

De : Luc Wittebolle, Thibaut Georgin (Igneos)

A : Filip de Smet, Caroline Storms, Els Claeys

Bruxelles, le 21/05/2024

Re: Rapport Roadmap et next steps Circular Economy pleasure craft

1. Rappel du contexte :

Ces dernières années, on constate l'arrivée en fin de vie d'un nombre important de navires de plaisance. Actuellement, il n'existe pas de filière ou d'actions spécifiques pour le traitement, le démantèlement ou le recyclage des navires et composants en fin de vie.

Une étude a mis en évidence les éléments qu'il conviendrait de développer pour stimuler et financer des filières spécifiques à l'exemple de ce qui se fait par ailleurs en Europe (cfr. Projet Aper en France¹)

Plusieurs tables rondes ont aussi eu lieu pour définir des actions et des domaines d'actions à mener dans les prochains mois.

Cette note vise à décrire ces différents domaines d'actions à réaliser dans la feuille de route. La réalisation de cette feuille de route impliquera plusieurs acteurs et parties prenantes à commencer par les différentes administrations publiques du pays impliquées dans le secteur de la navigation (en mer et en eaux intérieures) et dans les trois régions.

2. Définition et périmètre :

2.1. Définition du concept d'économie circulaire :

La notion d'économie circulaire doit s'entendre à plusieurs niveaux.

1. Des mesures pour la gestion du stock existant de navires en fin de vie c-à-d qui ne sont plus en état de naviguer ou de stationner à flot. (EOL : end of life)
2. Des mesures pour allonger la durée de vie en bon état des navires (Use and Maintain)
3. Des mesures pour stimuler l'écoconception des navires pour en faciliter la déconstruction et le recyclage (Design and Build)

¹ <https://www.recyclermonbateau.fr/>



Implication along a pleasure craft lifecycle



	Design and build	Use and maintain	Manage end of life (EOL)
Issues	Current techniques don't consider yet enough the impact of EOL treatment.	Existing fleet is composed of various state of maintenance, low obligation/incentive to maintain crafts	Some boats are abandoned in harbours (dry or water decks), parking or even in public areas. Sometime the craft owner is unknown
Question to address	How to stimulate sustainable supply and boost eco design so life duration and EOL treatment is made easier ?	How to stimulate the consumer responsibility, the good maintenance and the lifecycle extension of pleasure crafts	How to develop industrial processes and capacities to allow a sustainable and as circular possible EOL treatment . How to make accessible for all situations

2

2.2. Estimation du stock en circulation :

Près de 93.000 navires de plaisance sont enregistrés en Belgique. Il s'agit des navires immatriculés en Belgique.

Près de 50% des navires enregistrés ont plus de 30 ans d'âge.



There are 93K registered pleasure boats in Belgium (2022)



4

On peut donc anticiper une croissance future du nombre de bâtiments qui arriveront en fin de vie dans les années à venir.

Les actions sur l'éco-conception des bateaux neufs, n'auront quant à eux que des effets sur les bateaux en fin de vie qui seront à traiter d'ici une période de 30 à 40 ans.

Complémentairement aux données ci-dessus, il importe de mentionner qu'une partie des navires enregistrés en Belgique circulent en dehors des eaux du royaume. Inversement, des navires enregistrés/immatriculés sous pavillon étranger peuvent circuler ou être stationné dans des ports de mer, le long des voies d'eau ou dans des ports intérieurs.

Les bateaux enregistrés sous pavillon belge ne composent qu'une partie du stock de bateaux présents sur le territoire.

