-après :

- Réception des demandes de déconstruction, via le système d'information (SI) de l'APER ;
- Gestion administrative de la demande de déconstruction, vérification des documents fournis par le demandeur ;
- Prise de contact avec le demandeur, et appui pour la finalisation du dossier administratif le cas échéant ;
- Organisation de la livraison du bateau (et proposition de transport éventuelle) ;
- Réception des bateaux dans le centre de traitement ;
- Déchargement ;
- Déconstruction des bateaux (dégazage, dépollution, démantèlement) ;
- Gestion des fractions de déchets jusqu'aux exutoires finaux ;
- Contrôle et réalisation des formalités administratives inhérentes à l'activité de déconstruction (BSD, traçabilité, etc) ;
- Reporting des informations (poids des matériaux, types de traitement, exutoires...) ;
- Mise en place d'une organisation interne incluant les moyens organisationnels, humains et matériels en adéquation avec les attentes.

Les prestations ainsi que les conditions spécifiques attendues sont définies dans le présent cahier des charges.

À noter qu'en aucun cas une exigence de retrait des fluides ou dégazage ne peut être imposée au demandeur en amont de la livraison des bateaux sauf si le transport du bateau non-dégazé représente un risque avéré pour la sécurité et l'environnement. Ces cas de figures exceptionnelles doivent être signalés à l'APER. La présence de fluides (carburant, huile) et déchets spéciaux inhérents au bateau (batterie, produit d'entretien...) fait partie intégrante du DBPS à traiter.

3.2 Capacité de traitement

Le prestataire devra être en capacité de réceptionner les DBPS dans la limite des capacités décrites dans son offre de prestation.

Il conviendra de préciser chaque année (avant le 31 novembre pour l'année civile suivante) les capacités d'acceptation, les éventuelles saisonnalités et les limites techniques ou réglementaires du site (surface disponible, équipements et matériels, opérateurs...).

Cette note précisera de manière synthétique les évolutions en termes de moyens et ressources au regard de la réponse à la consultation.

3.3 Filières de recyclage, de valorisation et exutoires

Dans les principes régissant le contrat, les prestataires gèrent eux-mêmes les filières de recyclage, de valorisation ou de traitement, et plus globalement tous les exutoires pour toutes les fractions issues de la déconstruction des BPS.

Le prestataire devra obligatoirement respecter le processus de traçabilité préalablement défini avec l'APER.

L'APER devra connaître :

- La raison sociale et l'adresse des exutoires intermédiaires et de l'exutoire final
- La performance de recyclage ou de valorisation énergétique de cet exutoire.

Le prestataire doit s'assurer de la conformité réglementaire de l'exutoire intermédiaire ou final.

APER se réserve le droit de prendre en charge le traitement de certaines fractions issues du traitement. Dans ce cas, un accord commercial préalablement validé par les deux parties sera formalisé.

Il est précisé que certains types de déchet ne sont pas considérés comme partie intégrante d'un bateau et ne sont pas intégrés à la prestation APER, notamment :

- Pyrotechnie (fusée de détresse, fusée parachute, feux à main...) : APER communique pour que les demandeurs déposent ces produits sur les points de collecte de la filière APER PYRO <https://www.aper-pyro.fr/>. Cette consigne, intégrée dans le SI APER à la constitution du dossier de demande, devra être relayée lors des échanges avec le demandeur.
- Bouteilles de gaz
- Extincteurs

Le centre de déconstruction doit informer préalablement le demandeur que les produits cités ci-dessus doivent être retirés du bateau avant sa livraison sur le site de déconstruction, à défaut **le centre peut refuser de réceptionner le bateau.**

3.4 Synoptique de demande de déconstruction de bateaux

Pour toute demande de déconstruction, le demandeur doit engager un dossier via le site internet www.recyclermonbateau.fr.

Le processus de demande et d'instruction suit le schéma ci-après :

i. **Prise de contact et information du demandeur**

Le demandeur se rend sur le site internet de l'APER www.recyclermonbateau.fr où il est informé du processus de déconstruction du bateau via des outils didactiques affichés sur le site Internet de l'APER: vidéo, mode opératoire détaillé, schéma du processus, conditions APER.

ii. **Identification de la demande**

Sur le site de l'APER, le demandeur crée un espace personnel sécurisé et y complète les informations sur son identité et les caractéristiques de son bateau en ouvrant une « Demande de déconstruction » qui est enregistrée dans le SI. Il y joint tous les documents demandés par l'APER en format .PDF ou JPEG.

Le demandeur remplit un « Formulaire de demande de déconstruction intégrant l'attestation sur l'honneur » et le signe.

iii. **Mise en relation avec le déconstructeur**

En fonction de la localisation géographique du bateau, le demandeur choisit le centre de traitement. Lorsqu'il valide sa demande de déconstruction, elle est envoyée par le SI au centre choisi. Tous les centres de traitement agréés sont répertoriés sur le site Internet avec leurs coordonnées.

L'envoi de la demande de déconstruction et du formulaire de demande de déconstruction signé est enregistré dans le SI de l'APER. Le demandeur reçoit une confirmation l'informant que sa demande a bien été envoyée au prestataire de traitement.

Dans un délai de 5 jours ouvrés maximum après réception de la demande de déconstruction, sa demande est validée par le prestataire de traitement si toutes les informations et documents sont conformes. Sinon il est contacté par le prestataire pour compléter les informations.

Si le demandeur le souhaite, le prestataire peut faire en parallèle un devis de transport.

iv. Enregistrement définitif de la demande et information de l'administration

Une fois que la demande de déconstruction est complète, le prestataire valide son enregistrement définitif sur le SI dans un délai de 5 jours ouvrés maximum. La demande de déconstruction du bateau est envoyée pour validation à l'administration compétente (DAM et/ou Bureau de douane du port d'attache du bateau pour les bateaux francisés).

L'administration répond à la demande directement dans le SI dans la mesure du possible, sous un délai maximum de 7 jours ouvrés.

v. Attribution d'un numéro d'autorisation

Après la validation de la « Demande de déconstruction » par l'administration, un **numéro d'autorisation** est délivré par le SI et la demande passe en statut « Déconstruction autorisée ». Le demandeur en est informé par mail.

