

RÉIMAGINER LES ENGIN DANS UNE ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Rapport d'Atelier

14 LIFE
BELOW WATER



12 RESPONSIBLE
CONSUMPTION
AND PRODUCTION



CONSEIL CONSULTATIF POUR
LES EAUX OCCIDENTALES
SEPTENTRIONALES



CONSEJO CONSULTIVO PARA
LAS AGUAS
NOROCCIDENTALES



Co-funded by the
European Union

CONTEXTE

En janvier 2018, l'UE a adopté une stratégie relative aux plastiques dans une économie circulaire afin d'aider les commerces et les consommateurs européens à utiliser les ressources de manière plus durable. Deux directives adoptées en 2019 contiennent les mesures qui concernent le secteur de la pêche. La directive plastiques à usage unique (SUP) est entrée en vigueur le 2 juillet 2019 et prévoit des mesures sur des programmes de responsabilité élargie des producteurs, la mise en place de cibles nationales de collecte annuelle minimum dans chaque état membre et le contrôle et le reporting des engins de pêche. Les engins de pêche qui sont ramenés à terre doivent être gérés correctement du point de vue d'une économie circulaire.

La directive sur les installations de réception portuaires (IRP) a été adoptée le 17 avril 2019 et traite de toutes sortes de déchets provenant des navires ainsi que des déchets recueillis dans les filets pendant les sorties de pêche et inclut des mesures et des encouragements visant à s'assurer que les déchets soient ramenés à terre dans les bonnes installations de réception portuaires. La directive SUP et la directive IRP recherchent un reporting spécifique mais différent, bien qu'elles aient un objectif commun, ce qui rend impératif de lire les deux directives ensemble.

Les questions urgentes qui entourent les plastiques marins ont mis en marche les parties prenantes. Deux CC ont mis en place des groupes de discussion pour gérer les aspects des deux directives :

- CC Mer du Nord : Groupe de Discussion sur la conception circulaire des engins de pêche
- CC pour les Eaux Occidentales Septentrionales : Groupe de Discussion Plastiques marins.

En outre, le CC EOS et le CC Marché ont organisé un premier atelier sur les plastiques et la chaîne d'approvisionnement des produits de la mer à Bruxelles le 7 novembre 2019. Il a réuni des membres de plusieurs conseils consultatifs, des experts et des scientifiques pour explorer l'impact des plastiques sur la pêche.

Enfin, les quatre conseils consultatifs, le CC EOS, le CC Pélagique, le CC Mer du Nord et le CC Mer Baltique ont organisé un second atelier à Bruxelles le 28 janvier 2020. Il a réuni des experts invités, ainsi que les parties prenantes des CC, et des représentants de la Commission pour étudier les spécificités des engins de pêche dans une économie circulaire. Les experts ont été invités à faire de courtes présentations des thèmes clés pertinents à leur domaine. Ceci a été suivi d'une séance plénière sur la définition des engins, après quoi tous les participants se sont répartis en groupes pour traiter de trois thèmes spécifiques.

La réunion a pris fin avec une séance plénière pour présenter les conclusions des groupes, ainsi qu'une discussion de conclusion et de synthèse. La réunion a été ouverte et dirigée par le secrétaire exécutif adjoint du CC EOS: Mo Mathies.



PRÉSENTATIONS DES EXPERTS

Les experts présents, apportant avec eux l'expertise de différents arrière-plans, ont été invités à présenter à la plénière leurs principaux points de discussion et contributions en ce qui concerne l'impact des exigences de la Directive SUP et de la Directive IRP sur le secteur de la pêche. Les sections suivantes résument leurs présentations.

Il faut faire la différence entre les engins dormants (filets maillants), les engins élagique et les engins demersaux (chaluts), car ils présentent différents défis. Les engins de pêche sont complexes et se composent de nombreux matériaux différents, ce qui rend le recyclage difficile et parfois impossible. Avec de nombreux producteurs différents des composants des engins, il est important d'associer la chaîne d'approvisionnement pour traiter ce problème. Les engins de pêche sont assemblés et placés sur le marché de l'Union Européenne, alors que leurs composants sont produits au niveau européen et international.

Afin de traiter la question des déchets provenant d'engins de pêche perdus, bandonnés et/ou rejetés au niveau européen, il est important de comprendre la magnitude du problème. Il y a actuellement une insuffisance de données et recherches indépendantes, pas de statistiques claires et uniformes identifiant les quantités et le type de matériaux. Il est primordial de comprendre pleinement les sources et les parcours des déchets des engins de pêche afin d'éviter la perte de matériaux dans l'environnement marin.

