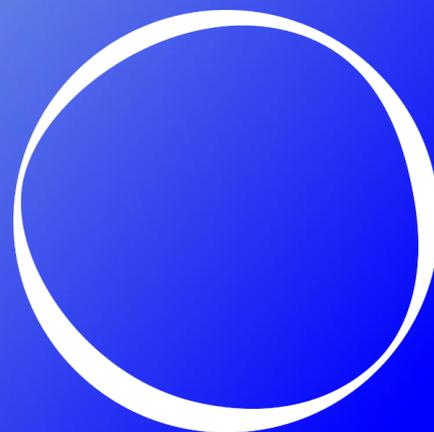




# Enjeux et opportunité pour le marché du démantèlement des navires :

*Entre circularité et souveraineté de  
l'acier européen !*

Octobre 2024



**NEW ENERGIES**

The energies coalition for transport & logistics

## Résumé

**La flotte de navires commerciaux vieillit de plus en plus et atteindra un âge moyen de 23 ans entre 2024 et 2025.**

Comme le montre le carnet de commandes enregistré au cours des premiers mois de 2024, le marché du démantèlement des navires est en hausse après une période de ralentissement.

Depuis 2018, le Règlement de l'UE sur le recyclage des navires exige l'utilisation d'une installation de recyclage de navires approuvée et incluse dans la liste européenne des installations de recyclage des navires pour les navires de mer battant pavillon d'un État membre de l'UE 39 % du tonnage mondial des navires est détenu par des entreprises européennes, représentant environ 25 000 navires relevant du régime réglementaire européen de démantèlement.



**49 % de ces navires européens ont plus de 15 ans**, dont 11 % ont plus de 20 ans.

Sur la base d'une analyse interne utilisant les données de "Clarksons Research", la New Energies Coalition a estimé que le marché du démantèlement des navires devrait s'étendre de manière significative : **la capacité du marché devrait être multipliée par 4 en Europe et augmentée de 2,5 fois au niveau mondial au cours de la prochaine décennie** pour répondre aux besoins actuels de rotation de la flotte.

De plus, **l'Europe devrait devenir un importateur net de ferraille d'ici 2030**, car la demande mondiale d'acier devrait augmenter de plus d'un tiers d'ici 2050 (source AIE). Le transport maritime pourrait être l'un des plus grands fournisseurs de ferraille dans l'Union européenne si nous nous assurons que le démantèlement a lieu dans la zone d'influence de l'Union européenne.

Les industries sidérurgiques et le cadre réglementaire du démantèlement des navires devraient être plus connectés pour garantir la **souveraineté européenne en matière d'acier à faible teneur en carbone**

L'objectif de ce document est d'analyser l'interdépendance des deux marchés en équilibrant la croissance du marché du démantèlement des navires et les besoins en ferraille en Europe.

<sup>1</sup> Services Limited ("Clarksons Research"). © Clarkson Research 2024. Tous les droits relatifs aux services, informations et données de Clarkson Research (« Informations ») sont réservés et appartiennent à Clarkson Research. Clarkson Research, ses sociétés du groupe et ses concédants de licence déclinent toute responsabilité pour toute erreur ou omission dans les Informations ou pour toute perte ou dommage de quelque nature que ce soit. Aucune partie ne peut se fier aux Informations contenues dans cette communication. Veuillez également consulter la clause de non-responsabilité à l'adresse <https://www.clarksons.net/Portal/disclaimer>, qui s'applique également. Aucune distribution ultérieure des Informations n'est autorisée sans le consentement écrit préalable de Clarkson Research. Clarkson Research ne promet, ne parraine ni n'endosse le contenu de cette communication.