Le prestataire prend contact avec le demandeur dans un délai de 5 jours ouvrés maximum pour convenir de la livraison du bateau.

vi. Réception du bateau au centre de traitement agréé

Le bateau sera transporté :

- soit par le demandeur ou par un transporteur de son choix (autre que le prestataire de traitement) ;
- soit par le prestataire de traitement si le demandeur le souhaite.

Le demandeur reçoit un « Certificat de prise en charge » après avoir déposé son bateau dans le centre de traitement et via SI à maximum J+1 de la livraison du BPS.

vii. Fin de déconstruction

Lorsque l'opération de déconstruction du bateau est terminée, le demandeur reçoit dans son espace sécurisé, dans un délai de J+2 maximum (J=jour où le bateau est démantelé), un « **Certificat de déconstruction** ».

Le processus de désimmatriculation du bateau peut être entamé (processus décrit dans le chapitre 4.7).

Pour des opérations spécifiques (opérations spéciales avec les collectivités, partenariat Fédération Française de Voile...) des dossiers pourront être gérés d'une manière différente, avec gestion des dossiers de demande réalisés par l'APER.

APER entrera alors en relation avec le centre de traitement afin de communiquer les éléments liés à ces prestations exceptionnelles afin de convenir d'un mode de gestion approprié.

3.5 Formation du personnel par APER

En amont du démarrage des prestations, APER proposera à chaque centre de traitement d'organiser une séance de sensibilisation/formation à destination des personnes impliquées (administratif, exploitation, encadrement).

Celle-ci précisera les enjeux et le contexte de la filière, les attentes et les règles d'utilisation du SI APER dédié à la prestation. Cette formation sera réalisée en présentiel ou distanciel.

Des modes opératoires ou procédures de gestion seront transmis par APER pour préciser ou amender les règles et fonctionnements attendus.

4 Descriptif des prestations à réaliser

4.1 Gestion des demandes de déconstruction

Lors de la constitution de son dossier, le demandeur visualise l'implantation géographique des centres de traitement et sélectionne celui qui lui est approprié.

À cet instant, et après que les processus de validation de la demande soient effectués (complétude du dossier), le prestataire reçoit une alerte de cette demande par mail et retrouve l'intégralité du dossier de demande dans le SI APER.

Dans un délai de 5 jours ouvrés maximum après réception de la demande de déconstruction, si nécessaire le prestataire prend contact avec le demandeur pour compléter et vérifier les informations déjà fournies par le demandeur. (cf. annexe 11 : Tableau récapitulatif des documents exigés des demandeurs).

Une fois que la demande de déconstruction est complète, le prestataire valide son enregistrement définitif sur le SI dans un délai de 5 jours ouvrés maximum. Cette validation déclenche l'envoi d'un mail d'information automatiquement généré par le SI APER :

- au service centralisé de la DAM : en charge de désimmatriculation pour les bateaux maritimes, fluviaux et lacustres (envoi systématique pour tous les bateaux),
- au bureau de douane du port d'attache du bateau : Il s'agit du bureau des douanes ayant délivré l'acte de francisation ou au bureau correspondant si le bureau d'origine n'existe plus.

Le contenu du mail vise à :

- informer l'administration des affaires maritimes et des douanes et droits indirects que l'APER a reçu la demande de déconstruction du bateau ;
- permettre à l'administration des affaires maritimes et des douanes et droits indirects d'apporter des éléments à la connaissance de l'APER ou de s'opposer à la déconstruction pour quelque raison que ce soit ;
- donner le point de départ du délai souhaité de réponse de l'administration des affaires maritimes et des douanes et droits indirects.

Cette réponse est effectuée, par mail directement à l'APER, dans la mesure du possible, sous un délai maximum de 7 jours ouvrés.

La validation des dossiers pour les bateaux francisés se fera par une intervention directe des Douanes. Le SI sera paramétré de telle manière que 10 jours après l'envoi du mail d'information à la DAM, **le processus de validation du dossier** de déconstruction par l'APER est déclenché automatiquement pour les dossiers des bateaux non-francisés. En cas de refus du système de valider le dossier, l'APER est notifié par un message et intervient.

Après la validation de la « Demande de déconstruction » par l'administration ou après l'intervention de l'APER, un numéro d'autorisation est délivré par le SI. Le prestataire en est informé par mail. Le numéro d'autorisation vaut ordre de mission.

NOTA BENE :

- 1. le délai de réactivité de 5 jours s'applique pour chaque étape/statut qui implique une action du prestataire (statuts du SI : « en attente retour prestataire » ; « déconstruction autorisée » par exemple)**
- 2. Il est attendu que les échanges avec les demandeurs soient archivés et consultables sur sollicitation APER (archivage des échanges via courrier électronique ; traçage des échanges téléphoniques...).**
La synthèse des échanges en cours d'instruction du dossier devra être incluse dans l'espace « BATEAU / Commentaires » du SI afin de permettre à APER d'avoir connaissance de l'avancée du dossier.
- 3. APER a organisé ses services afin que des ressources puissent intervenir en assistance ou prise de relais pour des cas de figure qui s'avèreraient complexes ou spécifiques. L'objectif étant d'aboutir à la finalisation de la demande dans les meilleurs délais possibles.**

Dans le cadre des échanges avec le demandeur, celui-ci peut avoir besoin de **prestations complémentaires** (renflouement, lavage, transport...). Le centre de traitement peut proposer ces prestations aux demandeurs.

Outre les dispositions relatives au transport précisées au § 2.3 « le transport », la prise en charge du bateau s'effectuant à réception en centre de traitement, ces prestations feront l'objet de relations commerciales directes entre le prestataire et le client. APER se déchargeant de toutes responsabilités jusqu'à réception du DBPS au centre de traitement sélectionné par le demandeur.

Pour rappel, en aucun cas le prestataire ne peut exiger le retrait préalable de parties intégrantes du bateau (carburant, huile, batterie...) sauf si le transport du bateau non-dégazé représente un risque avéré pour la sécurité et l'environnement. Ces cas de figures exceptionnelles doivent être signalés à l'APER.

Il est précisé **qu'aucune opération de déconstruction partielle ou totale** du bateau ne peut être entreprise **en amont de la réception** sur le site de traitement agréé.

Dans le cas où le transport du bateau entraînerait davantage de risques (environnement et sécurité) qu'une intervention sur site, le prestataire devra se rapprocher de l'APER pour définir les modalités

d'exécution. Le prestataire appuiera sa demande avec une remontée d'informations (photos commentaires etc..) permettant d'appréhender le contexte, et via la procédure « signalement des évènements » (§ 4.12 et annexe 10).