Actuellement, la conception des engins de pêche ne tient pas compte de l'éco-conception, du concept de cycle de vie et de la recyclabilité intégrée. Bien que la plupart des engins de pêche soient réutilisables, réparables et utilisés pendant longtemps, peu d'attention est accordée à ce qui arrive au stade de la fin de vie. Le démontage représente environ un tiers du prix de l'assemblage et on ne sait pas trop qui devrait en couvrir le coût.

Si on tient en compte la hiérarchie des déchets et selon la directive cadre sur les déchets de l'UE, l'objectif est de concevoir des engins qui utilisent le moins de ressources et possèdent la meilleure longévité, mais également de créer une conception mieux adaptée au recyclage, facilitant le désassemblage des matériaux.

Les chutes sont propres et facilement recyclables, mais ils se composent souvent de très petits morceaux qui ne sont pas recueillis de façon efficace. Entre autres choses, les changements en matière de conception pourraient inclure le concept de contrôle et de marquage des engins, par exemple par le biais d'un codage couleur des matériaux pour faciliter l'identification. Les participants ne se sont pas mis d'accord quant à la nécessité de marquer les engins car certains d'entre eux craignaient que cela expose injustement les pêcheurs plutôt que les producteurs.

Lors de la mise en place d'un programme de responsabilité élargie des producteurs (REP) pour les producteurs d'engins de pêche, il est important de comprendre les coûts de chaque étape, et d'éviter que ces coûts soient à la charge des pêcheurs plutôt que celle des producteurs. Les pêcheurs ne doivent pas financer un programme REP, et leur participation à des programmes volontaires tels que Fishing for Litter doit être récompensée par le biais d'une modulation des droits efficace.

Le secteur de la pêche au niveau national et européen est souvent fragmenté, quelque chose qu'on observe dans les différentes approches de collecte adoptées par les ports.

Plusieurs États membres ont démontré que la collection séparée des déchets dans les ports fonctionne. Cependant, la question de la contamination, et des différents niveaux de contamination des engins de pêche demeure.

Plusieurs états membres utilisent actuellement l'approche fondée sur les sources: Fishing for Litter. Cependant, les méthodes utilisées pour mesurer les déchets marins brouillent les problèmes. Par exemple, pendant les nettoyages de plage, chaque article individuel est compté séparément avec une uniformisation minimale des résultats. Le nettoyage est effectué par le secteur de la pêche et bien que le coût de l'élimination soit couvert, le coût de la main d'œuvre, la provision de l'espace à bord, et les dommages aux filets ne le sont pas.

La législation qui régit actuellement les plastiques marins et les engins de pêche est large. Les aspects pratiques des deux directives sont complexes, et il existe une certaine dissonance entre la certitude de la législation et la viabilité économique. De plus, des questions se posent eu égard à la mise en œuvre par rapport à la fiabilité du contrôle et de la mise en œuvre.

En ce qui concerne la question de la conformité à

la loi, une communication constructive et inclusive avec les parties prenantes est d'une importance primordiale. Une approche ascendante par opposition à une approche descendante devrait être utilisée pour assurer l'adhésion d'une part, et des solutions pragmatiques pour les utilisateurs finaux (les pêcheurs) d'autre part.

La formation à la durabilité et l'augmentation de la sensibilisation doivent être pratiquées pour assurer l'élargissement de la vision de durabilité pour le secteur. Il est important de reconnaître et de féliciter les initiatives volontaires telles que Fishing for Litter et de s'assurer que les solutions proposées sont pragmatiques et fonctionnelles. La bonne volonté peut être activée par le biais de mesures incitatives, avec le nouveau FEAMP qui offre une grande opportunité de faire de ces mesures incitatives une priorité clé.

Pour traiter cette question, l'OSPAR a produit deux séries de directives associées à la question: le document d'information de l'OSPAR sur l'éducation à la pêche durable dans les académies de pêche des pays de l'OSPAR, OSPAR 2018, et les consignes de Fishing-for-Litter de l'OSPAR (Accord OSPAR 2017-08), Source : EIHA 17/9/1, Annexe 13.

SYNTHÈSE: DÉFINITION DES ENGINES

Les principaux défis en ce qui concerne les engins de pêche du futur seront de concevoir des engins avec une durée de vie maximum, adaptés à la réutilisation et /ou au recyclage et avec un risque minimum de les perdre, abandonner et ou rejeter avant la fin de leur vie.

Le secteur de la pêche utilise des matériaux qui optimisent la fonctionnalité en mer et réduisent l'empreinte carbone. Dyneema en est un exemple. Introduit pour remplacer le fil de fer, Dyneema est très léger et durable, plus facile à tirer et réduit les problèmes de stabilité sur le bateau. Il est également très peu affecté par le pétrole et les rayons UV. Cependant, le compromis à ces améliorations est que Dyneema est actuellement non-recyclable et pose donc problème au stade

de sa fin de vie.