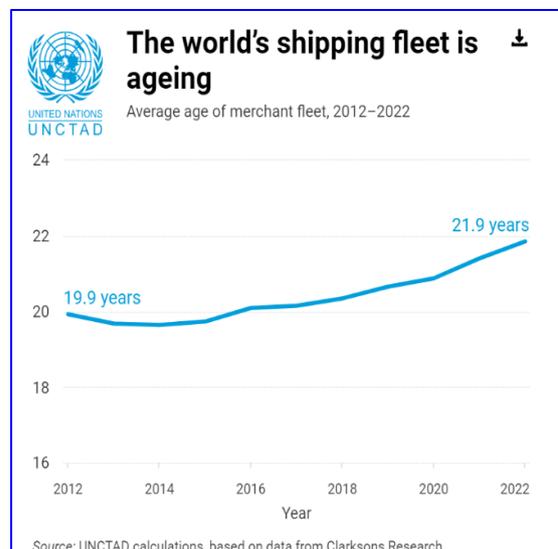
# 1. Introduction

## L'augmentation de la réglementation sur la décarbonisation du transport maritime accélère le besoin de remplacement des navires.

Année après année, **la flotte mondiale de navires vieillit**, atteignant en moyenne **22,2 ans d'ici la fin de 2023<sup>2</sup>**.

Entre 2022 et 2023, l'âge moyen de la flotte mondiale de navires a augmenté de 4 mois. L'âge moyen était inférieur à 20 ans il y a 12 ans.

À partir de l'année prochaine (2025), chaque navire livré sera encore en service en 2050 avec l'obligation d'atteindre des émissions quasi nulles en 2050. En gros, et sur la base d'une durée de vie estimée entre 30 et 35 ans pour un navire marchand, **la moitié des navires en service devront être remplacés dans les 15 prochaines années.**



**En moyenne, entre 2 000 et 2 500 navires devront être recyclés chaque année au cours des 10 prochaines années.**

Pour les porte-conteneurs, l'âge moyen de la flotte est plus bas, atteignant **14,2 ans en 2023** contre 13,7 ans en 2022. **45 % de la flotte totale de porte-conteneurs a plus de 15 ans**, ce qui signifie qu'elle devra être renouvelée et mise au rebut d'ici 2040, représentant une moyenne de 88 navires par an rien que pour les porte-conteneurs au cours de la prochaine décennie, atteignant 277 navires par an au cours des 5 années suivantes à partir de 2034.

La raison de cette augmentation s'explique en partie par l'incertitude sur les coûts et la disponibilité des carburants renouvelables, la préparation à l'innovation sur le marché, les prix du carbone et les mécanismes de régulation pour soutenir cette transition énergétique. **Une nouvelle génération de navires plus écologiques est attendue, mais le temps de préparation et les coûts d'exploitation restent trop incertains, augmentant la durée de vie moyenne de la flotte actuelle de navires.**

<sup>2</sup> [United Nations Conference on Trade and Development](#)

## La récente stratégie de l'OMI sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) favorise le renouvellement de la flotte et la disponibilité de la ferraille.

Avec la nouvelle stratégie de l'OMI sur les gaz à effet de serre publiée en juillet 2023 et la dernière déclaration conjointe des armateurs européens à la COP28 visant à réduire d'au moins 30 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et de 80 % d'ici 2040, les navires les plus anciens doivent être remplacés par des navires plus économes en énergie qui seront encore en service en 2050.

## La ferraille disponible fournie par le secteur maritime sera multiplié par quatre d'ici 2034.

Le marché actuel du démantèlement des navires est estimé à 7 millions de tonnes (LWT) par an et **doublera d'ici 2028 pour atteindre 14 millions de tonnes (LWT)** pour l'ensemble du marché des navires, y compris les RORO, les porte-conteneurs, les pétroliers... et **sera multiplié par quatre d'ici 2034<sup>3</sup>**, atteignant un total estimé de 28 millions de tonnes légères (poids à vide des navires).

## Le marché européen limité du recyclage est en difficulté et cherche de nouvelles opportunités

En Europe, le marché du démantèlement des navires est réglementé depuis des années et n'est autorisé que dans les chantiers de démolition (comme certains chantiers turcs) certifiés par l'UE, limitant l'offre du marché et la capacité d'absorber de tels volumes.