4.2 Réception du bateau au centre de traitement agréé

Par principe, les échanges avec le demandeur et/ou son représentant effectuant le transport, devront permettre de convenir d'un rendez-vous de livraison du bateau.

Le prestataire veillera à valider (via les informations contenues dans le SI ou lors des échanges avec le demandeur) que les caractéristiques du bateau n'amènent pas de difficultés techniques lors de la réception de celui-ci, notamment :

- Dimensions pour accès au site ou sur les modules de pesée
- Poids pour déchargement

Le prestataire aura informé APER des limites techniques du site préalablement au démarrage des opérations, et actualisera ses capacités techniques périodiquement (cf. §3.2 « capacité du site »).

Avant le déchargement du bateau, le prestataire aura pris soin de valider que les documents qui doivent être remis à livraison du bateau (cf. annexe 8 « Mode opératoire) sont bien présents, qu'un contrôle visuel ne laisse pas apparaître de contenu problématique pour la prise en charge du site (pyrotechnie, gaz, extincteur...).

A compter de l'instant où le bateau sera réceptionné via une opération de pesée homologuée accompagnée de l'édition d'un ticket de pesée, celui-ci est considéré comme DBPS (déchet bateau de plaisance et sport). Cette étape formalise le transfert de responsabilité à APER.

La pesée des bateaux sera effectuée sur un module de métrologie homologué et étalonné permettant de tracer le poids brut et le poids net du bateau livré, avec une précision minimale de +/- 20 kgs. **Le ticket de pesée** issu d'un système de métrologie homologué et étalonné **devra être conservé dans le dossier du bateau sur le SI.**

Un principe de double pesée sera réalisé en cas de livraison de plusieurs bateaux, hormis cas spécifiques préalablement validé par APER (bateaux du même type issus des opérations FF Voile par exemple).

Le poids net du bateau issu de cette opération constituera la donnée intégrée dans la « Fiche de traitement » du SI de l'APER à l'issue des opérations.

Le déchargement du bateau sur le site de déconstruction fait partie de la prestation du centre de traitement qui devra être équipé des moyens adéquats (engins de levage, élingue, manille...) qui devront être conformes aux législations en vigueur.

Les opérations devront être réalisées avec vigilance. Le centre de traitement sera cependant couvert par une police d'assurance couvrant les éventuels dégâts occasionnés aux tiers (apporteur, transporteur).

La disponibilité d'un accès « bord à quai » est un élément favorisant le choix du centre de déconstruction de certains bateaux et de nature à faciliter les opérations.

Le prestataire prend en charge officiellement le bateau du propriétaire en émettant un « **Certificat de prise en charge** » remis au propriétaire et à l'APER à travers le SI. Le « Certificat de prise en charge » est donné au propriétaire après la réception du bateau dans le centre de traitement. Ce certificat doit être émis via le **SI à maximum J+1** de la réception du BPS sur le centre de traitement.

4.3 Déconstruction du DBPS dans le centre agréé

Les opérations de déconstruction concernent toutes les étapes allant jusqu'à la séparation des fractions de matières issues de la déconstruction et leur orientation sur les exutoires de traitement final. Celles-ci doivent se dérouler dans une chronologie logique permettant de gérer les éventuels impacts liés à la nature des matières.

Sauf cas particulier, le process doit successivement se dérouler avec les étapes suivantes :

- Dépollution et désarmement
- Dégazage (le cas échéant)
- Démantèlement
- Séparation des fractions
- Pesée des fractions
- Orientation vers les filières de traitement final

En amont des opérations de déconstruction, le site doit organiser la communication à l'exploitation de l'ensemble des éléments clés liés au DBPS concerné contenus dans le SI, notamment :

- Nom, immatriculation
- Dimensions et poids
- Matériaux de la coque
- Liste des équipements présents à bord du bateau
- Commentaires

ainsi que toute autre information utile pour anticiper et gérer d'une manière conforme et efficace les opérations.

Le site devra tenir à jour la liste des opérateurs, matériels et équipements dédiés (même si non exclusivement) au traitement des DBPS. Cet inventaire sera disponible pour consultation interne ou sollicitation par APER.

4.3.1 Dépollution et désarmement

Le prestataire effectue **la dépollution du bateau dès l'arrivée** dans le centre de traitement afin de neutraliser les risques potentiels liés à certains produits (batterie, déchets spéciaux...).

Ceci consiste en **un contrôle précis du contenu du DBPS** afin d'identifier et procéder aux retraits de déchets spéciaux (batterie, réservoir mobile, produits d'entretien du bateau, DEEE...) et aux éléments mobiles dont le retrait à ce stade permet d'optimiser la séparation matière pour valorisation (mobilier, éléments en bois, mât, aménagement et accastillage, ...).

4.3.2 Dégazage

Le dégazage d'un DBPS concerne toute opération de retrait des fluides, notamment des hydrocarbures, des huiles usagées et/ou des eaux polluées.

Cette prestation, dans le cas où elle est rendue nécessaire, fait l'objet d'une tarification additionnelle aux autres prestations, conformément à la grille tarifaire liée à cette consultation.

Les équipements utilisés devront permettre de réaliser les opérations afin de procéder à un retrait maximum des fluides. Ainsi, les équipements devront être adaptés dans cet objectif.

L'écoulement gravitaire semblant peu efficace pour les DBPS, la technique de pompage (type pompe mobile) devra être privilégiée en veillant à ce que les flexibles soient adaptables aux différents orifices de réservoirs et en ayant une puissance et capacité adaptées aux cas de figure rencontrés. Le système devra permettre de mesurer la quantité de fluide retirée.

Le mode opératoire et les matériels utilisés seront précisés dans le mémoire technique et devront être opérationnels à la date de démarrage des activités.

Chaque opération de dégazage doit faire l'objet d'un archivage et d'une mise à disposition sur demande des éléments suivants :

- N° de dossier, nom du bateau, nom du demandeur ;
- Photos des opérations permettant d'identifier clairement le DBPS concerné et les opérations réalisées (maximum 5 photos) ;
- Bilan matière (type et poids des fractions) accompagné des tickets de pesée.