Les options actuellement disponibles en matière de recyclage des engins en fin de vie sont limitées, Plastix (Danemark) et Aquafil (Slovénie) sont les principaux acteurs en Europe, bien que plusieurs petits acteurs soient également actifs dans différents pays. Lorsque l'on examine différentes options de traitement, il est important d'identifier et de tenir compte des impacts environnementaux de ces options.

En raison du coût et de la complexité de la séparation, la question de la conception s'avère très pertinente. Lors de la conception des engins, il est important d'examiner les différentes parties des engins et leurs différentes fonctions. Le cordage dolly rope qui est en place pour protéger les engins en est un exemple. Fortement exposé à l'usure, le remplacement de la dolly rope pourrait cibler un composant biodégradable. Bien que la biodégradabilité semble rationnelle pour la dolly rope, d'autres parties des engins ayant différents usages (filets servant à la capture et la retenue du poisson) doivent être approchés différemment pour assurer/faciliter la circularité. De plus, les changements à la conception des engins sont soumis au Règlement de l'UE sur les mesures techniques, ajoutant à la complexité de cette situation.

Suite aux directives SUP et IRP, le recyclage des engins de pêche à titre de produits multi-matériaux doit englober toutes les parties et matériaux des engins, incluant les métaux et /ou autres matériaux. Les solutions doivent être étudiées et mises en place pour tous les matériaux.

Le recyclage mécanique et chimique se complètent et une nouvelle technologie de recyclage fait actuellement l'objet de recherches. Le recyclage chimique convient aux matériaux qui ne peuvent pas être séparés facilement, avec une attention particulière accordée au triage et à la préparation. Le recyclage chimique inclut le recyclage thermochimique (transformation des plastiques en pétrole), tandis que la dépolymérisation est une procédure de conversion du polymère en monomère ou en mélange de monomères. La dépolymérisation est difficile à effectuer à petite échelle et donc elle n'est pas toujours économiquement viable.

La directive cadre sur les déchets inclut le recyclage chimique, par exemple la pyrolyse d'engins de pêche où le pétrole qui en résulte est utilisé pour alimenter la production chimique. Cependant, utiliser le pétrole qui en résulte comme chauffage ou carburant n'est pas considéré du recyclage.

Il faut également noter qu'en raison de la position géographique dispersée des ports dans de nombreux pays, la décentralisation des opérations pour faciliter leur disponibilité

est un aspect important en ce qui concerne les solutions de recyclage.

L'analyse des coûts doit être effectuée, non seulement en relation aux matériaux, mais également à l'économie des navires. Attendu que les pêcheurs disposent d'un temps limité pour traiter et trier les déchets, il serait prudent de calculer combien de temps un pêcheur peut consacrer au traitement des déchets pour que son activité de pêche reste profitable, tout en prenant également en compte les conditions de la convention de l'OIT. En tous les cas, le coût de mise en œuvre et de la gestion ne doit pas être transmis aux pêcheurs.

La participation des parties prenantes reste clé à la résolution des problèmes. Le comportement peut être modifié par le biais de l'éducation et de la sensibilisation, par exemple par la promotion de la gestion durable des déchets marins et le non rejet des engins de pêche, et en communiquant la valeur des ressources et les possibilités économiques. Ceci doit inclure la communication de l'impact des microplastiques sur le zooplancton qui forme la base de la vie dans les océans. Il est primordial d'éliminer toutes les barrières à un comportement responsable et de promouvoir la prise de décision en toute connaissance.

Gérer les filets de manière responsable ajoute à l'essentiel et ajoute de la valeur à long terme.

L'option retenue par les pêcheurs est toujours la réparation et la prolongation de la vie de leurs filets, mais ceci doit être fait avec le moins de contamination croisée possible. En outre, la gestion des déchets inclut le besoin d'autorisations spéciales, ce qui impose aux pêcheurs s'autres fardeaux administratifs très peu souhaitables. Il est donc crucial d'essayer de maintenir les obstacles législatifs et administratifs au minimum.

Une approche holistique de la mise en œuvre, qui fasse usage des instruments politiques et inclut la coopération avec diverses DG est nécessaire, par exemple en matière de décontamination et de recyclage chimique. La gestion doit être fondée sur la science et faire usage des sciences sociales pour rechercher la meilleure façon d'assurer une participation volontaire et efficace des pêcheurs à ces questions, et donc d'emmener la participation des parties prenantes au niveau supérieur. Avant tout, la situation se doit d'être équitable dans l'ensemble des pays membres de l'UE.

