

Il y a 9 mois maintenant que le projet Boat DIGEST a débuté. Notre premier objectif a été accompli. Nous avons recueillies des informations sur la sensibilisation des plaisanciers et les pratiques en matière de déconstruction. Nous travaillons actuellement sur la définition des contenus des modules de formation et de sensibilisation.

Notre premier bulletin a été publié il y a quatre mois et maintenant nous sommes de retour pour vous informer de l'avancement du projet. Dans cette publication, vous pouvez prendre connaissance des rapports des réunions et des entretiens avec les propriétaires de bateaux et les entreprises de déconstruction, l'Association européenne des plaisanciers (EBA), ainsi que les nouveaux développements en Suède, en Italie ou en Belgique. Ce numéro présente également un réseau de déconstruction.



Obtenir un retour d'expérience des propriétaires et des déconstructeurs

Dans le cadre des activités du projet, entre Janvier et Mai 2014, les partenaires Boat DIGEST ont effectué une série d'ateliers et d'entretiens dans 5 pays différents. Deux ateliers pour les déconstructeurs de bateaux ont eu lieu en France et en Turquie, tandis que les deux autres pour les propriétaires ont eu lieu en Italie et au Royaume-Uni. Aussi, en Espagne et au Royaume-Uni, des entretiens avec les propriétaires de bateaux de plaisance ont également été réalisés. Les conclusions de ces réunions sont présentées ci-dessous.

Questionnaires, mis au point pour rassembler les pratiques (1) des propriétaires de bateaux de plaisance et (2) des déconstructeurs restent en ligne (disponibles en anglais, français, italien, espagnol et turc)

Questionnaire pour les propriétaires de bateaux

Questionnaire pour les entreprises de déconstruction

Votre retour d'expérience est précieux et sera exploité pour avoir une vue d'ensemble des pratiques et attitudes dans le cadre du projet Boat Digest.

Les résultats obtenus à partir des ateliers et des questionnaires seront publiés sur le site Boat DIGEST autour de Juillet 2014.

A) Ateliers avec les entreprises de déconstruction



Rapport de France

Le 29 Janvier 2014 à Paris, l'APER a réuni ses membres pour discuter de la déconstruction des bateaux et des résultats du réseau français. En France, où l'activité de déconstruction a été créée il y a quelques années maintenant, le nombre de bateaux déconstruits chaque année est de 400 opérations par an.

Afin d'offrir de nouvelles solutions de recyclage pour les entreprises de déconstruction, l'APER a travaillé avec la Fédération française des plastiques et des composites (Fédération de la plasturgie et des composites) et récemment avec Reprocover, une société belge qui a développé un procédé de recyclage unique qui permet de transformer les déchets de (composite) plastiques thermodurcissables dans un nouveau matériau brut (plus sur Reprocover ci-dessous). Pour le moment il n'y a pas de solution industrielle pour la valorisation matière du composite en France. La valorisation de la matière devrait se faire en coopération avec les industries productrices de composite.

D'un point de vue juridique, la France a une procédure pour faire face aux biens abandonnés (y compris les épaves et les bateaux abandonnés), mais il y a des problèmes avec l'application du texte dans la pratique. Le réseau français APER travaille actuellement avec les compagnies d'assurance pour organiser une procédure administrative et financière de déconstruction lorsque le bateau de plaisance est endommagé et plus réparable. En regardant la viabilité financière à long terme du système, APER recommande également que la déconstruction soit financée tout au long de la durée de vie du bateau pour éviter de faire supporter ce coût uniquement au dernier propriétaire.

En savoir plus sur le réseau des entreprises de déconstruction APER

<http://www.aper.asso.fr/web/portal/website/content/modules/event/index.do?websiteId=1&navigableId=448>



Rapport de Turquie

Le 7 Février 2014, quelque 25 participants ont assisté à l'atelier organisé par Dokuz Eylul Univeristy, Institut des sciences et technologies marines, à Izmir. Lors de la réunion, il a été conclu que le nombre de bateaux abandonnés dans les ports augmente progressivement en Turquie. Dans certains ports, les bateaux abandonnés représentent déjà 2-3% de leur capacité totale. Ces bateaux ne sont pas officiellement enregistrés et lorsqu'ils ne sont pas sous pavillon turc, il peut être difficile d'obtenir des informations sur les propriétaires.