2.3. Caractéristique de ce secteur par rapport aux autres secteurs qui font aussi l'objet de réglementation REP.

Contrairement à des marchés qui ont déjà fait l'objet de mise en œuvre de REP (responsabilité étendue des producteurs) comme les emballages, les batteries ou encore les matelas, le secteur de la navigation de plaisance présente certaines spécificités :

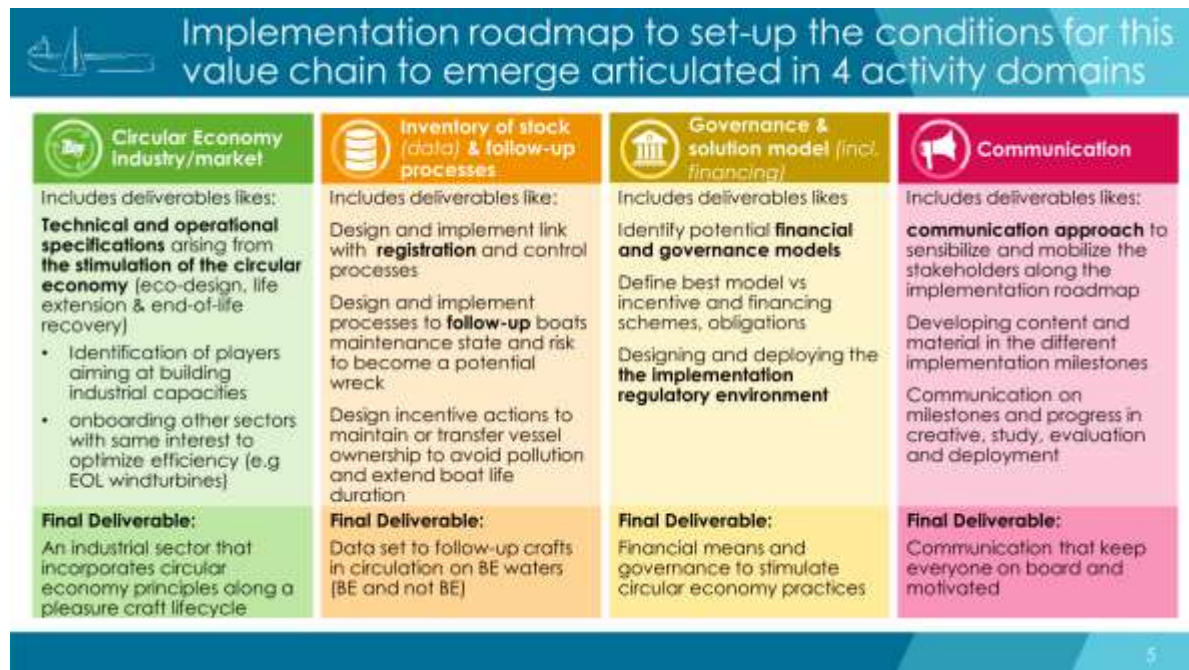
1. Un marché de niche avec un volume d'achat annuel de navires neuf n'excédant pas 2000 unités
2. Une durée de vie variant entre 10 ans et plus de 50 ans
3. Des transferts de propriété en cours de durée de vie entre des propriétaires successifs
4. Très peu voire pas de production en Belgique
5. Les opérations de ventes de navires neufs se font via des courtiers distributeurs
6. Les opérations de ventes d'occasions se font via des courtiers/professionnels et/ou en direct entre propriétaires
7. Des compétences administratives distribuées sur 3 régions et au fédéral

3. Structure de la feuille de route :

Suite à la première phase de la réflexion en 2022 et à des consultations avec des parties prenantes en 2024, il a été proposé de structurer la feuille de route en 4 domaines d’actions.

Il s’agit de regroupement logique d’activités/d’actions qui concerne une thématique particulière. Ce regroupement permet une gestion logique du projet (cfr. work breakdown structure en gestion de projet²)

On précise que le but est bien de définir un cadre réglementaire qui rende possible le déploiement de modèles circulaires. Il est proposé structurer le travail en 4 piliers :



3.1 Circular Economy Industry/Market:

Ce domaine d’activités couvre le volet technique, industriel d’une filière à développer.

Il couvre des actions en amont d’éco-design à savoir des normes à imposer aux fabricants de navires pour qu’ils intègrent dès la conception, des techniques et matières premières qui augmentent la réparabilité et la durée de vie et/ou qui rendent le démantèlement, le réemploi et le recyclage plus aisé en fin de vie. On notera que ces actions impliqueront des collaborations au niveau EU car les producteurs se situent en Europe mais aussi hors d’Europe.

