

RECYCLAGE DES NAVIRES

NOTE DE POSITION



À RETENIR

Les armateurs français sont pleinement engagés pour un recyclage des navires avec le maximum de garanties en matière de sécurité, de protection des travailleurs et de respect de l'environnement, en conformité avec la réglementation, mais également de manière proactive et avec des exigences renforcées, notamment dans le cadre de démarches de labellisations vertes.

Le recyclage des navires est soumis à un **cadre réglementaire multiple et complexe** pour les armateurs qui sont en attente de visibilité et d'un cadre juridique clair.

Armateurs de France soutient l'harmonisation au niveau international du cadre juridique applicable au recyclage des navires et la primauté de la Convention de Hong Kong qui entrera en vigueur en 2025 :

- L'organisation est favorable à **un alignement des dispositions de la Convention de Hong Kong avec les exigences du règlement européen de 2013.**
- Pour garantir également la clarification du cadre réglementaire international : **un navire certifié conforme à la Convention de Hong Kong ne devrait pas pouvoir être sanctionné dans le cadre de la Convention de Bâle.**

7780 navires ont été recyclés de 2013 à 2023, représentant 285 millions de tonnes (dont 90% construites dans les années 90).

La demande en recyclage représentera sur les 10 prochaines années le double du nombre de navires recyclés sur les 10 dernières années, soit environ 15 000 navires.

Alors que l'Union européenne représente près de 40% de la flotte mondiale, sa capacité de recyclage est nettement insuffisante dans un contexte où le nombre de navires à recycler va augmenter fortement, avec de nombreuses sorties de flotte, pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO2 du transport maritime.

Pour répondre à ce défi capacitaire il est essentiel que puissent être incluses sur la liste européenne les installations de recyclage situées hors de l'OCDE qui démontreraient leur conformité avec les exigences de la réglementation de l'UE.

Armateurs de France est opposée à l'introduction d'un mécanisme financier tel qu'évoqué régulièrement dans le cadre des travaux de révision du règlement européen.

L'Union européenne devrait également soutenir la compétitivité du recyclage en Europe, afin de disposer de filières de valorisation de l'acier pérennes et soutenir la décarbonation, avec un dispositif de type « prime au recyclage ». L'acier recyclé de navires est en effet largement moins émetteur en gaz à effet de serre à la production que l'acier traditionnel.

CONTEXTE

Le recyclage des navires est une réalité au niveau mondial, avec une flotte en constant renouvellement. Les navires les plus anciens doivent ainsi être remplacés par des navires plus modernes, plus performants notamment sur plan énergétique et plus adaptés aux

exigences des marchés. Dans ce contexte, les navires en fin de vie sont démantelés dans des installations dédiées à cet effet, leurs composants pouvant être valorisés (notamment l'acier) sont recyclés.

PROMOUVOIR LE RECYCLAGE SÛR ET ÉCOLOGIQUEMENT RATIONNEL DES NAVIRES

GARANTIR LA PROTECTION DES TRAVAILLEURS ET LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Pour réaliser les opérations de recyclage des navires dans les meilleures conditions de sécurité pour les ouvriers travaillant sur les installations, et prévenir tout dommage à l'environnement, les réglementations internationale et européenne imposent un certain nombre d'exigences auxquelles doivent se conformer les installations de recyclage mais également les armateurs et propriétaires de navires.

Celles-ci rendent nécessaires l'établissement d'un inventaire et un suivi des matières dangereuses à bord tout au long de la vie du navire, ainsi que la mise en œuvre de procédures pour encadrer l'opération de recyclage, éviter les rejets de polluants, et garantir la valorisation des déchets, la formation des travailleurs et le recours à des équipements de protection. La réglementation européenne prévoit également qu'une infrastructure médicale doit être prévue à proximité des installations de recyclage. Le respect de l'ensemble de ces exigences est contrôlé par l'État du pavillon du navire et l'État dans lequel est située l'installation de recyclage. Il fait l'objet de différentes certifications.

Certaines procédures, notamment les exigences en matière de notification, pourraient être simplifiées, par exemple en désignant un point de contact unique pour l'Administration, en la personne du propriétaire du navire.

Au-delà de la conformité aux exigences réglementaires **les armateurs français adoptent une démarche proactive dans la gestion des opérations de recyclage de navire**, avec la mise en œuvre de processus de contrôle renforcés (par exemple en auditant directement les chantiers pour s'assurer de la qualité des standards et procédures mis en œuvre) et en s'inscrivant dans des démarches de labellisation pour contrôler leurs engagements (comme le label Green Marine Europe auquel adhèrent de nombreuses compagnies françaises).