Les chantiers européens autorisés représentent moins de 6 % des capacités de recyclage actuelles avec un total de **moins de 60 navires recyclés en 2023, principalement en Turquie**. Sur la base de ces données, seuls 600 navires pourraient être démantelés au cours des 10 prochaines années alors que le besoin sera presque le double.

De plus, le métal démantelé est négocié à une valeur plus élevée en Inde et au Pakistan, où les navires européens ne sont pas autorisés à être recyclés en raison de préoccupations sociales et environnementales, autour de 500 à 580 \$ / tonne contre 300 à 380 \$ / tonne en Turquie, créant plus d'intérêt pour le démantèlement des navires en Asie du Sud qu'en UE où les prix sont plutôt à 100 \$ / tonne.

Le prix d'achat plus élevé par tonne de navire offerts par les chantiers asiatiques n'est pas lié à un prix du marché de la ferraille plus élevé en Asie, mais à leurs coûts sociaux et environnementaux moins élevés, leur permettant ainsi de payer davantage pour attirer les entreprises. En fait, le prix de revente de la ferraille en Asie est similaire aux niveaux de prix de l'UE car la ferraille est une marchandise commercialisée internationalement.

---

<sup>3</sup> Source: sustainable shipping initiative based on UNCTAD and Hoffman 2020

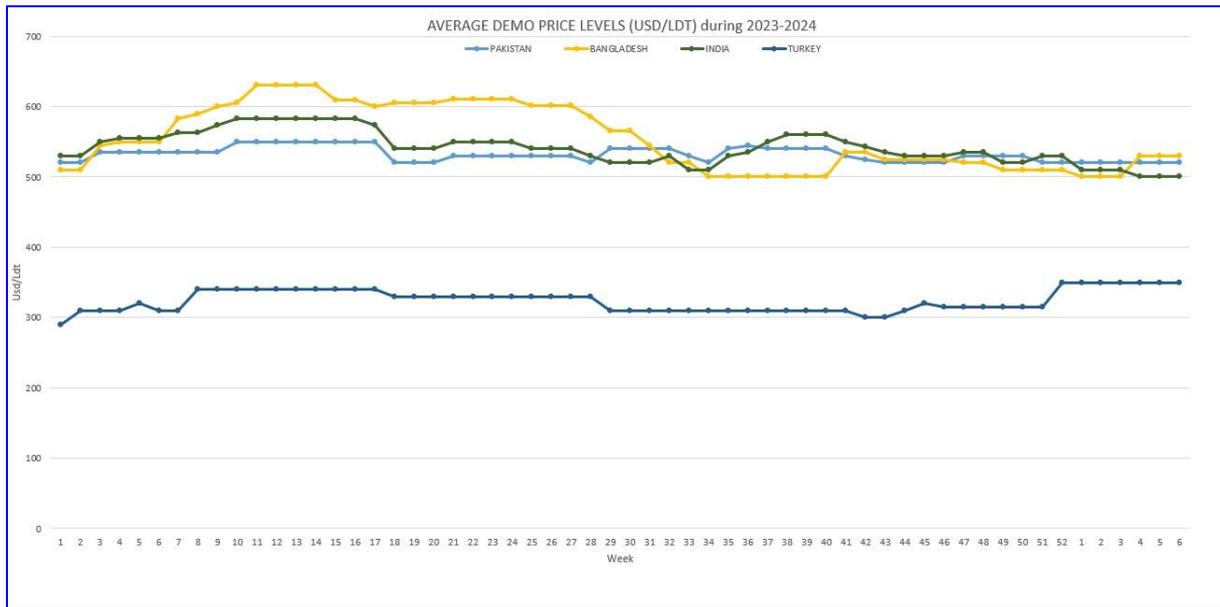


Illustration 1 : Cout moyen de la démolition 2023 –2024. Source : [www.go-shipping.net/demolition-market](http://www.go-shipping.net/demolition-market)

**De plus, l'acier provenant de la démolition des navires est une marchandise précieuse, car la plupart des producteurs d'acier dans le monde basent leur parcours de décarbonisation** sur le recyclage de l'acier, recherchant de plus en plus d'acier de la plus haute qualité, comme la ferraille d'acier des navires, et créant ainsi une demande accrue pour la ferraille d'acier à travers le monde.