À l'issue de leur retrait, ces produits doivent être stockés dans des contenants adaptés et conformes, tenant compte de leur caractère de déchets dangereux.

4.3.3 Démantèlement et séparation des fractions

Après réalisation des opérations de dépollution et dégazage, le centre de traitement peut procéder au démantèlement du DBPS.

Pour ce faire, **les moyens manuels et mécaniques** peuvent être utilisés, en respectant certaines finalités :

- Limitation des risques et pénibilité pour les opérateurs
- Optimisation de la séparation des fractions pour viser un taux de valorisation matière optimum
- Productivité et efficacité des procédés

Les procédés peuvent combiner des process manuels (démantèlement avec outillage portatif) et mécanisé (pelle avec pince ou grappin).

Les opérateurs en charge de ces opérations devront connaître les enjeux et les éléments de contexte de la filière APER afin d'opérer en maîtrisant la finalité des opérations.

Lors du démantèlement, **la séparation des fractions** devra être organisée d'une manière permettant de réaliser avec aisance les opérations de pesée des fractions (§ 4.3.4) : utilisation de contenants ou bacs de stockage par exemple.

Dans la logique de la loi AGEC et de la hiérarchie de l'orientation des fractions de déchets, APER favorisera le prélèvement de certains éléments (à l'exclusion notamment de tout élément de sécurité ou pouvant entraîner un risque identifié) pour orientation sur un **usage de réemploi**.

Ainsi, il est possible que certains éléments aient été prélevés en amont de la livraison du bateau dans le cadre de partenariat « réemploi » validé par APER (exemple : Cap'tain Chercheur), ou sur le site si un process conjointement validé entre les parties est formalisé.

Le centre de déconstruction peut bien sûr proposer une initiative interne.

Les opérations de démantèlement devront être exécutées avec **les modes opératoires et moyens adaptés**, en respectant les principes suivants :

- retrait des fractions de déchets spéciaux résiduels (déchets d'équipement électrique et électronique, réservoirs...) avec soin et en conservant l'intégrité,
- extraction maximale des matières valorisables (ferraille, métaux, bois,...) en séparant ces fractions des déchets résiduels,
- séparation optimisée des matières en vue de leur valorisation optimisée dans l'ordre de la hiérarchie de traitement des déchets.

Concernant la **séparation des fractions**, il sera nécessaire de séparer et valoriser (valorisation matière) **à minima** les produits suivants :

- ferraille dont fonte,
- métaux non ferreux,
- bois B,
- plastique valorisable.

Il conviendra de préciser dans le mémoire technique **le niveau de séparation des métaux** : séparation fine des fractions inox, aluminium, câbles électriques... ou fraction en mélange.

Si un procédé mécanisé est prévu pour séparer mécaniquement les fractions issues d'un « mélange à broyer », il convient de préciser ce process et son niveau de performance visé.

Les déchets dangereux (batterie, hydrocarbures, produits d'entretien de bateau...) qui seront extraits des DBPS devront suivre des filières adaptées jusqu'à leur traitement final, préalablement déclarées à APER.

Ces fractions seront stockées dans des conteneurs adaptés en veillant à leur séparation et leur compatibilité, afin de limiter les risques liés à leur nature.

La fraction principale dans la composition des DBPS est le **matériau composite** dont la valorisation matière représente l'un des enjeux principaux de la filière. APER sera attentif et pourra encourager toutes initiatives concernant des projets de valorisation matière qui pourront être proposées au moment de la candidature ou en cours de marché. Ces initiatives pourront faire l'objet d'une bonification financière.

En l'absence de solution de valorisation matière, l'orientation de cette fraction sur des filières de valorisation énergétique devra être privilégiée.

4.3.4 Pesée des fractions

Afin de permettre à APER d'avoir la lisibilité des opérations de traitement réalisées, **chaque fraction** issue des opérations de séparation des matières devra être pesée avec des moyens adéquats.

Le mode opératoire défini est :

- Pont bascule pour fraction supérieure à 100 kgs (déchets en conteneur, quille...)
- Balance plateau pour des poids inférieurs à 100 kgs (déchets dangereux, DEEE, métaux...)

Il conviendra de préciser les modalités en cas de suggestion de moyens différents.

Le poids du matériau principal composant la coque pourra être défini par une soustraction de ces pesées du poids net pesé à la réception du DBPS.

Au cas où un mode opératoire permettrait de séparer certaines fractions via **un process mécanisé** (type process de broyage RBA pour les métaux,...), celui-ci devra être clairement défini au niveau de ses équipements, ses performances et ses objectifs de valorisation, ainsi que ses modalités de pesée des fractions. Des ratios de performances de définition des poids par fraction pourront être appliqués après réalisation d'une caractérisation conjointement définie et réalisée avec APER.

En amont de la validation d'un tel procédé, le centre devra réaliser les opérations de séparation et pesée précédemment définies, et maintenir cette possibilité tout au long du marché (cas d'indisponibilité du process mécanisé). APER se réserve le droit de demander au prestataire d'appliquer le mode initial de séparation et pesée unitaire des fractions.

La synthèse de ces opérations de pesée devra être archivée avec les éléments constitutifs du dossier du DBPS et alimenter la saisie de la « fiche de traitement » (annexe 9) dans le SI APER.

4.3.5 Orientation des fractions vers le traitement final

Le prestataire devra veiller à **orienter les fractions** issues des opérations **vers les filières appropriées** respectant notamment deux principes :

- La hiérarchie des modes de traitement issue de l'article L514-1 du Code de l'environnement,
- La conformité des installations au regard des législations, que ce soit pour les exutoires intermédiaires ou finaux.

Les matières seront stockées dans les conteneurs appropriés selon la nature de celles-ci. Le prestataire prend en charge les éventuelles opérations de préparation, le conditionnement, le transport et les opérations jusqu'au traitement final des matières.

Il conviendra de **déclarer à APER chaque filière** d'orientation des fractions (cf. annexes 2 et 3) à la fois sur les exutoires intermédiaires et les exutoires finaux. Le prestataire devra veiller à maintenir constamment à jour la déclaration de ces exutoires et informera APER d'éventuels changements en amont de leur mise en œuvre.

L'APER n'interférera pas dans **les filières de recyclage ou de valorisation** choisies ni dans la gestion des matières premières secondaires dans la mesure où les taux de recyclage et de valorisation annoncés dans la réponse à l'appel d'offres sont respectés ou dépassés.