SOUTENIR UN CADRE JURIDIQUE HARMONISÉ ET CLAIR AU NIVEAU INTERNATIONAL

Le recyclage des navires est soumis à un **cadre réglementaire multiple** avec des réglementations au niveau européen et au niveau international, ainsi que des réglementations applicables spécifiquement à ce type d'opération et d'autres réglementations auxquelles elles sont soumises dans le cadre d'un transfert transfrontalier de déchets. **Cette réglementation, complexe pour les armateurs, connaît de nombreuses évolutions depuis plusieurs années :**

- **La Convention de Hong Kong** sur le recyclage des navires¹ constitue la réglementation internationale pour réduire et minimiser les accidents, les blessures et les autres effets négatifs sur la santé humaine et l'environnement dans le cadre du recyclage des navires et de l'élimination des déchets dangereux qu'ils contiennent. Adopté en 2009, ce texte dont la ratification a pris plusieurs années entrera en vigueur le 26 juin 2025.

- **Le règlement européen sur le recyclage des navires²** reprend les exigences de la convention internationale et les renforce pour les navires battant pavillon des États membres de l'Union européenne et ceux faisant escale dans leurs ports. Il comporte également une procédure d'autorisation des installations de recyclage, mise en œuvre par les États membres pour celles situées dans l'UE et par la Commission pour celles situées en dehors de l'UE. Les installations approuvées sont renseignées sur une liste mise à jour régulièrement et qui compte, en plus d'installations situées dans l'UE, des installations turques, norvégiennes, américaines, et britanniques³.

- **La Convention de Bâle sur les transferts transfrontaliers de déchets**, adoptée en 1989, a pour objectif la réduction de la production des déchets et la promotion d'une meilleure gestion des déchets dangereux. Elle a été amendée en 1997 pour prohiber l'exportation de déchets dangereux depuis les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) vers les pays non-membres. Cet amendement, dit « Basel ban », est entré en vigueur en 2019. Il est interprété par de nombreux États comme s'appliquant aux navires en fin de vie, interdisant à ceux dont les propriétaires sont établis dans l'OCDE de faire recycler leurs navires hors de l'OCDE.

- **Le règlement européen sur les transferts transfrontaliers de déchets⁴**, adopté en 2024, met en œuvre les dispositions de la convention de Bâle, ainsi que l'un de ses amendements (ban amendment). Il établit les procédures et les régimes de contrôle applicables aux transferts de déchets, entre États membres, à l'intérieur de la communauté ou transitant par des pays tiers ou encore exportés de la Communauté vers des pays tiers. Son adoption a ouvert la possibilité d'intégrer les installations de recyclage hors OCDE sur la liste de l'UE si celles-ci remplissent les critères de sécurité et de protection de l'environnement définis par la réglementation de l'UE spécifique au recyclage des navires⁵.

1- Applicable aux navires de plus de 500 UMS.

2- Règlement (UE) n°1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires.

3- Décision d'exécution (UE) 2023/2726 de la Commission du 6 décembre 2023.

4- Règlement (UE) 2024/1157 du Parlement européen et du Conseil du 11 avril 2024 relatif aux transferts de déchets.

5- Cette possibilité, ouverte à partir du 20 mai 2024, date de l'abrogation du règlement (CE) n°1013/2006 sur les transferts de déchets, nécessitera que la Commission européenne audite les installations situées hors de l'OCDE et candidates pour intégrer la liste de l'UE.

Armateurs de France soutient l'harmonisation au niveau international du cadre juridique applicable au recyclage des navires et la primauté de la Convention de Hong Kong afin de garantir une réglementation uniforme pour le secteur maritime, et ainsi éviter toute distorsion de concurrence. Pour garantir cette harmonisation, **Armateurs de France soutient un alignement des dispositions de la Convention de Hong Kong avec les exigences du règlement européen de 2013** et notamment :

- l'alignement de liste des substances dangereuses visées dans la réglementation internationale avec celle du règlement européen;
- l'interdiction de la pratique de l'échouage («beaching») lors des opérations de recyclage et l'utilisation de sols imperméables par les installations pour éviter les pollutions dans le milieu marin;
- le renforcement des recommandations en matière de gestion aval des déchets;
- l'inclusion d'exigences relatives à l'infrastructure médicale dans la réglementation internationale;
- le soutien de la possibilité, pour le propriétaire initial du navire recyclé d'accéder aux installations de recyclage durant les opérations pour en contrôler le bon déroulement.

Ces propositions sont cohérentes avec le besoin de visibilité sur les exigences applicables par les armateurs, ainsi que de leur engagement pour des opérations de recyclage offrant le maximum de garanties en matière de sécurité et de protection de l'environnement, alors que l'UE n'a pas engagé formellement de réexamen de son règlement 18 mois avant l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong contrairement aux dispositions prévues à cet effet⁶.

Armateurs de France soutient également la clarification du cadre réglementaire international et la primauté de la Convention de Hong Kong, réglementation spécifique au recyclage des navires, sur la Convention de Bâle, réglementation généraliste pour les transferts de déchets. Ainsi, un navire certifié conforme à la Convention de Hong Kong ne devrait pas pouvoir être sanctionné dans le cadre de la Convention de Bâle.