La meilleure infrastructure pour la déconstruction des bateaux de plaisance pourrait être réalisée en lien avec les chantiers de construction. Les déconstructeurs de bateaux n'ont aucun intérêt à recycler la fibre de verre des navires, en raison de la valeur économique médiocre des matériaux. L'industrie automobile a aussi des problèmes majeurs avec le recyclage de ces matériaux. La fibre de verre est envoyée dans des installations pour être valorisée de façon énergétique en produisant de l'énergie.

Pendant l'atelier, certaines questions juridiques ont été abordées. Les participants ont conclu que la déconstruction des bateaux pouvait se rapprocher de la «gestion des déchets dangereux». D'un point de vue réglementaire, la déconstruction des navires est entrée en vigueur en 2004. Cette réglementation est difficilement applicable aux bateaux de plaisance. D'autre part, de nouveaux projets de règlements pourraient être préparés. Les nouvelles réglementations environnementales qui ont été préparés en conformité avec la Convention de Hong Kong de l'OMI sur le recyclage des navires couvrant les questions environnementales, de santé et de sécurité constituent une base juridique suffisante avec des adaptations au recyclage des bateaux de plaisance.

Les participants ont unanimement exprimé l'opinion que le recyclage de la fibre de verre des bateaux de plaisance ne peut pas être considéré comme une activité commerciale, en raison de la faible valeur des déchets.



B) Ateliers avec les propriétaires de bateaux

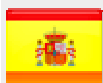


Rapport d'Italie

Le 21 Mars 2014, à Rome, les débats de l'atelier se sont concentrés sur le démantèlement des bateaux de plaisance en Europe en général et en particulier en Italie. La faisabilité du recyclage des déchets provenant de bateaux utilisés a été examinée, tandis que le centre de recherche italien CNR a donné l'exemple d'une opération de démantèlement des avions.

Les participants de l'atelier ont conclu que même si les propriétaires de bateaux sont conscients du problème causé par les bateaux abandonnés, ils ne savent pas quoi faire lorsqu'ils arrivent en fin de vie dans la mesure où il n'y a pas suffisamment d'informations disponibles sur les entreprises de déconstruction en Italie. Dans le même temps, lorsqu'on les interroge sur les alternatives à la déconstruction, les participants ont répondu en majorité qu'il n'y en avait pas, alors que moins d'un tiers pensait qu'il y avait des solutions de rechange. Les propriétaires de bateaux ont également déclaré avoir trop peu d'informations sur leurs propres responsabilités en ce qui concerne le déclassement administratif et physique des bateaux en fin de vie..

La rencontre avec les propriétaires de bateaux de plaisance n'a pas apporté de réponse à l'une des questions les plus cruciales, à propos de la responsabilité financière. La plupart des propriétaires actuels ont dit qu'ils ne sont pas prêts à payer pour la déconstruction. Quand il est venu de donner un prix acceptable, la plage était presque aussi large que le nombre de participants, de 5% du prix du bateau, pour des montants allant de 100 à 10.000 euros.



Rapport d'Espagne

En Espagne, entre Mars et Avril 2014, quelque 68 entretiens bilatéraux ont été menées avec les propriétaires de bateaux de plaisance dans le but d'obtenir des informations sur la prise de conscience actuelle parmi les propriétaires de bateaux sur la prise en compte de la fin de vie des bateaux. LEITAT Centre Technologique a visité les ports de plaisance dans les régions suivantes: Port Esportiu Port Olímpic (Barcelone, Catalogne), Port de Mataró (Mataró), Port Forum (Santadria de Besòs, Barcelone), Marina Badalona (Badalona) et le port de Masnou (Masnou).



Rapport du Royaume uni

Le 8 mai, l'Université de Strathclyde en Écosse a organisé un atelier pour les propriétaires de bateau à la Marina Kip dans Inverkip (Ecosse). L'événement a été diffusé par diverses organisations telles que Clyde Cruising Club, Caledonia Sailing et la Royal Yachting Association (RYA). L'objectif était de proposer une plate-forme pour les propriétaires de bateaux afin qu'ils puissent donner leurs avis et opinions sur la question des pratiques de fin de vie et de déconstruction des bateaux de plaisance.