Le prestataire pourra à n'importe quel moment changer de filière mais devra avertir l'APER.
Les performances de valorisation et de recyclage des exutoires devront être communiquées à l'APER.

APER pourra solliciter la mise à disposition de certaines fractions (travaux de R&D par exemple) sans que le prestataire s'y oppose, et dans des modalités qui seront conjointement définies. Des frais spécifiques pourront être pris en compte s'ils sont justifiés.

L'ensemble des équipements DEEE sera traité par la filière correspondante et sera systématiquement mis à disposition des organismes agréés ou systèmes individuels approuvés dans le cadre de cette filière.

Les centres de traitement agréés doivent chacun disposer des conventions signées avec au moins un éco-organisme DEEE. Les équipements DEEE sont repris gratuitement par ces éco-organismes.

L'APER se réservera, en cas de besoin, le droit d'imposer la filière de recyclage ou de valorisation des produits issus des opérations de traitement.

L'APER ne fera aucun rachat des matières valorisables. Le prestataire inclura cette valorisation dans sa proposition de tarif forfaitaire.

Une mise à jour annuelle des exutoires intermédiaires et finaux doit être envoyée à l'APER **avant le 15 janvier**.

4.4 Sécurité

L'ensemble des opérations devront être réalisées avec une vigilance accrue concernant **les règles de sécurité** à appliquer.

Le prestataire formalisera le document unique en prenant en compte les risques spécifiquement liés aux opérations liées à la déconstruction des DBPS. Celui-ci sera communiqué à APER en début de marché et mis à disposition sur simple demande.

Le prestataire précisera les modalités prévues pour assurer **le calage** des DBPS pendant les opérations de dépollution et dégazage notamment.

4.5 Traçabilité

La traçabilité est un élément primordial de la filière APER. Elle doit être continue depuis la demande de déconstruction exprimée par le demandeur et la réception des BPS jusqu'à l'installation destinataire des fractions pour traitement final.

Le prestataire sera tenu d'assurer la traçabilité à chaque étape de la déconstruction et de renseigner le SI de l'APER selon les opérations exécutées.

En outre, le prestataire devra être en mesure de fournir les éléments de traçabilité de la filière au regard de son registre des déchets, qui devra permettre de tracer l'arrivée du DBPS et l'orientation des matières le constituant.

La traçabilité du DBPS depuis sa réception dans le centre de traitement jusqu'à l'acheminement des matériaux récupérés aux exutoires finaux, est suivie par le prestataire de traitement et elle est notifiée

dans le SI de l'APER via la **fiche de traitement** (cf. annexe 9) qui devra être renseignée selon la réalité des flux de matières.

Concernant **les fractions de déchets dangereux**, le prestataire devra tenir un registre identifiant la nature et le poids net de chaque fraction, associés au DBPS concerné. Ce registre de traçabilité intégrera les informations de « sortie » du déchet (N° BSD, date, poids, site de traitement final...) avec un archivage des BSD associés en retour de traitement final selon le délai légal en vigueur (5 ans à date de la consultation).

4.6 Fin de déconstruction

Lorsque les opérations de démantèlement sont terminées, dans un délai de **J+2 maximum** (J=jour où le bateau est démantelé), le prestataire saisit dans le SI toutes les informations demandées par l'APER sur la quantité, la composition et le traitement des déchets. Il valide que la déconstruction a bien eu lieu (un « **Certificat de déconstruction** » est édité et enregistré dans l'espace sécurisé du propriétaire). Le processus de désimmatriculation du bateau peut être entamé (processus décrit dans le chapitre 4.7).

Le prestataire procède à la destruction de la Carte de circulation et / ou Acte de francisation du bateau. Préalablement, il garde une copie digitale du document rayé avec la mention « Déconstruit le [date] ». En cas de non-présentation des documents originaux pour cause de perte, de destruction lors de sinistre, cela doit être notifié sur le Certificat de déconstruction.

À l'issue de la déconstruction dans le SI, une préfacturation avec le détail de toutes les opérations réalisées au cours du mois est établie par l'APER. Elle sera jointe en tant qu'annexe de la facture du prestataire.

Le prestataire adresse sa facture à l'APER qui la lui règle.

4.7 Processus de désimmatriculation et radiation de pavillon

Après avoir enregistré le Certificat de déconstruction, en appuyant sur un bouton dédié, le centre de déconstruction enclenche le processus de désimmatriculation ou de radiation de pavillon du bateau.

Le mail d'information est transféré :

- au service centralisé de la Direction des Affaires Maritimes pour le territoire national, pour finaliser la procédure de « Désimmatriculation » du bateau que le propriétaire lui a confié et
- au bureau de douane du port d'attache du bateau pour finaliser la procédure de « Radiation de pavillon » du bateau.

Le mail contient un permalien pour que l'administration puisse accéder au dossier du bateau et visualiser le Certificat de déconstruction précisant que la Carte de circulation originale et / ou Acte de francisation original (version papier) ont été détruits.

Une version numérique des documents sera conservée par le centre de traitement et par l'APER (rf. 4.6).

Lorsque l'administration confirme avoir procédé à la désimmatriculation / radiation de pavillon du bateau, le centre de déconstruction en est informé par mail.

La DAM procède à la désimmatriculation du bateau mais ne fournira aucun « Certificat de désimmatriculation ».

Le bureau des douanes des ports d'attache délivre un Certificat de radiation du pavillon et l'enregistre dans le dossier du bateau. Ce certificat est alors téléchargeable par le propriétaire du bateau depuis son espace sécurisé sur le SI de l'APER. Le propriétaire peut demander le certificat en version originale auprès du bureau de douane du port d'attache.

Compte tenu de la réorganisation entre la DAM et les Douanes sur la gestion de la taxe de francisation et le transfert de gestion des bateaux francisés, le processus de désimmatriculation et de radiation de pavillon sera amené à évoluer. Le prestataire sera tenu informé sur le changement de procédure en place.

4.8 Taux de recyclage et valorisation

Les candidats sont tenus d'indiquer dans leur dossier de candidature les taux de recyclage / valorisation visés sans le cadre des opérations à réaliser pour le compte de l'APER.

Ces taux doivent être dissociés pour 3 types de matériaux coque (composite ; bois ; alu ou acier) et peuvent l'être selon le type de bateaux (dériveur, voile, moteur, VNM...).