SYNTHÈSE: CONCEPTION DES ENGINS

“Le rôle des pêcheurs est de pêcher et non d’être les éboueurs de la mer.”

Pour traiter la situation actuelle, les possibilités et les obstacles permettant d’atteindre la recyclabilité des engins, il est important de définir d’abord les engins. Trois groupes ont été identifiés :

- les engins démersaux actifs,
- les engins pélagiques actifs, et
- les engins dormants.

Les engins dormants, tels que les filets maillants, semblent être ceux qui sont le plus souvent perdus (et deviennent des engins fantômes), et même s’ils représentent généralement une petite proportion des engins utilisés (par exemple en Irlande, 3% seulement des pêcheurs utilisent des engins dormants), ils projettent une lumière négative sur l’ensemble des pêcheurs et les rendent responsables des engins perdus, même si le lien entre les déchets et les pêcheurs n’est pas avéré. Le prix est un autre aspect problématique de ces engins, ils sont relativement peu chers ce qui n’encourage nullement les pêcheurs à retrouver et récupérer les engins perdus, car les engins neufs se procurent facilement et peuvent être importés de pays tiers (principalement l’Asie) à un coût largement inférieur.

Une des solutions pour rendre les engins plus recyclables vise à réduire le nombre des matériaux utilisés dans ces derniers sans compromettre leur fonctionnalité. La plupart des engins de composition mixte semblent être utilisés par habitude, ce qui rend le passage potentiel à des engins composés d’un seul matériau simple et efficace, sans affecter

la fonctionnalité.

A ces fins, les incitations financières semblent largement acceptées à titre de moyen approprié d’encourager le passage à la circularité, par exemple en mettant en place des projets visant à explorer la réduction des matériaux, augmenter les possibilités de démontage, etc. Dans le cadre de la directive des installations de réception portuaires, une incitation financière devrait être la norme pour la collecte et le traitement des engins.

Tous les efforts qui visent la collecte, le traitement, la réutilisation et la recyclabilité doivent être crédités comme il se doit comme étant la contribution des pêcheurs aux solutions. Bien qu’un nombre important de pêcheurs ne soient pas responsables de la plupart des engins perdus/rejetés, ils se sentent responsable de garder les océans sans déchets et font souvent preuve de bonne volonté dans la participation à ces activités. Cela a été prouvé par de nombreuses initiatives bénévoles aux quelles ils participent souvent après une dure et longue journée en mer.

Un des points les plus importants exprimés est le fait que chaque pièce d’un engin joue un rôle spécifique. Il est donc important d’examiner ces différentes pièces et leur transition vers la circularité, sous réserve de leur fonctionnalité. Par exemple, certaines pièces d’engins sont moins adaptées à l’introduction de matériaux biodégradable que d’autres.



Le moment auquel la chaîne d'approvisionnement prend une décision en matière d' (éco) conception est un autre point qui doit être examiné.

Certaines entreprises d'éco conception ont déjà les connaissances et les solutions, mais elles n'ont pas encore été évaluées par l'industrie des engins de pêche. Il est donc de la plus haute importance de relier les différentes parties prenantes, afin de les informer de ce qui existe en termes d'innovation, recherche et connaissances. Une approche descendante en matière de normalisation est importante.

Cependant, il est également crucial d'examiner et d'incorporer les besoins des utilisateurs finaux (pêcheurs) d'engins, et de les impliquer à l'élaboration de conceptions alternatives, telles que par exemple DollyRopeFree et les projets Thünen DollyRope.

Plusieurs aspects en ce qui concerne le développement en matière de conception des engins ont été identifiés, incluant la conception en ce qui concerne :

- démontage,
- recyclabilité,
- traçabilité, et /ou r
- éducation des dommages à l'environnement marin.

Ces points doivent être pris en compte lors de la décision en matière de normalisation. Une des solutions visant à augmenter la recyclabilité pourrait être un codage couleur à l'échelle de l'UE dans le cadre de la normalisation.

En ce qui concerne tout programme REP, il a été observé qu'il existe de nombreuses variétés sous lesquelles cela pourrait prendre forme dans l'UE et qu'il faut envisager que ces formes comprennent des mesures volontaires et monétaires. Des exemples de bonne pratique, comme le modèle islandais, doivent être pris en considération et ajustés aux conditions de l'EU.

Lors de l'exploration de solutions techniques et économiques viables pour concevoir les engins avec une approche d'économie circulaire en tête, il faut tenir compte pleinement de l'impact fonctionnel et environnemental.