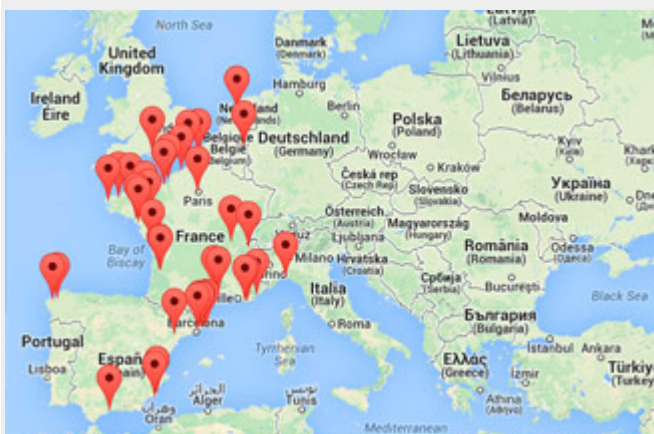
Malheureusement, en raison du mauvais temps, le taux de participation des participants était faible, mais les évaluations du groupe étaient vraiment utiles pour obtenir un aperçu des pratiques et pensées des propriétaires de bateaux de plaisance au Royaume-Uni. Le consensus général auprès des propriétaires lors de la réunion était que tandis qu'il y avait de rares cas de bateaux abandonnés dans les ports du Royaume-Uni, la question de la déconstruction des bateaux de plaisance est pas aussi problématique que la situation dans les pays d'Europe du Sud.

Les bateaux présents dans les ports du Royaume-Uni ont tendance à avoir un profil d'âge plus jeune et sont généralement vendus à d'autres propriétaires, généralement en Europe de l'Est et même d'aussi loin que l'Inde. Cependant, tous les propriétaires ont convenu qu'il n'y avait pas suffisamment d'informations disponibles sur ce qu'ils doivent faire en ce qui concerne la fin de vie des bateaux et les modalités de financement.



Le consortium Bateau DIGEST va maintenant prendre cette rétroaction et l'intégrer dans le développement des prochaines phases du projet qui impliquera la création d'un module de sensibilisation pour aider les propriétaires de bateau.

Vous recherchez un centre de déconstruction? Jetez un oeil à notre carte



Quand un bateau arrive en fin de vie, il est souvent compliqué de savoir comment il peut être éliminé d'une manière responsable et écologiquement rationnelle.

Après avoir identifié les entreprises de déconstruction des bateaux à travers l'Europe, le projet Boat DIGEST est fier d'annoncer la création d'une carte en ligne montrant les sites de démantèlement existants dans les différents pays d'Europe. L'objectif de ce plan est de fournir aux propriétaires de bateaux de l'information et de donner une visibilité aux entreprises de déconstruction qui souvent ne sont pas bien connus par la communauté nautique en Europe. Cette carte peut également aider à attirer de nouvelles occasions d'affaires en vous aidant à identifier les différents acteurs en Europe.

Jetez un oeil à la carte ici: <http://www.boatdigest.eu/dismantling-network.asp>

Boat DIGEST vise à mettre à jour cette carte sur une base régulière. Si vous êtes un déconstructeur de bateaux de plaisance ou travaillez pour une société de traitement de la fibre de verre et vous souhaitez apparaître sur cette carte européenne ou si vous connaissez une organisation de déconstruction/recyclage qui souhaite partager leurs informations, s'il vous plaît contactez-nous à contact@boatdigest.eu



Boat DIGEST souhaite la bienvenue à EBA comme membre partenaire

L'équipe du projet Boat DIGEST est heureuse d'annoncer que l'Association européenne de navigation de plaisance - EBA, représentant les utilisateurs de bateaux de plaisance, a décidé de rejoindre le conseil consultatif du projet. A l'occasion de l'Assemblée générale EBA à Palma de Majorque (Espagne) les 25-26 Avril 2014, le projet Boat DIGEST a été présenté à tous leurs membres et l'offre a été faite à l'EBA de rejoindre le projet.

Parlant à plus de 30 représentants de l'Europe, European Boating Industry (un partenaire de Boat DIGEST) a présenté les principaux objectifs du projet, ses partenaires et les tâches attribuées, les actions déjà entreprises et les activités futures. Les participants ont été encouragés à donner leur avis en remplissant les questionnaires en ligne disponibles et en prenant contact avec les partenaires du projet. Cette offre de coopération est arrivé en temps opportun car l'EBA a mis en place son propre groupe de travail sur la gestion de la fin de vie des bateaux de plaisance..

Giancarlo Olimbo, Président du Groupe de travail EBA sur les bateaux en fin de vie, a souligné l'importance de passer d'une approche théorique à une « approche de recyclage et de valorisation où les déchets issus des bateaux peuvent être réutilisés dans de nouveaux produits, citant l'exemple de la technologie d'up-cycling développée en Italie et dont nous rapportons dans le présent bulletin.



