



REVUE DE PRESSE

ÉTÉ 2024

EMBALLAGES-PAPIERS

Bonus-malus Amorce et le CNR appellent à empêcher les caractérisations

Les deux associations refusent que les éco-organismes mesurent les performances des collectivités car ils sont juges et parties. Elles contestent aussi plusieurs paramètres de la méthode de caractérisation. Enjeu : l'application du bonus-malus aux collectivités.

Le projet de bonus-malus pour les collectivités, en fonction de leurs performances de collecte sélective des emballages, et plus particulièrement des plastiques, aura du mal à être mis en place cette année (voir [Déchets Infos n° 273](#)). Les associations de collectivités Amorce et Cercle national du recyclage (CNR) appellent en effet leurs adhérents à refuser l'accès à leurs installations aux entreprises missionnées par les éco-organismes pour faire les caractérisations, destinées à mesurer leurs performances. On savait déjà que les associa-

tions de collectivités contestent le principe même du malus sur les soutiens qu'elles perçoivent. Elles considèrent en effet que le barème de soutiens à la performance pénalise déjà les collectivités qui ont de mauvais résultats de collecte sélective (voir [Déchets Infos n° 276](#)). Selon elles, ajouter un malus dans un tel contexte pénaliserait les collectivités de manière excessive, sans aucune garantie que cela contribue à améliorer leurs performances.

Mais si le malus devait quand même être appliqué, elles

contestent aussi le fait que ce soient les éco-organismes qui soient chargés de faire réaliser les caractérisations, comme cela est prévu par le paragraphe 5.2.5.3 du cahier des charges de la filière, publié en décembre dernier (voir le [cahier des charges](#)). En effet, dans cette affaire, les éco-organismes sont intéressés car l'application du bonus-malus modifiera les montants des soutiens qu'ils doivent payer aux collectivités. En cas de malus, ils feront des économies sur les soutiens qu'ils doivent payer et pourront ainsi demander moins de contributions à leurs metteurs en marché, et inversement en cas de bonus. Ils sont donc à la fois juges et parties.

Difficulté de fond

On peut d'ailleurs s'étonner que les pouvoirs publics eux-mêmes n'aient pas pensé plus tôt à ce problème ou, s'ils y ont pensé, qu'ils n'aient pas vu que cela constituait une difficulté de fond.

Il est probable que l'objectif du gouvernement était de faire financer les caractérisations par les éco-organismes, autrement dit par les metteurs en marché, plutôt que sur des crédits publics. Mais entre faire financer et faire réaliser, il y a une marge. Et il aurait probablement été possible de trouver un moyen de faire financer les caractérisations par les éco-organismes tout en faisant assurer leur réalisation et/ou leur supervision par des tiers neutres, notamment par l'Ademe.

Au-delà de ce problème de conflit d'intérêts, les associations contestent le fait que dans le cas de Citeo, l'éco-organisme refuse aux collectivités la communication des données brutes issues des caractérisations (voir [Déchets Infos n° 276](#)). Seules les don-



Photo : Olivier Guichardaz

Les caractérisations doivent permettre d'attribuer un bonus ou un malus aux collectivités en fonction de leurs performances de collecte, pour les plastiques et les autres matériaux. D'où leur enjeu important.

nées « modélisées », après passage via un système de correction censé les rendre plus représentatives et permettre de tenir compte de leur saisonnalité, leur seront transmises. Pour Amorce et le CNR, cela constitue un manque de transparence et fait peser un doute sur la qualité des résultats, et donc sur le caractère juste ou injuste des éventuels bonus et malus.

Représentativité

Les associations dénoncent par ailleurs l'absence de procédure contradictoire en cas de désaccord sur les résultats des caractérisations ou sur leur interprétation. Elles estiment que le nombre de caractérisations par collectivité tel que proposé par Citeo est généralement insuffisant pour être représentatif de la diver-

sité des situations et des types d'habitats et qu'il ne tient pas compte de la saisonnalité. Et elles demandent que les résultats des caractérisations réalisées par les collectivités elles-mêmes ou pour leur compte soient intégrés aux résultats pris en considération par les éco-organismes.