On retrouvera dans ce domaine, les actions à mener avec les professionnels de la réparation et de l’entretien des embarcations en vue de maintenir leur bon état, leur navigabilité et leur durée de vie. Ces actions peuvent se réaliser en collaboration avec les chantiers présents dans les trois régions du royaume, mais aussi avec des pays frontaliers chez qui les propriétaires peuvent faire réaliser des travaux de maintenance et d’entretien.

Enfin, il s’agira aussi de développer une filière et un process pour la gestion des navires en fin de vie. Cette filière devra inclure des solutions pour le démontage, démantèlement et traitement des diverses fractions qui composent une embarcation (métal, accastillage, voiles, bois, plastique composite, huile et résidu de carburant...). Cette filière devra comprendre un volet industriel mais

² https://fr.wikipedia.org/wiki/Organigramme_des_t%C3%A2ches_du_projet

aussi un volet logistique/transport pour l'acheminement des coques vers l'unité de traitement ou le développement d'unité transportable pour, dépendamment de la taille et du poids des navires, procéder à un démantèlement décentralisé.

Pour le volet industriel et en vue de développer un flux de matière première suffisant pour développer une filière industrielle, on veillera à se rapprocher de secteurs qui génèrent des flux comparables d'un point de vue technique (ex. démantèlement d'éoliennes en fin de vie par ex.).

Ce domaine d'action concerne des acteurs opérationnels/industriels qui proposent ou pourraient développer des solutions techniques et des modèles d'affaires autour d'éco-conception, d'entretien/rénovation lourde et bien entendu de démantèlement, valorisation, réemploi, recyclage en fin de vie du navire. Il pourra s'agir de fabricants/constructeurs, de chantiers navals mais aussi de professionnels en tri/valorisation de déchets et de fournisseurs de matériaux de construction navale (fibre de verre, matériaux composites...).

3.2 Inventory and follow-up of stock and maintenance:

Ce domaine d'activités couvre le volet d'inventorisation des navires et en particulier des navires anciens en fin de vie situés en Belgique. Comme indiqué au point 2.1 ci-dessus, les statistiques et le recensement des navires stationnés en Belgique ne se limitent pas aux navires immatriculés en Belgique.

Si les obligations en matière d'enregistrement des navires ont permis d'augmenter sensiblement la qualité du cadastre des embarcations sous pavillon belge, il demeure certaines zones d'ombre en particulier :

- Sur des navires mis en circulation il y a plusieurs décennies
- Sur des navires sous pavillon étranger
- Sur des navires à faible valeur commerciale qui sont revendus pour des faibles montants entre particuliers et qui se retrouvent abandonnés en bord de voie navigable ou sur des terrains publics/privés.

D'autre part et pour mettre en œuvre et évaluer des politiques visant à stimuler le bon entretien des navires, étendre leur durée de vie et leur usage et « prévenir » les abandons, il pourrait être intéressant de prévoir une collecte de données quant à l'état général du navire (son niveau d'entretien, quelques statistiques de navigation...).

Cette étape devra intégrer des données en provenance de plusieurs sources (enregistrement mais aussi vignette de navigation, ou d'autres données)

Ce domaine d'action impliquera plusieurs parties prenantes :

- Publiques : SPF mobilité, Administration de gestion des voies navigables et de la mer du Nord, Ports de plaisance gérés par des autorités publiques (par ex. communales)
- Privées : Concessionnaires, gestionnaires de ports de plaisance (à flot ou à sec), chantiers navals, courtiers en achats/ventes de navires

3.3 Governance and solution model:

Ce domaine d'activités couvre la conception et le déploiement d'un modèle de gouvernance pour la gestion et le suivi de l'activité REP du secteur du yachting de plaisance.