SYNTHÈSE: CONTRÔLER LES ENGINs

Le secteur de la fabrication de filets regroupe différents types d'industries, telles que les entreprises chimiques qui fournissent l'apport en filaments et matériaux, les fabricants de filets (représentant environ 300 entreprises en Europe), et les assembleurs de filets (également appelés "ateliers de filets").

Il n'y a actuellement aucune immatriculation propre des engins de pêche. Cependant, le règlement relatif au contrôle établit les conditions de marquage de certains engins. Des états membres individuels ont des exigences supplémentaires, par exemple le marquage des pièces métalliques en Belgique.

Les filets et autres engins sont immatriculés lorsqu'ils sont vendus par les assembleurs.

Ces entreprises adoptent généralement un numéro unique (et parfois une puce RFID) pour chaque filet vendu. Pour chaque engin une description précise des matériaux, de la forme et l'enregistrement des tâches effectuées est conservée. Bien que les pêcheurs réparent les filets, ils n'ont pas les moyens d'y apporter d'importantes modifications. Cela est généralement effectué lorsque les filets entrent à l'atelier des assembleurs de filets pour réparation, et /ou modification.

Les exigences de marquage actuelles n'incluent pas les informations sur les matériaux de composition des engins. Les nouvelles technologies telles que le marquage électronique permettent de stocker davantage d'information. Il est nécessaire de définir le terme "système d'immatriculation" car cela peut varier de la simple identification du bateau auquel les engins appartiennent, à l'utilisation de systèmes GPS sophistiqués attachés aux engins.

Les représentants de la pêche ont associé le marquage et le contrôle des engins à leur contribution aux programmes Fishing for Litter (FFL). Ils ont souligné l'importance de ne pas supprimer les initiatives volontaires qui existent actuellement en introduisant une législation stricte. Le contrôle et la mise en vigueur sont considérés comme des défis à la créativité et à la bonne volonté des pêcheurs.

L'immatriculation des filets de chalut pour le contrôle du marché a semblé importante aux participants. L'idée générale était que ce programme devrait être mis en œuvre au niveau des "fournisseurs" (c.-à-d. les assembleurs de filets). Les participants ont à nouveau souligné la complexité pratique du marquage des filets, car ces derniers sont modifiés et évoluent en fonction des besoins des pêcheurs. Un filet est parfois utilisé avec plusieurs culs de chaluts, et cela rendrait le marquage au niveau du pêcheur encore plus compliqué. Des recherches plus approfondies sont nécessaires en matière de durée de vie des filets, de fréquence de toute réparation et de détail sur ces dernières, et de potentiel d'utilisation d'une pièce des filets avec un certain nombre d'accessoires supplémentaires. Il existe des différences régionales et nationales, avec certaines zones où les pêcheurs s'en

occupent activement, tandis que d'autres nécessiteront peut-être la mise en place de règlements pour voir un changement. Le fait que les navires accostent dans des ports différents de leur port d'origine signifie également que les différences nationales sont une gageure.

La perte des engins est une perte financière importante pour les pêcheurs qui font tout leur possible pour l'éviter et récupérer leurs engins. L'accent doit être mis sur la création de nouvelles incitations visant à améliorer la récupération des déchets et le recyclage des engins dans les ports. Il faut davantage de données pour comprendre l'échelle et les sources du problème des engins perdus. Le marquage et l'immatriculation des engins sont potentiellement coûteux et complexes. Si le marquage des engins est introduit, il faudra le rendre obligatoire pour tous les utilisateurs des océans, incluant par exemple les pêcheurs sportifs.

Il est très important de contrôler le marché (au niveau des fabricants d'engins) et de conduire des recherches à ce sujet. Le risque de voir le coût des REP pris en charge par les pêcheurs a été souligné. Enfin, les participants ont également exprimé le besoin de se monter vigilant afin de ne pas créer une surcharge déséquilibrée sur les producteurs européens.

La question de l'importation de filets de l'extérieur de l'UE a été soulevée. Cela ne concerne pas tous les types d'engins de pêche, mais principalement les filets fixes. Pour les importateurs, comme pour les autres produits qui pénètrent sur le marché unique européen, le règlement pourrait s'appliquer sous la forme d'une exigence (immatriculation pour pénétrer sur le marché. Cependant, ceci n'empêcherait pas les filets d'être directement achetés en dehors de l'UE puis utilisés au sein de l'EU, même si certains participants ont signalé que cela resterait peu probable.

Le contrôle des engins de pêche comporte un certain nombre d'avantages, de la redevabilité accrue dans l'ensemble de la chaîne de valeur, à une réduction potentielle des coûts par le biais de la récupération. Cela permettrait d'évaluer la proportion de déchets en mer et faciliterait l'identification des sources et des parcours.