Contactée par *Déchets Infos*, l'association Intercommunalités de France dit être également opposée aux caractérisations telles que prévues actuellement, sans possibilité d'accéder aux données brutes, et avec des plans d'échantillonnage inadaptés aux territoires considérés. Citeo nous a indiqué ne pas vouloir s'exprimer « à ce stade ». Quant au ministère de la Transition écologique (MTE), il ne nous avait pas répondu à l'heure de notre bouclage. ●

● Des soutiens pour les bouteilles de « proto »

Les associations demandent qu'un soutien spécifique soit créé pour la collecte et le traitement des bouteilles ayant contenu du gaz. Selon leur souhait, la collecte de ces bouteilles serait indemnisée forfaitairement et le traitement, remboursé sur factures.

On sait que les bouteilles de « proto » (le protoxyde d'azote, utilisé comme produit euphorisant/stupéfiant) causent de gros dégâts aux installations de traitement (incinérateurs, centres de tri...). Lorsqu'elles sont collectées ou triées en amont, elles sont actuellement intégralement à la charge des collectivités ou de leurs opérateurs (voir [Déchets Infos n° 197](#)). ●

1. Association des maires de France (AMF), Amorce, Associa-



Photo: Olivier Guichardaz

Les associations demandent que les collectivités soient défrayées à 100 %.

tion des maires ruraux de France (AMRF), Association nationale des pôles territoriaux et des pays (ANPP), Association des petites villes de France (APVF), Cercle

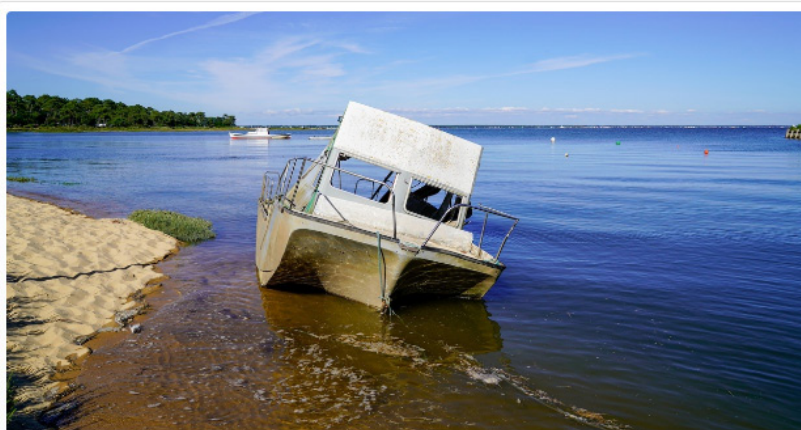
national du recyclage, Intercommunalités de France, Départements de France, France urbaine, Intercommunalités de France, Villes de France.

BATEAUX DE PLAISANCE USAGÉS

☆ REP bateaux de plaisance : l'Aper est agréée, mais l'atteinte des objectifs n'est pas garantie

L'Aper est maintenant agréée jusqu'à fin 2029. Mais l'éco-organisme ne garantit pas l'atteinte des objectifs fixés pour la filière REP. Autre sujet : le financement de l'enlèvement des épaves et du transport des bateaux doit encore être précisé.

Déchets | 09.07.2024 | P. Collet



L'Aper doit aussi financer l'enlèvement des épaves abandonnées.

© OceanProd

Le 6 juillet est paru au *Journal officiel* le renouvellement de l'agrément de l'Association pour la plaisance écoresponsable (Aper), l'éco-organisme de la filière à responsabilité élargie des producteurs (REP) des bateaux de plaisance ou de sport. L'arrêté prolonge jusqu'au 31 décembre 2029 celui reçu en décembre 2023 pour couvrir les six premiers mois de 2024.

La filière connaît « un bouleversement »

Fin 2023, Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique, et Bruno Le Maire, ministre de l'Économie, avaient exceptionnellement accordé à l'éco-organisme un agrément de six mois, répondant favorablement à une demande formulée par l'Aper mi-décembre. « *Il n'était pas possible de répondre correctement en une semaine* », explique Ivana Lazarevic, contactée par *Actu-Environnement*. La déléguée générale de l'Aper rappelle que le cahier des charges est paru en décembre, pour un agrément débutant en janvier.

Ce contretemps intervient alors que la filière entre dans une nouvelle phase. « *Un bouleversement* », selon la responsable de l'Aper. Jusqu'à maintenant, la prise en charge se limitait au financement du démantèlement des navires déposés dans les centres de traitement agréés par l'éco-organisme. Le décret publié en décembre prévoit désormais que l'éco-organisme finance le transport des bateaux en fin de vie jusqu'au centre de traitement lorsque le propriétaire est connu. Si le bateau est abandonné, l'Aper doit aussi financer l'enlèvement de l'épave.