Sur base des modèles développés en Europe (cfr. APER en France), il conviendra de définir :

- des règles et des mécanismes de soutien aux propriétaires souhaitant se défaire d'un navire en fin de vie
- des règles et des mécanismes dans le cas de navires abandonnés
- un mécanisme de financement mutualisé en considérant diverses sources de financements possible (à l'achat de navire, aux transferts de propriété ou encore de manière plus récurrente sur base annuelle par l'ensemble des propriétaires)

Le « Solution model » doit comporter deux volets :

- Le Cadre juridique (= cadre REP)
- Le modèle opérationnel (= mise en pratique; comment s'organiser pour répondre aux Obligations REP à définir par l'organisme REP sur base, notamment des enseignements du point 3.1 ci-avant)

Ce domaine d'activités impliquera les acteurs privés et publics en charge de la gestion de voies d'eau ou domaines portuaires mais également des représentants d'usagers.

Il devra considérer les enseignements sur les aspects techniques et économique liées au point 4.1. (Coûts du transport, du démantèlement mais aussi valorisation potentielle de certaines fractions recyclées ou réemployées).

3.4 Communication:

Ce domaine d'activités couvre le volet de la communication vers les diverses parties-prenantes impliquées dans le développement d'une politique visant à promouvoir une gestion plus circulaire du secteur de la plaisance. On veillera à mettre en avant les avantages qu'une vision peut représenter pour les différentes parties prenantes.

Par exemple :

- Pour les usagers/propriétaires : la possibilité de faire appel à un dispositif pour le démantèlement d'un navire en fin de vie
- Pour les gestionnaires de ports de plaisance : des options à proposer à leurs membres et une possibilité de créer des places pour des nouveaux navires et propriétaires en liste d'attente
- Pour les professionnels, importateurs, courtiers en achat/vente : la possibilité d'offrir des solutions de reprises pour les navires en fin de vie
- Pour les administrations publiques : la possibilité de procéder à l'expropriation et au démantèlement de navires épave et/ou abandonnés, la lutte contre les pollutions, l'amélioration de la sécurité.

4. Planification de mise en œuvre de la feuille de route :

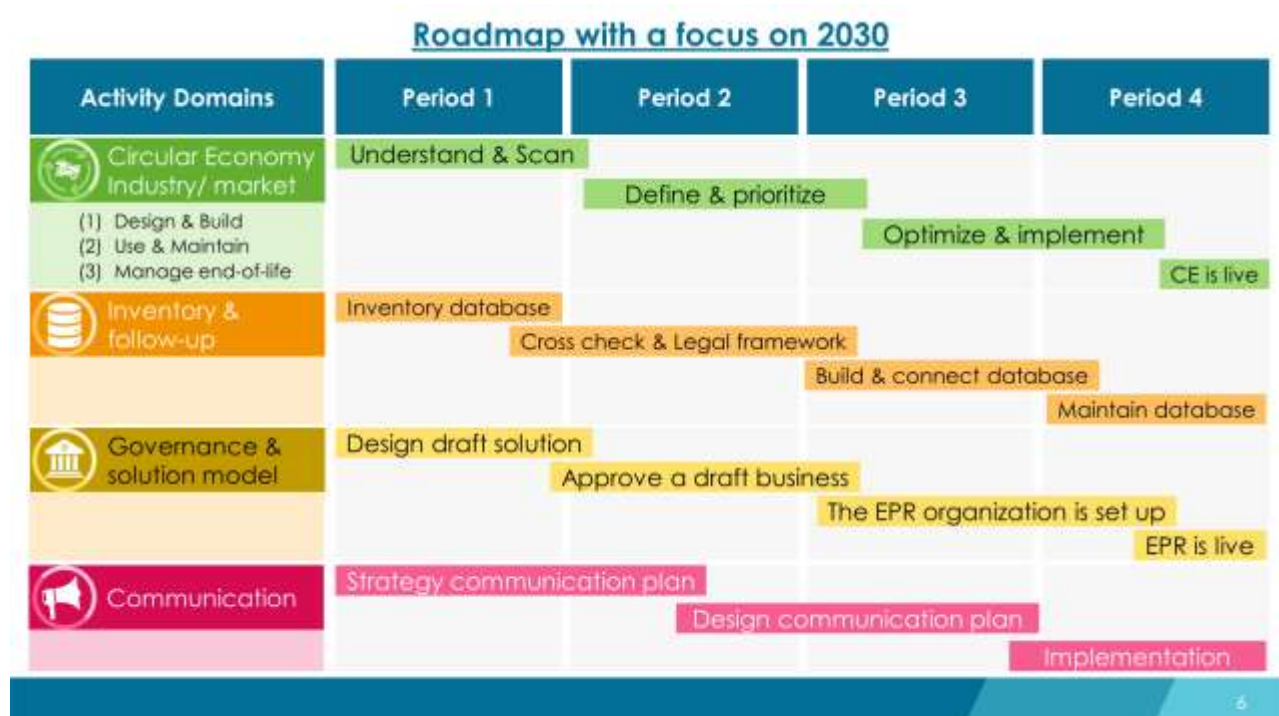
Comme indiqué plus haut, les actions visant à concevoir et déployer des mesures visant à promouvoir une plaisance circulaire sont nombreuses et impliquent de nombreux acteurs (publics, privés, professionnels de la plaisance ou encore propriétaires/utilisateurs.