Nouveaux développements en Suède: début d'un système national de recyclage des bateaux de plaisance

Sweboat (Fédération des industries nautiques suédoise) avec BåtskrotenSverige AB (première entreprise de déconstruction de bateau en Suède) et Stena recycling AB (société leader dans le recyclage en Suède avec un réseau national de 100 sites) ont lancé un projet dans le but de construire un système de recyclage des bateaux de plaisance. Le projet, qui devrait durer jusqu'à la deuxième moitié de 2015, est financée par ses membres et avec le soutien de l'Agence suédoise pour la croissance économique et régional - Tillväxtverket, ainsi que l'Agence suédoise pour la Marine et de gestion de l'eau -Havs och Vattenmyndigheten.

L'objectif est de fournir aux utilisateurs un système opérationnel où les bateaux utilisés sont pris en charge d'une manière éco-responsable et sécuritaire. L'existence du système devrait permettre de réduire l'apparition de bateaux abandonnés le long des rives et dans la nature. En outre, un tel système devrait aider à se débarrasser des épaves. Le développement de ce nouveau service pourrait également contribuer à la création d'emplois et un nouveau marché.

Le nautisme est un mouvement populaire en Suède depuis les années 1920. Deux millions de personnes dans le pays ont un accès à la flotte d'environ 880 000 bateaux de plaisance. La Suède se classe parmi les quatre premiers pays dans le monde pour le nombre de "bateau par personne". L'apogée de la navigation de plaisance a commencé dans les années 1970, lorsque la production de

bateau suédois a explosé et plusieurs centaines de milliers de bateaux en plastique ont été vendus à travers le pays. Les bateaux en fibre de verre ont une très longue durée de vie. En raison de la durabilité des bateaux et la valeur relativement élevée lors de la revente, il n'y a pas besoin d'un système de recyclage des bateaux de plaisance pour une longue période, mais le changement des demandes des propriétaires de bateaux et une valeur de revente en déclin rapide depuis la crise économique ont changé les circonstances et les comportements des consommateurs.



Dans la recherche de solutions innovantes

Tout en abordant la question des bateaux en fin de vie, il est crucial d'identifier les technologies de recyclage et les systèmes de gestion qui aideront à garder notre environnement durable. Des exemples en Italie et en Belgique montrent que certaines méthodes pour atteindre cet objectif sont déjà disponibles.

En Italie, UCINA et le partenaire Boat DIGEST CNR avec DSA de l'Université de Gênes et SDABocconi travaillent depuis un certain temps maintenant sur le développement et l'évaluation des solutions de gestion des déchets.

L'idée est de réutiliser et de recycler les matériaux démontés, en fibre de verre particulièrement. La technologie permet d'obtenir des feuilles thermoplastiques composites en mélangeant différents types de polymères, tels la fibre de verre ou le polystyrène. Cette dernière constitue une grande fraction des déchets urbains, pourcentage élevé de ce qui vient de l'emballage. Le résultat du procédé est un "technocomposite" matière de hautes performances mécaniques, ce qui pourrait être recyclés indéfiniment après usage.

La solution italienne pourrait être mise en place non seulement dans le secteur du nautisme mais aussi dans d'autres domaines, où la fibre de verre est utilisée en grandes quantités ou dans des secteurs utilisant du polystyrène. L'avantage serait une réduction de coûts de gestion et d'achat de matières premières secondaires à un prix moins cher.

En Belgique, après plusieurs années de recherche, la société Reprocover a développé une technique unique qui lui permet de transformer les déchets de (composites) plastiques thermodurcissables comme les polyesters, bakélite, époxy, polyuréthane et déchets de fibre de verre dans une nouvelle matière première.

Le composite est brisé, broyé et tamisé en granules de petites tailles (d'un diamètre de 6 mm maximum). Un processus de recyclage similaire est effectué sur les déchets de fibre de verre. Par la suite, les deux substances sont mélangées et séchées ensemble. Cette nouvelle «matière première» est ensuite mélangée avec des résines. Versée dans des moules et pressée, la matière déclenche une réaction chimique (processus de pression à froid).

Reprocover produit une matière issue de déchets 100% recyclé et réutilisable (la poussière générée étant même vendu comme un additif de béton).

Pour en savoir plus, jetez un oeil à <http://www.reprocover.com/en>