**Comment les industries du transport maritime et de l'acier pourraient-elles collaborer ?**

**Comment l'économie circulaire pourrait-elle être développée et promue entre ces deux secteurs ?**

## 2. Aperçu de la Flotte Mondiale

## Focus sur le marché du recyclage des navires européens

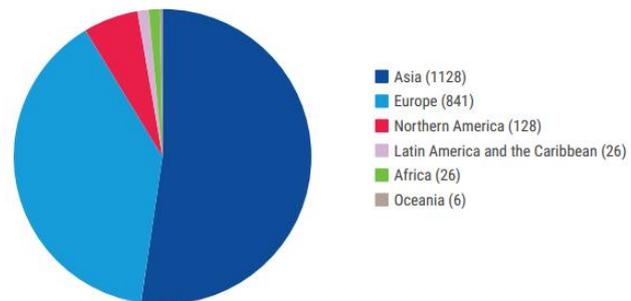
### Secteur maritime, les tendances actuelles de la flotte de navires

À ce jour, plus de **90 000 navires** sont exploités dans le monde, dont près de **60 000 navires marchands**, parmi lesquels **6 000** sont des porte-conteneurs<sup>4</sup>.

En janvier 2022, la moitié du tonnage mondial des navires était détenue par des entreprises asiatiques, suivies par des entreprises européennes avec **39 % des tonnes de port en lourd**.

Le segment des porte-conteneurs représente **13,4 %** de la flotte mondiale totale. (Source UNCTAD)

**Figure 2 Fleet market by region of beneficial ownership, 2022**  
(Millions of dead-weight tons)

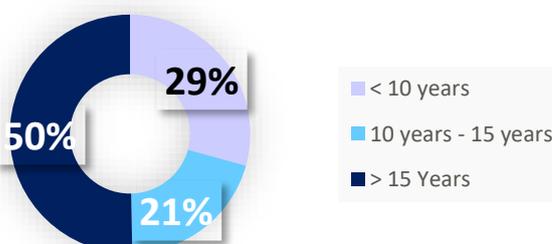


Sources: UNCTADstat (UNCTAD, 2022a); Clarksons Research.  
Note: Commercial ships of 1000 gt and above. Beginning-of-year figures.

Entre 2017 et 2022, **9 000 navires marchands** ont été ajoutés à la flotte mondiale (soit presque **+2 % par an**) ; construits à plus de **90 %** en Chine, en République de Corée et au Japon, tous en Asie.

De nouveaux navires seront nécessaires pour remplacer les plus anciens, ce qui signifie que les activités des chantiers navals resteront intenses dans les années à venir. De plus, davantage de navires seront nécessaires pour soutenir la transition énergétique mondiale, car **la moitié de l'énergie future totale produite sera transportée par des navires**, ce qui entraînera une augmentation du nombre de navires exploités en mer dans les années à venir. (Source IEA – Agence Internationale de l'Énergie)

### Ancienneté des porte-conteneurs



**50 % de la flotte mondiale de porte-conteneurs a plus de 15 ans et devra être remplacée dans les 15 prochaines années.**