SYNTHÈSE: RECUEILLIR LES ENGIN

Les pêcheurs travaillent de plus en plus à leur profil vert et souhaitent faire partie de la solution. Des initiatives volontaires, telles que le programme Green Deal aux Pays-Bas, peuvent servir d'exemples de bonne pratique.

Pour les aider dans leurs efforts (largement volontaires), il faut assurer une logistique de collecte des déchets et des engins en fin de vie, correctement gérée. Ceci inclut la collecte unifiée des engins à bord des navires dans des sacs et des conteneurs – ce qui peut s'avérer être un défi à bord des bateaux de petite taille – vers de bonnes installations dans les ports. Les ports doivent soutenir ces efforts dans le cadre des services qu'ils proposent et s'assurer qu'il y ait suffisamment de stockage séparé ainsi que de capacité en termes de personnel disponible pour s'occuper des matériaux amenés à terre, incluant les engins en fin de vie. Les engins en fin de vie entreposés dont on ne s'est pas encore occupé (entre la mer et la décharge) doivent être traités. Les installations de réception portuaires sont complexes et présentent des différences d'un état membre à l'autre, et cela doit être abordé.

Il est essentiel que les différents déchets soient clairement définis en vertu de la législation en vigueur et que les questions patrimoniales en ce qui concerne les filets historiques soient traitées de façon appropriée. A cette fin, des ressources supplémentaires seront peut-être nécessaires afin d'aborder par exemple le transport, la séparation et l'élimination.

En outre, tous les engins ne peuvent pas être traités de la même façon en raison de la différence de leurs matériaux et configuration, et cela pourrait nécessiter un stockage séparé des différents types d'engins.

Actuellement, l'attribution des responsabilités en ce qui concerne la manutention, le traitement et l'élimination manque de précision. La réussite de toute mise en œuvre d'une solution dépend de la définition claire de cette dernière dans la législation.

Il faut évaluer l'échelle de la question des engins en fin de vie. Il faut davantage de données à ce sujet. De plus, il est important d'inclure la pêche récréative à cette discussion.

Les pêcheurs représentent une partie de la chaîne. Cependant, il semblerait que la responsabilité principale revienne aux producteurs et assembleurs de filets quand il s'agit de séparation, traitement et recyclage des engins en fin de vie.

L'élimination des déchets représente le plus grand problème. Si les engins sont contaminés, par exemple par l'absorption d'eau de mer, des animaux morts ou du sable, ils doivent être envoyés en décharge, sauf s'ils peuvent être transportés à Plastix au Danemark, qui acceptent même les engins contaminés car ils sont en mesure de les nettoyer.

Il faut envisager la logistique entourant la collecte et le démontage, comme les coûts impliqués pour le désassemblage des filets. Les engins dormants, comme les filets maillants, sont peu coûteux et peuvent être facilement jetés, avec peu d'incitation à les récupérer une fois qu'ils ne sont plus utilisés. Les filets maillants peuvent également contenir du plomb, et c'est un problème en ce qui concerne recyclabilité.



Il est important de discuter de la source et de la conception des engins et de communiquer avec les assembleurs de chaluts et les producteurs des matériaux utilisés. Des connaissances sont également nécessaires en matière d'éco conception des produits et de leur faisabilité. Il existe actuellement une technologie de recyclage pour les quatre polymères principaux, ce qui signifie que près de 80% des engins peuvent être actuellement recyclés, mais un travail de préparation considérable est nécessaire.

Lors de l'achat auprès des entreprises chimiques, les fabricants de filets savent quel type de plastique ils acquièrent. Les producteurs de l'UE se spécialisent en polyéthylène de masse moléculaire élevée (stabilité, élongation, ténacité) et polyamide-6 ("Nylon") (flexibilité, force, durabilité) pour répondre aux demandes du marché, avec bon nombre des matériaux également importés (en particulier des catégories à bas prix de PE, PP, PET, PA).

Bien qu'il existe de nombreux types différents de matériaux, le consensus général est que seuls dix types différents environ sont utilisés en fabrication de filets et que le reste n'est que des variations de coloris ou additifs par exemple. On utilise actuellement plus de 700 types de cordages, chacun d'entre-deux présentant des différences de pigment, de coloris, d'additifs. C'est une source de grande complexité pour le recyclage. Lors du recyclage il faut tenir compte des différentes caractéristiques importantes des matériaux.

Le recyclage chimique ne nécessite pas un apport complètement pur (moins d'effort sur le démontage/séparation des filets à la main) et peut produire un plastique de haute qualité (adapté à de multiples circulations récurrentes du produit). Le coût de l'opération et la nécessité de revenir à l'étape monomère de la procédure présentent le seul inconvénient. D'autre part, le recyclage mécanique nécessite un apport plus pur pour obtenir une production de bonne qualité (jusqu'au type de PE par exemple). Si différents types de plastique sont mélangés dans l'apport,

le recyclage mécanique se trouve sur une pente dégradante, et produit un plastique de mauvaise qualité qui ne sera pas recyclable.