RÉPONDRE AU DÉFI CAPACITAIRE ET DÉFENDRE LA COMPÉTITIVITÉ DES ARMATEURS EUROPÉENS

DÉFICIT CAPACITAIRE ET PERSPECTIVES À L'HORIZON 2033

Le BIMCO⁷ estime que 7780 navires ont été recyclés de 2013 à 2023, représentant 285 millions de tonnes (dont 90% construites dans les années 90). Chaque année, la demande en recyclage est variable, en fonction des besoins du marché du transport maritime, et estimée entre 36 et 12 millions de tonnes.

Seulement 4 pays concentrent 96% du tonnage recyclé dans le monde, et sont essentiellement situés en Asie du Sud. Au sein de l'OCDE, 45 d'installations sont approuvées par l'Union européenne pour le recyclage des navires, représentant une capacité de recyclage totale de moins de 2 millions de tonnes selon l'Organisation maritime internationale (OMI)⁸. Un nombre significatif de ces installations ne sont pas en mesure d'accueillir des navires de plus de 200m de long.

L'Union européenne représente près de 40% de la flotte mondiale⁹, sa capacité de recyclage est nettement insuffisante alors que la demande est en forte augmentation, sous l'effet du vieillissement des navires et des réglementations internationales et européenne en matière de décarbonation qui nécessitent le renouvellement d'une partie de cette flotte pour atteindre des objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime. Au niveau mondial le BIMCO estime que la demande en recyclage représentera sur les

10 prochaines années le double du nombre de navires recyclés de 2013 à 2023, soit environ 15000 navires. Cette évolution représente un véritable **défi capacitaire** pour le secteur maritime, en particulier dans l'Union européenne, avec une demande en recyclage plus importante que l'offre disponible.

SOUTENIR L'INDUSTRIE DU RECYCLAGE ET LA VALORISATION DE L'ACIER RECYCLÉ

Armateurs de France soutient l'inclusion dans la liste européenne des installations de recyclage situées hors de l'OCDE qui démontreraient leur conformité avec les exigences de la réglementation de l'UE pour répondre à la demande en forte progression. L'Union européenne devrait soutenir et accompagner ces installations dans leur démarche de mise en conformité, pour offrir des garanties suffisantes, notamment en matière d'infrastructure médicale, et de valorisation des déchets.

La révision du règlement européen sur le recyclage des navires, dont le processus est en cours et prévu d'aboutir en 2026, devrait tenir compte de ces difficultés et de l'insuffisance capacitaire. Le nouveau règlement, compte-tenu de l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong en 2025, devrait garantir la compétitivité des acteurs européens et ne pas créer de distorsions de concurrence avec les acteurs extra-européens. Ainsi, Armateurs de France est opposée à

6- Article 30 du règlement n°1257/2013.

7- Baltic and International Maritime Council.

8- BIMCO, Report on the European List of Ship Recycling Facilities, 3rd Edition (October 2022).

9- ECSA, The Economic Value of the EU Shipping Industry, 2020.

l'introduction d'un mécanisme financier (comme une licence de recyclage, ou dispositif de caution) tel qu'évoqué régulièrement dans le cadre des travaux de révision du règlement.

Si le prix de revente de l'acier constitue la valeur résiduelle du navire en fin de vie, et que le marché est plus attractif en Asie, cette variable économique n'est pas le seul facteur dans le marché du recyclage des navires. L'offre existante, considérant le dimensionnement des infrastructures et leur disponibilité, est également déterminante dans la sélection des installations de recyclage.

Dans un contexte où cette capacité disponible est insuffisante et en l'absence de solution de recyclage pleinement adaptée à l'échelle du continent, **l'Union européenne devrait travailler à l'amélioration de la compétitivité du recyclage en Europe, afin de disposer de filières de valorisation de l'acier pérennes.** Le surplus d'exigences réglementaires dans certains États membres, notamment en France (par exemple concernant les matières dangereuses), a également un impact sur la compétitivité des installations de recyclage.

Armateurs de France est en faveur d'un **dispositif de type « prime au recyclage »** qui bénéficierait aux installations de recyclage de navires situées dans l'UE, et permettrait de renforcer leur compétitivité en compensant l'écart de prix de rachat.

Alors que le marché européen de l'acier est peu orienté vers le réemploi d'acier recyclé, il est nécessaire de rappeler que le bilan carbone réduit de l'acier recyclé des navires, largement moins émetteur en gaz à effet de serre à la production que l'acier traditionnel, et source principale d'acier vert, devrait également être pris en considération alors que l'industrie sidérurgique est l'une des plus émettrices au monde. **La valorisation, y compris économique, de l'acier recyclé des navires est un véritable enjeu de décarbonation.**

CONTACT

Pierre-Antoine Rochas, Responsable
Environnement, Sécurité, Sûreté & Ports
d'Armateurs de France
pa-rochas@armateursdefrance.org