4.9 Caractérisations

La séparation des matières, la pesée de celles-ci et la traçabilité associée (fiche de traitement du SI APER notamment) doivent permettre à APER d'obtenir des données fiables concernant la composition des DBPS.

Cependant, APER pourra organiser des opérations de caractérisation dans chaque centre de traitement, avec une intervention annuelle au maximum. L'accès devra être autorisé à toute personne mandatée par APER.

4.10 Continuité du service et défaillance

En cas d'interruption imprévue des prestations, même partielle, pour quelque cause que ce soit, le titulaire devra prendre, en urgence, les mesures nécessaires à la continuité du service et en informer l'APER dans les délais les plus courts.

Le prestataire mettra en œuvre tous les moyens humains et techniques possibles pour assurer la continuité du service.

4.11 Organisation et supervision de la prestation

Le centre de traitement devra affecter une mission de Référent à une personne ressource qui sera garante de la bonne exécution des prestations et pilote d'une démarche d'amélioration continue interne.

La mission comprendra la formation interne des personnes affectées aux prestations, permettant à chacun de connaître les contours et enjeux de la filière, ainsi que les attentes liées à ses tâches. Des modes opératoires synthétiques devront être rédigés et actualisés.

4.12 Signalement des évènements (anomalies, cas particuliers et dysfonctionnements)

Toute anomalie, cas particulier, dysfonctionnement ou non-conformité dans l'organisation et le processus doivent être signalés à l'APER dans un délai de 48h via la « fiche évènement » (cf. annexe 10). Ceci peut concerner la relation avec le demandeur, les particularités du bateau, de son état ou de sa localisation, la nature ou le contenu du BPS, la procédure de traitement... Dans tous les cas APER exige une exhaustivité maximum sur les informations remontées.

Le prestataire informera dans un délai de 48h tout accident / incident survenu dans le centre de traitement aussi bien en termes d'accident corporel, d'incident technique, incendie ou incident à impact environnemental potentiel.

Des actions correctives devront être mises en place par le prestataire pour remédier à ce défaut ou à cette carence dans un délai de 48h maximum à compter de la date à laquelle l'APER aura été informée de ces actions correctives.

Exemples des événements à signaler (liste non exhaustive)

- Accident de travail,
- Incident technique,
- Fuite d'hydrocarbure (pollution du site à la déconstruction),
- Départ de feu / Incendie,
- Présence de déchets non-autorisés,
- Présence de déchets spécifiques / exceptionnels (vase, sable, rajout volontaire de déchets : gravats, déchets verts, équipement nautique obsolète...).

5 Système d'information

Conformément au Cahier des charges de son agrément, l'APER mettra à la disposition de ses prestataires un espace internet accessible et sécurisé. Accessible via une simple connexion internet et avec un matériel informatique léger, le Système d'Information (SI) de l'APER sera le lieu d'échange de toutes les informations, données, etc.

Toutes les opérations devront faire l'objet de saisie et/ou documentation sur le SI de l'APER selon les procédures mises en place et diffusées à l'ensemble des prestataires de l'APER.

Tous les éléments de traçabilité devront être renseignés sur le SI et garantiront la bonne exécution du marché.

Les modalités d'utilisation du SI de l'APER par les prestataires seront communiquées à l'issue de la contractualisation.

Le prestataire s'engage à respecter le mode d'utilisation et renseigner les informations demandées. Dans tous les cas, seuls les données, documents et éléments présents dans le SI de l'APER font foi et permettent la facturation des prestations.

6 Archivage

Le prestataire doit archiver informatiquement les éléments suivants ;

- Ticket de pesée de réception du bateau,
- Données internes permettant d'alimenter la fiche de traitement (exemple : fiche de déconstruction),
- Documents des bateaux scannés avant leur destruction avec mention « déconstruit le xx »,
- Eléments attestant du dégazage (réf paragraphe 4.3.2).

Ces documents font l'objet d'une obligation d'archivage par le prestataire d'une durée de 5 (cinq) ans à compter de la date de réalisation de la prestation, conformément à l'article L110-4 du Code de commerce.

7 Facturation

7.1 Opérations facturables à l'APER

Les opérations facturables à l'APER sont celles définies dans ce Cahier des Charges.

La facturation sera établie mensuellement sur la base des informations préalablement validées par l'APER sur le système d'information.

Les préfacturations seront établies sur la base des tarifs convenus avec le prestataire. Le prestataire émettra une facture et y joindra les éléments de préfacturation qui seront consultables sur le SI.

L'APER s'engage à procéder au règlement dans un délai de 45 jours suivant la date d'émission de la facture.

La facturation ne pourra être déclenchée qu'après la remise des éléments suivants :

- Certificat de prise en charge,
- Certificat de déconstruction,
- Fiche de traitement,
- Ticket de pesée de réception du bateau.

Le dossier qui contiendrait les informations incomplètes ou une absence des éléments justifiant le dégazage ne pourra pas faire l'objet d'une facturation.

7.2 Eléments tarifaires

Toutes les cotations données par le candidat sont valables indépendamment les unes des autres. Par conséquent, le prix proposé pour un centre de traitement ne s'applique que pour ledit centre de traitement.

L'offre tarifaire est établie selon une grille fournie par l'APER (en fonction du type de bateau, taille, matériaux de construction de la coque et du pont, dégazage effectué).

L'offre tarifaire sera établie par le prestataire en fonction de son expérience en matière de traitement de ce type de DBPS, des coûts associés et des possibles valorisations matière.

Le prix forfaitaire comprendra les opérations :

- de l'organisation administrative,
- de la réception des bateaux (y compris le déchargement)
- du dégazage
- de la dépollution,
- du traitement,
- du stockage,
- de l'évacuation des matériaux issus des DBPS,
- du transfert vers d'autres filières,
- de la valorisation des matières et des pièces détachées,
- du pilotage et de l'animation du contrat,
- de la réalisation des caractérisations.

Et plus globalement de tous les éléments intégrés dans le présent cahier des charges. Tous les prix sont exprimés en euros HT.

Les prix sont réputés comprendre toutes charges fiscales, parafiscales ou autres frappant obligatoirement la prestation ainsi que tous les frais afférents à la réalisation de la prestation de déconstruction décrite dans le présent Cahier des Charges.