Si on tient compte de tout cela, il est important d'avoir des informations sur la composition des matériaux marqués sur les engins. Il existe déjà une technologie abordable qui peut scanner les plastiques et déterminer de quel type de plastique se compose un matériau, par exemple PE, PA. Cependant, Dyneema ne convient pas au recyclage car il ne fond pas, il brûle.

Théoriquement, il serait possible d'en faire du pétrole via le recyclage chimique et de réutiliser cette matière pour la production de nouveaux matériaux. Il est déjà possible de recycler certains engins en fin de vie dans deux installations européennes. La logistique qui entoure la collecte et le recyclage doit être économiquement viable, et les coûts de transport vers ces installations doit être évalué, incluant l'empreinte carbone. De plus, le volume de matériaux disponible au recyclage doit être étudié pour créer une industrie viable pour le recyclage des filets. Afin d'encourager plus d'installations de recyclage professionnelles, il est important de centraliser et de catégoriser le démontage des engins de pêche et le tri des matériaux dans une certaine mesure et de fournir des chiffres de volumes de fin de vie collectés/ disponibles.

Il existe un marché pour les matériaux recyclés, en particulier les engins de pêche, il y a donc un potentiel de rendre obligatoire l'utilisation de ces matériaux recyclables. Il est également important de montrer aux pêcheurs que "leurs" matériaux sont utilisés, afin qu'ils puissent voir la valeur. Bien qu'il soit admis que les matériaux recyclés sont actuellement plus chers que les matériaux vierges, certains estiment que les consommateurs accepteraient de contribuer financièrement à la couverture des coûts de collecte, recyclage et réutilisation des engins.

Si l'on considère d'autres industries au-delà du secteur de la pêche et leur approche de la mise en œuvre des principes d'économie circulaire, il pourrait y avoir des possibilités de collaboration.

Fishing for Litter (FFL) est généralement considéré être une bonne initiative. L'approche de sa mise en œuvre devrait être plus simple et complémentaire entre les différents états membres, puisqu'il s'agit d'une question transnationale avec des flottilles qui se déplacent entre différentes zones. Le financement des programmes FFL doit faire l'objet d'un débat dans un contexte plus large.

Les bonnes pratiques actuelles doivent être partagées en vue de les répéter dans tous les états membres où il n'y a pas encore de programme FFL en place, et qui ont des difficultés à mettre ces programmes en place. Il faut des incitations économiques à la récupération des déchets. Les états membres devraient être encouragés à travailler avec les déchets récupérés passivement.

Il a été conclu qu'une communication positive au public et aux autres pêcheurs est essentielle.

LA MARCHE A SUIVRE

L'atelier de la Commission sur la mise en œuvre de mesures dans le cadre des directives SUP et IRP (Bruxelles, 18 Fév. 2020) et l'atelier MRAG/OSPAR sur les défis et les solutions pour des engins de pêche de conception circulaire (Bruxelles 19 & 20 Fév. 2020) seront informés des conclusions et compte-rendu rassemblés au cours de cet atelier. Les deux ateliers, ainsi que le rapport de l'atelier CC EOS/MAC sur les plastiques marins et la chaîne d'approvisionnement des produits de la mer collaboreront pour fournir à la DG MARE les détails complémentaires pour le développement d'engins standards proposés ainsi que d'autres exigences en ce qui concerne la mise en œuvre des directives SUP et IRP.

A l'avenir, il est vital de comprendre correctement et clairement ce qui est attendu du secteur de la pêche en ce qui concerne les exigences des directives SUP et IRP. Pour tout programme REP il faut identifier qui va être ciblé et à quoi ce programme va ressembler. Il pourrait être possible d'incorporer les connaissances d'autres secteurs qui ont mis en œuvre des programmes REP, par exemple le conditionnement ou l'électronique, et d'étudier leurs procédures.

Il faut partager les connaissances et l'expérience de façon non-compétitive dans l'ensemble du secteur de la fabrication de filets et de l'assemblage des filets. L'industrie œuvre actuellement au développement de recommandations sur la normalisation proposée.

Alors que le secteur de la pêche réalise l'importance de la question et sa contribution à l'impact et à la solution, il faut garder en tête que l'impact du secteur de la pêche en ce qui concerne les plastiques dans les océans est bien inférieur à celui par exemple de l'industrie des pneus de voiture ou des fabricants de boissons gazeuses.