Il importera de définir une gouvernance et un cadre commun avec les différentes parties prenantes et à commencer avec les administrations publiques des 3 régions.

4.1 Principes de planification

Cette planification devra, en outre, tenir compte du degré de priorité et de l'ambition qui sera données par les différents gouvernements dans cette matière.

S'il est possible de présenter, de manière théorique la séquence des livrables à prévoir par domaines d'activités, il est, à ce stade et tenant compte des élections de juin et de la formation des gouvernements qui suivra, difficile de fixer un calendrier précis.



A ce stade, et pour ne pas perdre de temps, il est recommandé pour une période 1 de procéder à des actions d'inventaires, d'analyse technico-économique et à une identification de différents modèles possibles en identifiant les atouts et limites de chaque option.

4.2 Rôle du SPF et relation avec les autres autorités régionales :

Les tables rondes réalisées en 2023 puis en 2024, mais aussi l'événement organisé le 18 mars dans le cadre de la présidence belge du conseil européen ont démontré une volonté et une motivation des différents acteurs publics (administrations de la gestion de voies navigables, administrations/police de des domaines portuaires...) pour continuer une réflexion et identifier des options à proposer à leur tutelle respective.

Le SPF Mobilité a su prendre un rôle de coordinateur facilitateur dans le cadre de cette thématique avec un respect et une valeur ajoutée.

Il est recommandé de garder ce rôle en veillant, à ce stade et en attente de la formation des nouveaux gouvernements, à se concentrer sur 2 livrables :

A. Une étude technico-économique préliminaire :

Dans le cadre du domaine d'activités 1 (Circular Economy Industry/market) Rencontre de différents acteurs industriels (fabricants de matériaux, constructeurs de bateaux de plaisance, Chantiers navals, professionnels de la gestion des déchets composites, filière éolienne).

Cette étude permettra de lister les opportunités et les points d'attention à la mise en place d'une filière industrielle de démantèlement (incluant la partie transport qui semble poser des défis importants).

Cette étude inclura une visite à l'APER en France pour rassembler un maximum d'enseignement sur la partie « modèle d'affaires ».

Elle mettra en perspective :

- Les volumes (tonnage et nombre d'unités) nécessaires pour atteindre une masse critique suffisante
- Les acteurs industriels intéressés de s'investir dans une telle filière (en tenant compte d'une masse critique par acteur à atteindre)
- Des ordres de grandeur financiers sur les postes de coûts et de revenus éventuels liés à la valorisation de certaines fractions.
- Des sites pertinents et des options de déploiement potentielles

Il est prévu que cette étude préliminaire fasse l'objet d'une présentation vers les administrations fédérales et régionales impliquées dans

On estime à 10-15 jours hommes la charge de travail nécessaire pour cette étude en 2024.

- B. Support à la mise à l'agenda politique du point économie circulaire pour les navires de plaisance vers les administrations fédérales et régionales

Cfr. Document annexe.

On estime à 30-35 jours homme la charge de travail nécessaire pour cette partie en 2024

Tenant compte des 24.6 jours prestés sur la période janvier à Mars, nous aboutirons à un volume total de 70 jours hommes pour l'année 2024.

oOo