**De plus, 20 % ont plus de 20 ans.**

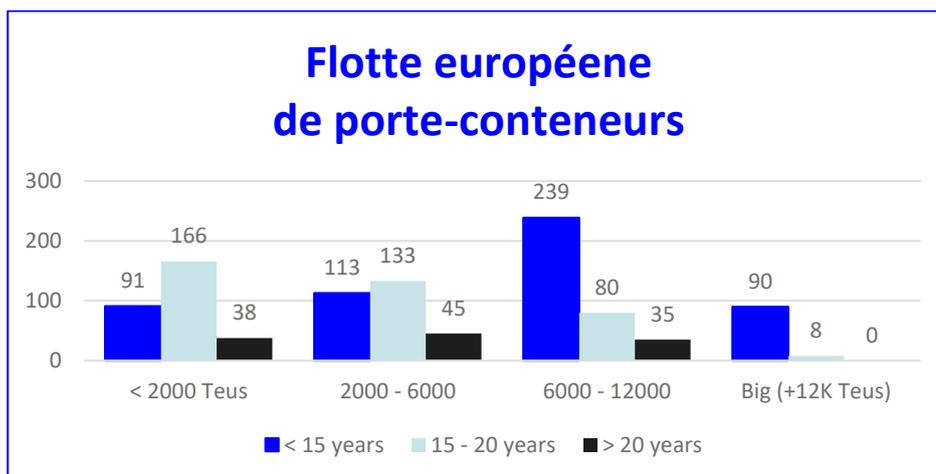
100 % des porte-conteneurs de plus de 25 ans ont moins de 8000 EVP (Équivalent Vingt Pieds), ce qui signifie qu'ils sont tous éligibles pour les chantiers de démolition navale turcs.

<sup>4</sup> <https://www.atlas-mag.net/en/category/tags/focus/the-world-merchant-fleet>

## Focus sur le pavillon européen

Les armateurs européens possèdent environ 39 % de la flotte mondiale de navires commerciaux de plus de 1 000 tonnes de jauge brute, soit plus de 25 000 navires.

11 % de la flotte européenne de porte-conteneurs a plus de 20 ans et 49 % a plus de 15 ans, ce qui entraînera une augmentation du nombre de navires démantelés sous pavillon européen au cours de la prochaine décennie et probablement une congestion dans les chantiers de démantèlement européens.



En Europe, il n'y a que 118 porte-conteneurs battant pavillon européen à remplacer au cours des 10 prochaines années, mais 387 au cours des 5 années suivantes, **ce qui représente une moyenne de 34 navires à démanteler par an au cours des 15 prochaines années pour le seul segment des porte-conteneurs.**

**De plus, 45 % de ces navires ont un poids à vide supérieur à 23 000 tonnes, ce qui n'est pas aligné avec la plupart des capacités actuelles des chantiers navals turcs** (largeur maximale de 42 mètres) ; certains chantiers sont capables de gérer 2 emplacements adjacents (+/- 100 m) mais restent en nombre limité.

Le marché européen du démantèlement des navires a également besoin d'une augmentation de la capacité des chantiers pour accueillir des navires plus grands, ce qui nécessite des investissements. Il est à noter que le démantèlement par échouage n'est pas autorisé.



# 3. Le marché de la démolition des navires

## Le marché de la ferraille et les réglementations associées

Le marché du démantèlement des navires est principalement exprimé en tonnage léger (LWT), mesurant le poids réel du navire sans carburant, sans cargaison et sans eau à bord.

Pour un porte-conteneurs d'une capacité de 6 000 EVP (Équivalent Vingt Pieds), le LWT moyen se situe entre 23 000 et 25 000 LWT (représentant un navire avec une largeur de 40-42 m et une longueur de 270-280 m).