Il est toléré que le candidat propose une prestation à réaliser « sur devis » en cours de marché pour des DBPS dont la taille est supérieure à 16m, étant donné l'hétérogénéité potentielle de ceux-ci.

7.3 Cas spécifiques

En cours de marché, le prestataire peut se retrouver face à des cas ponctuels particuliers liés à la localisation, l'état du bateau ou sa typologie.

En cas de situation exceptionnelle, qui devra être identifiée en amont de la réception du bateau, un échange doit être engagé avec APER pour considérer les cas particuliers.

8 Suivi des prestataires et reporting

8.1 Actions de suivi

L'APER souhaite instaurer une relation de confiance, de transparence avec ses prestataires et mettre en place un processus d'amélioration continue afin d'améliorer en performance l'efficacité et l'efficience de la filière.

Pour cela, l'APER mettra en place un dispositif comprenant :

- Enquête demandeur,
- Suivi des prestataires,

- Audit des prestataires et sous-traitants,
- Réunions de comité opérationnel (COO),
- Promotion du service APER.

8.2 Enquête demandeur

L'APER réalisera des enquêtes de satisfaction auprès des demandeurs afin d'évaluer leur satisfaction et de recueillir leurs remarques sur le service APER. Cette enquête permettra de faire ressortir les écueils, les points d'amélioration de l'ensemble de la filière et les attentes des demandeurs, clients de nos prestations.

8.3 Suivi des prestataires et reporting

Au quotidien, les prestataires seront en contact avec l'APER. Un vrai dialogue entre l'APER et les prestataires doit être instauré pour capitaliser les savoir-faire de chacun.

Le prestataire doit tenir à jour les indicateurs de performance liés à sa prestation avec à minima : Le nombre de DBPS traités x catégorie

- Le bilan matière (tonnage, flux, mode de traitement) des tonnages traités,
- La part de DBPS ayant fait l'objet de dégazage,
- Le taux de respect des délais pour
 - Prise de contact à réception des demandes de déconstruction
 - Edition des certificats de prise en charge
 - Edition des certificats de déconstruction
- Le nombre d'événements remontés à l'APER.

Ces indicateurs devront être disponibles pour communication sur demande de l'APER.

Une fois par an, l'APER se réserve le droit d'organiser une réunion (physique ou téléphonique) avec chaque prestataire afin de faire un bilan de l'année écoulée et de discuter d'éventuels points d'amélioration pour la prestation.

À cette occasion, un bilan pourra être partagé sur :

- tous les éléments liés à la traçabilité et aux déclarations sur le SI,
- la satisfaction des différents services internes à l'APER sur la prestation,
- le résultat des audits,
- l'enquête de satisfaction demandeur,
- les performances du site,
- et tous les points que le prestataire souhaite aborder.

L'opérateur est susceptible de fournir à la demande de l'éco-organisme un rapport annuel synthétique reprenant des indicateurs de performance :

- Bilan matière ;
- Bilan quantitatif ;
- Bilan des difficultés rencontrées et dysfonctionnements, mesures correctives engagées ;
- Bilan environnemental.

Au gré du marché, le suivi des prestataires implique notamment que l'APER soit informé :

- de l'identité de l'ensemble des cotraitants et sous-traitants des prestataires, susceptibles d'intervenir au cours de l'opération de traitement ;
- des incidents ou accidents éventuels liés à la filière des DBPS, que les prestataires rencontrent, et les mesures préventives et correctives qu'ils mettent en œuvre ;
- des sanctions administratives auxquelles les prestataires pourraient être soumis, dans les plus brefs délais, en expliquant les impacts éventuels sur la chaîne d'enlèvement et de traitement des DBPS et en justifiant des mesures de mise en conformité ou compensatoires qu'ils mettent en place.

8.4 Audit des prestataires et des sous-traitants

Chaque prestataire de traitement et chaque sous-traitant sera audité au moins une fois tous les deux ans. Cet audit est réalisé par un organisme tiers indépendant.

Le prestataire sera informé de cet audit dans un délai minimum de 7 jours. Dans le cas de l'audit d'un sous-traitant, il appartient au prestataire de lui faire parvenir toutes les informations nécessaires.

Le contrôle porte sur le respect du cahier des charges technique et administratif de l'APER et le respect de la réglementation en vigueur. Le prestataire et son/ses sous-traitant(s) s'engagent à fournir à l'auditeur de l'APER un accès total à ses installations, son système d'information et ses documents afin que celui-ci puisse évaluer le respect des obligations du prestataire et de son/ses sous-traitant(s).

Si une non-conformité est détectée, le prestataire et/ou le sous-traitant doit prendre les mesures correctives nécessaires et faire parvenir à l'APER un planning de réalisation, dans les plus brefs délais. Si un prestataire de traitement est confronté de manière concomitante à plusieurs audits et s'il en fait la demande, l'APER étudiera les possibilités d'adaptation de son planning d'audit.

L'APER se réserve également la possibilité d'auditer les exutoires identifiés par ses prestataires pour s'assurer des modes de valorisation. Ces derniers seront préalablement informés.

L'APER remet au prestataire audité un rapport d'audit, sous un délai de deux mois maximum après la réalisation de l'audit. Le prestataire devra lever les éventuelles non-conformités dans les meilleurs délais.

À défaut de mise en conformité, l'APER sera en droit de faire appel à un autre prestataire aux frais du prestataire défaillant. L'absence de mise en conformité dans les impartis entraîne la résiliation du contrat.

8.5 Réunions du Comité d'orientation opérationnelle (COO)

L'APER organisera des réunions du Comité Opérationnel (COO).

Ce COO se compose des représentants de l'APER et des syndicats ou fédération des prestataires.

L'objectif de ces réunions est de faire un point régulier sur la filière et d'échanger sur les prestations de façon globale.

Le COO se réunit au moins 1 fois par an pour traiter des aspects opérationnels de la filière comme :

- Les exigences techniques minimales ou standards techniques de traitement des déchets devant être mis en pratique par la filière
- Les méthodes de mesures du respect de ces exigences avec la mise en place d'indicateurs (application du principe de proximité etc.)
- L'information et la communication aux parties prenantes sur les aspects opérationnels de la filière.

8.6 Promotion de la filière APER

Sans qu'une démarche de prospection commerciale soit exigée, il est recommandé aux prestataires sélectionnés de contribuer à la promotion de la filière APER auprès des prescripteurs potentiels de la filière. Ces démarches doivent être coordonnées avec APER qui guidera l'argumentaire de la filière et pourra mettre à disposition des outils de communication adaptés.