En contrepartie, le cahier des charges de la filière révisé à la baisse les objectifs chiffrés : l'Aper devra assurer la gestion de 25 000 bateaux en métropole sur six ans, avec un objectif passant progressivement de 3 500 en 2024 à 5 000 en 2029. Le cahier des charges précédent prévoyait la prise en charge de 6 100 bateaux en 2023. Dans les faits, l'Aper en a géré près de 3 000 l'an dernier, explique sa déléguée générale.

L'Aper propose de traiter 3 000 bateaux par an

Outre le délai lié à la publication tardive de la réforme, le retard s'explique aussi par les négociations avec l'État qui se sont étirées jusqu'à juin (la demande d'agrément a été déposée en mai et complétée début juin). Le premier sujet sensible concerne les volumes que s'engage à traiter l'Aper. Le cahier des charges fixe à 3 500 le nombre des navires démantelés par l'éco-organisme en 2024, puis à 3 700 en 2025. L'éco-organisme s'engage à en prendre en charge 3 000 par an sur les deux premières années.

« *C'est provocateur* », a regretté Jacques Vernier, lors du passage du dossier devant la Commission interfilières REP (Cifrep) qu'il préside. Il s'agit là d'un sujet majeur, confirme Bertrand Bohain. Et le délégué général du Cercle national du recyclage (CNR) d'interroger : « *Sur quelle base sera jugée l'atteinte des objectifs ? Sur les chiffres de l'arrêté portant cahier des charges ou sur ceux inscrits par l'Aper dans le dossier validé par les pouvoirs publics ?* »

" On s'est peut-être trompé collectivement en fixant des objectifs irréalistes au lancement de la filière "

Ivana Lazarevic, Aper

Pour la déléguée générale de l'Aper, la situation est claire : « *Nous sommes agréés sur la base de notre dossier.* »

Et de préciser que celui-ci présente des réponses « *très pragmatiques* » au cahier des charges. Surtout, Ivana Lazarevic rappelle que cette filière REP

est unique en Europe et estime qu'« *on s'est peut-être trompé collectivement en fixant des objectifs irréalistes au lancement de la filière* ». À la demande du ministre Christophe Béchu, une étude de gisement a été lancée en mars et devrait être finalisée fin octobre. Elle pourrait aboutir à une révision des objectifs de la filière.

Soutien forfaitaire au transport

Le second sujet concerne la prise en charge du transport des bateaux jusqu'au centre de traitement. Le cahier des charges prévoit que l'éco-organisme « *pourvoit* » au transport ou « *prend en charge la totalité des coûts de transport* » si le propriétaire préfère acheminer le navire par ses propres moyens. De son côté, l'Aper propose de soutenir le transport jusqu'au centre agréé sur la base d'un forfait, qui devrait être compris entre 50 et 1 000 euros, selon la taille de l'embarcation.

Le recours à un forfait et l'absence de prise en compte de la distance ont été critiqués en Cifrep. Mais l'Aper a maintenu sa position. « *Il n'est pas exclu d'inclure ultérieurement la distance dans la grille des soutiens*, explique Ivana Lazarevic, *mais pour l'instant nous ne maîtrisons pas cet aspect de nos nouvelles activités.* »

Reste la prise en charge des navires abandonnés. Cette transposition à la REP bateaux de l'obligation de nettoyage des dépôts sauvages est censée s'appliquer dès qu'une épave est signalée (et pas à partir de 100 tonnes de déchets, comme pour les dépôts sauvages classiques). L'Aper s'engage à continuer à financer à intégralement la déconstruction et le traitement des bateaux abandonnés sur le domaine public.

Pour la collecte, l'éco-organisme rappelle qu'en 2022, le Comité interministériel de la mer (Cimer) a décidé de financer sur fonds public l'enlèvement des épaves et navires abandonnés. Le Fonds d'intervention maritime (FIM) peut financer l'enlèvement d'épaves et de navires abandonnés dangereux pour la navigation ou constituant une nuisance pour les activités côtières. De même, des financements sont possibles *via* le Fonds vert. Pour sa part, « *l'Aper lancera des opérations exceptionnelles, y compris avec les collectivités, mais les conditions restent à définir* », ajoute Ivana Lazarevic.



Philippe Collet, journaliste
Chef de rubrique déchets / économie circulaire

Pour découvrir l'association et suivre son actualité,
rendez-vous sur son site internet
www.cercle-recyclage.asso.fr



@CNRecyclage