### Où sont les chantiers de démantèlement des navires ?

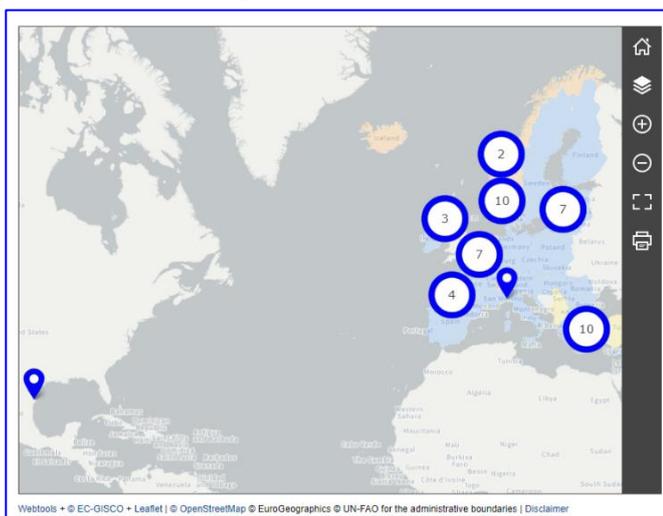
À ce jour, l'Inde représente 31 % de la capacité de démantèlement/recyclage du monde et l'Europe moins de 8 % du marché total du recyclage.

Les plus grands chantiers de démolition navale sont basés en Inde, au Bangladesh et au Pakistan, avec un total de 90 % du marché total basé sur les tonnes brutes en 2022.

Pour la première fois en 2022, l'Inde a dépassé le Bangladesh en tant que principal démanteleur de navires en 2022, tandis que la Turquie a pris la troisième place en nombre (4ème par LDT) avec un total de 48 navires démantelés.



### Focus sur la réglementation



Le Règlement européen sur le recyclage des navires vise à réduire les impacts environnementaux et sociaux du recyclage des navires en autorisant uniquement les chantiers navals qui respectent les critères sociaux et environnementaux de l'UE pour le démantèlement des navires battant pavillon européen. La liste des chantiers navals autorisés par l'Europe (dont la dernière édition a été adoptée le 6 décembre 2023) **contient 45 installations de recyclage de navires, dont 38 chantiers en Europe** (UE, Norvège et Royaume-Uni), **9 chantiers en**

**Turquie et 1 chantier aux États-Unis.** Trois installations ont été supprimées de la version précédente car elles ne sont plus actives dans le domaine du recyclage des navires.

À ce jour, **32 chantiers de recyclage dans des pays non-membres de l'OCDE, dont 27 en Inde et à Bahreïn, ont demandé l'approbation de l'UE.** Les Émirats Arabes Unis ont

également introduit de nouvelles réglementations sur le recyclage des navires qui entreront en vigueur en mars 2024.

Le règlement européen contient les exigences de la Convention de Hong Kong mais inclut également des exigences supplémentaires en matière de sécurité et d'environnement. **La Convention de Hong Kong** s'applique aux navires battant pavillon non européen de 500 tonnes (GT gross tonnage ou tonnage brut) ou plus engagés dans le commerce international et **entrera en vigueur en juin 2025**. Elle s'applique aux navires battant pavillon des États contractants (à ce jour 23 États contractants, dont le Libéria, le Pakistan et le Bangladesh), qui seront tenus de porter un inventaire des matériaux dangereux (IHM – Inventory of Hazardous Materials) et ne pourront être recyclés que dans des installations autorisées.

En outre, il existe également **la Convention de Bâle et l'Amendement de l'interdiction de Bâle** qui contrôlent le mouvement des déchets dangereux à travers les frontières internationales, y compris les navires pour le recyclage, et nécessitent le consentement de l'État exportateur, importateur et de transit. L'Amendement de l'interdiction de Bâle va plus loin et interdit l'exportation des États de l'OCDE vers les membres non-OCDE. L'une des principales différences entre toutes ces réglementations concerne l'interdiction de l'échouage et la nécessité d'une infrastructure imperméable pour le recyclage des navires. La nouvelle réglementation des Émirats Arabes Unis sur le recyclage des navires (UAE SRR) interdit explicitement l'échouage des navires.

La Turquie est le seul marché où un nombre significatif de chantiers se conforment à la réglementation de l'Union européenne, avec une part de marché de 7 % mais avec une capacité de croissance limitée en raison de la limitation du rivage (contrainte physique). À ce jour, le marché est principalement conçu pour accueillir des navires d'une taille maximale de 6 000 EVP, c'est-à-dire avec une largeur maximale de 40 à 42 mètres. Il est à noter que la capacité pourrait être multipliée par 2 dans certains chantiers.