D'un point de vue économique, il serait utile de comprendre l'échelle du problème ainsi que de souligner la complexité du sujet et la quantité d'effort que chaque étape va nécessiter pour permettre de produire un produit recyclable. Il faut une plus grande transparence que celle actuellement disponible. Différents acteurs voient différentes parties du problème, mais aucune donnée globale n'a été recueillie.

Ceci serait facilité par le mappage de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et l'identification de la façon dont le produit pénètre sur le marché et son origine, de quelle façon il est contrôlé et de quelle façon il est éliminé. Pour une vraie approche d'économie circulaire, toutes les personnes concernées doivent se réunir pour une discussion internationale, incluant par exemple les fabricants de cordages et de filets des pays tiers.

Il serait bénéfique pour les pêcheurs de participer à l'identification des nouveaux matériaux et à la conception des nouveaux engins. Bien qu'il s'agisse d'une approche à long terme, des objectifs à court terme peuvent être atteints par le biais de la sensibilisation qui peut être démarrée dès à présent.

Les connaissances des pêcheurs doivent alimenter la détermination du type de recherche nécessaire pour faire avancer les choses. Le passage à un nombre réduit de combinaisons de polymères utilisés pour les engins qui faciliterait leur recyclage en fin de vie est un objectif simple.

Il faut accorder plus d'attention à la dimension sociale en vue d'étudier quel impact la nouvelle législation pourrait avoir sur les comportements et les pratiques humaines actuelles. D'autres incitations et financements doivent être rendus disponibles.

Conclusions: M. Maris Stulgis, DG MARE

La DG MARE a apprécié que cet atelier ait réuni plusieurs CC. L'atelier avait un bon contenu avec les bonnes parties prenantes qui ont pu contribuer et collaborer.

La DG MARE voit dans le Pacte vert pour l'Europe et HORIZON Europe une occasion de mieux gérer le problème des déchets marins et d'identifier le type de recherche nécessaire pour faire avancer les choses et utiliser les fonds disponibles.

La directive SUP et l'exigence que la Commission d'élaborer une norme de conception circulaire des engins de pêche sont les éléments qui ont déclenché ce travail. Outre la demande auprès de l'organisme européen de normalisation, le développement de solutions pour répondre aux autres dispositions de la directive SUP peuvent être gérées par une approche ascendante.

L'atelier a généré de bonnes contributions et détecté les défis, par exemple la collecte des déchets, la contamination, et le défi du recyclage des filets PE. Plusieurs choses positives ont été amenées à la surface également, incluant le cas irlandais positif de Fishing for Litter et son initiative Clean Oceans, et le traitement des initiatives d'une manière collaborative, avec une bonne collaboration des parties prenantes.

Le développement par VisNed de dolly ropes biodégradable a été présenté comme une bonne initiative. Une autre bonne initiative a été présentée par Eurocord, l'association européenne des fabricants de cordages, ficelles et filets, leurs fournisseurs et filiales, qui ont travaillé avec les pêcheurs pour mettre au point une norme en matière de cordages.

La réunion a également souligné le grand potentiel visant à atteindre une vie circulaire pour les engins de pêche qui pourrait inclure des aspects de biodégradabilité, une réduction des types de polymères pour les rendre recyclables en fin de vie ainsi que la conception de nouveaux matériaux.

REMERCIEMENTS

Le CC Mer Baltique, le CC Mer du Nord, le CC EOS et le CC Pélagique souhaitent remercier tous les participants d'avoir contribué au succès de l'atelier, et en particulier:

Les Experts:

Vikas Aggarwal, Circular Economy Projects & Recycling Feedstock, BASF, D
Peter Buhl, Input& Logistics Manager, Plastix, DK
Catherine Barret, Fisheries Technical Officer, Bord Iascaigh Mhara, IE
Prof Martin Charter, Director of The Centre for Sustainable Design, UK
Erik de Graaf, Director, Maritiem bv, NL
Mathilde Gueguen, Project Manager, Coopération Maritime, FR
Cormac McGinley, Harbour Master, Castletownbere, IE
Nadia Moalla Gil, Head of RTDI Projects, CEPESCA, ES
Rodney O'Sullivan, Manager, Swan Net Gundry Group, IE
Hans Polet, Scientific Director, ILVO, BE
Esther Savina, Post Doc, DTU Aqua, DK
Sarah Verroen, Senior Policy Officer, VisNed, NL

Les Modérateurs:

Christina Dixon, Environmental Investigation Agency, UK
Mareike Erfeling, OSPAR (Advisor at Rijkswaterstaat), NL
Siegfried Anton Schmuck, SCIAENA, P
Pim Visser, VisNed, NL