Les prestataires peuvent être sollicités pour organiser des événements de communication en partenariat avec l'APER dans le but de participer au développement de la filière. Ils pourront être sollicités à l'occasion d'opérations de communication, telles que des visites de site.

Le contact principal désigné par le prestataire pourra être sollicité pour accompagner l'APER, à sa demande, dans les actions de communication sur son bassin géographique.

L'APER s'engage à communiquer sur les activités des prestataires agréés sur l'ensemble de ses publications (site internet, plaquettes de présentation, affiches, flyers,) mais également sur les salons.

De la même façon, le prestataire s'engage à communiquer sur son appartenance au réseau des prestataires choisis par l'APER en utilisant notamment le logo de l'APER.

9 Recherche & Développement

Conformément à la réglementation sur les éco-organismes et dans le but de s'assurer de l'atteinte de ses objectifs, l'APER poursuit des actions en « Recherche et Développement » afin d'optimiser les opérations menées par la filière.

Dans un premier temps, l'APER axe les études sur la connaissance du gisement de DBPS et la valorisation des matières, valorisation énergétique, la réutilisation et la réduction d'élimination. Trouver de nouvelles filières de recyclage pour les matières issues du traitement des DBPS est un des objectifs majeurs de tous les travaux soutenus par l'APER.

Dans le cadre des projets de R&D organisés ou suivis par l'APER, l'APER se réserve la possibilité de mettre à disposition des produits issus de la filière l'APER. Le centre de traitement ne pourra s'opposer à ces demandes ponctuelles. Cependant les conditions de mises en place de l'expérimentation seront à valider en accord entre le prestataire et l'APER.

10 Les pénalités et les litiges

Dans l'hypothèse où le prestataire ou son sous-traitant ne respecterait pas les procédures mises en place par l'APER, il devra verser à l'APER à titre d'indemnité une ou plusieurs des sommes figurant dans le tableau :

Pénalité	Unité	Montant en € HT
Non-respect des délais dans la relation « demandeur » et dans les opérations d'enregistrement du BPS (fiche de traitement) et émission des certificats de prise en charge et déconstruction	€/jr retard constaté / document	50
Défaillance lors des opérations de réception du bateau (récupération non exhaustive des documents administratifs, absence de justificatif de la pesée net du DBPS / ticket de pesée...) ou documents administratifs du DBPS non détruits à l'issue des opérations	€ / dossier DBPS constaté	250
Absence de justificatif de réalisation des opérations de dégazage (rapport d'intervention, pesée, photos...)	€ / dossier DBPS constaté	100
Absence de traçabilité aboutie concernant la gestion des déchets dangereux (pesée, suivi stock interne, BSD, sortie jusqu'à traitement final...)	€ / dossier DBPS constaté	100
Communication de bilan matière (via fiche de traitement notamment) non fiabilisé ou erroné (poids non issu d'une pesée, donnée faussée...)	€ / dossier DBPS constaté	100
Exutoire de traitement non-conforme ou non déclaré ou code traitement erroné	€/ constat	250
Retard dans la transmission ou manquement dans la transmission des éléments exigés dans le chapitre « Suivi des prestataires et reporting »	€/jour de retard	50
Retard de saisie dans le SI APER ou la transmission du document (Certificat de prise en charge, Certificat de déconstruction, Fiche de traitement, Ticket de pesée...)	€/jr retard constaté / document	50

Réalisation des opérations sur un site non valide des obligations réglementaires (rubrique ICPE 2712-3 notamment)	€/ dossier DBPS constaté	1000
Absence, retard ou manquement dans la déclaration des évènements, dysfonctionnements, accidents et incidents	€/jour de retard / constat	50

Le paiement de ces pénalités n'exonère pas le prestataire de remplir les obligations susvisées.

En amont de l'application des pénalités, APER communiquera le constat au Prestataire, qui disposera d'un délai de 7 jours pour fournir des explications.

En cas de dysfonctionnement grave ou récurrent, le prestataire sera tenu de mettre en place un plan d'action concret, mesurable et dans les meilleurs délais, afin de mettre fin à cette situation.

Le montant total des pénalités ne pourra dépasser dix pour cent (10%) du chiffre d'affaires annuel réalisé par le prestataire auprès de l'APER.

Avant toute action contentieuse, les Parties chercheront, de bonne foi, à régler à l'amiable leurs différends relatifs à la validité, l'exécution et à l'interprétation du présent contrat au travers d'échanges de courriers (électroniques et/ou postaux). En cas de désaccord persistant, un rendez-vous sera organisé afin de confronter les points de vue et effectuer toutes les constatations utiles pour permettre de trouver une solution au litige.

Un compte-rendu avec un relevé de décisions sera rédigé.

À défaut d'accord amiable dans un délai de trente (30) jours à compter de la notification du litige, tout différend né entre les parties, concernant la validité, l'exécution, l'inexécution et/ou l'interprétation du présent contrat sera soumis au Tribunal dont dépend le siège social de l'APER qui sera seul compétent.

Les causes de litige peuvent être de différents ordres comme le non-respect récurrent des procédures APER, le non-respect des réglementations en vigueur, le non-respect du cahier des charges et des objectifs du présent marché, etc.

Les parties conviennent que le constat des pénalités donne lieu à compensation sur la prochaine facture, dans la mesure où les dettes sont certaines, liquides et exigibles.

Les pénalités sont affectées aux factures mensuelles. Elles sont exprimées net de taxes. Elles ne sont pas révisables.

11 Liste des annexes

- Annexe 1. Formulaire « Fiche d'identification du candidat »
- Annexe 2. Tableau de déclaration des sites de traitement intermédiaire
- Annexe 3. Tableau de déclaration des sites de traitement final
- Annexe 4. Modèle de grille tarifaire à remplir par le prestataire de traitement
- Annexe 5. Tableau de répartition des coûts
- Annexe 6 . Études de 4 cas spécifiques
- Annexe 7. Tableau de déclaration des capacités techniques
- Annexe 8. Mode opératoire du traitement des DBPS
- Annexe 9. Fiche de traitement
- Annexe 10. Fiche Évènement
- Annexe 11. Tableau récapitulatif des documents exigés des demandeurs