Au total, nous considérons que la Turquie sera en mesure d'augmenter sa capacité à environ 1,5 million de LTD, représentant un maximum de 65 navires de 6 000 EVP par an.

Il est important de noter que la Chine n'accepte plus les navires battant pavillon étranger pour être démantelés dans ses chantiers navals.

## **Pourquoi les tendances entraîneront-elles une accélération de la demande de démantèlement des navires au cours de la prochaine décennie ?**

De plus, le carnet de commandes des porte-conteneurs reste fort à 30 % de la taille de la flotte mondiale avec pas plus de 3,2 millions d'EVP de nouvelles constructions (source Alphaliner) pour un total de 478 navires à livrer en 2024. Cela devrait entraîner une demande accrue de recyclage en Europe et en Asie.

La réglementation de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) sur l'EEXI et le CII mettra au défi les anciens tonnages avec un faible taux d'efficacité énergétique, et placera les propriétaires de navires entre le retour sur investissement pour moderniser leur navire et la mise au rebut des plus anciens. Environ 20 % à 25 % des unités de navires tomberont dans

les catégories D et E du CII (les plus basses), entraînant une croissance de la demande de démantèlement à partir de 2025 et au-delà, créant plus de congestion dans les chantiers de recyclage.

La capacité d'extension des chantiers de recyclage est en danger, mais assurer un marché de démantèlement des navires équitable et efficace est l'un des plus grands défis des 10 prochaines années.

## Qu'est-ce qui est possible à ce jour ?

À ce jour, plus de 95 % d'un navire pourrait être recyclé.

**Au cours des dix dernières années, 7 780 navires ont été recyclés avec une capacité de port en lourd de 285 millions de tonnes.** En 2023, 100 porte-conteneurs ont été démantelés, et le double est attendu pour 2024.

Sur la base de ces données, il faudra 20 ans pour démanteler seulement 16 000 navires alors qu'il sera nécessaire de remplacer plus de 50 % de la flotte mondiale totale soit près de 40 000 à 45 000 navires, plus du double !... Ce qui signifie que la capacité actuelle doit être augmentée d'**au moins 2,5 fois**. La date charnière sera 2028 où la demande de recyclage des navires quadruplera.

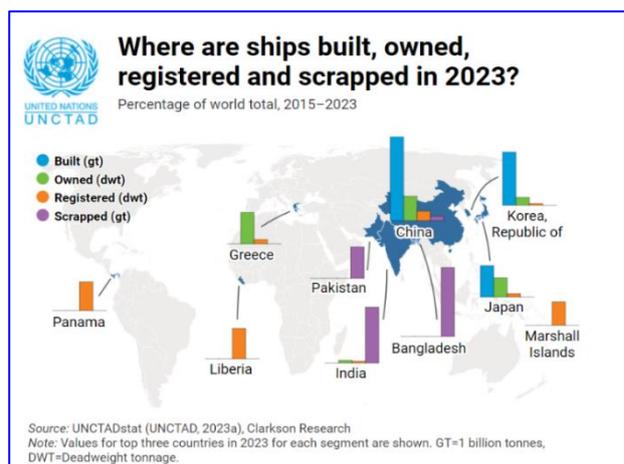
Des chantiers de démantèlement plus grands sont également nécessaires pour accueillir des navires plus grands avec une capacité nominale supérieure à 6 000 EVP et 10 000 EVP.

La capacité des chantiers de démantèlement devrait être augmentée, mais de nouveaux modèles économiques devraient également être définis, facilitant la recyclabilité des navires et une plus grande coopération entre le secteur maritime et l'industrie sidérurgique.

**Pour garantir que l'industrie sidérurgique européenne puisse accéder à ces volumes de ferraille de haute qualité, il est d'une importance capitale de renforcer les capacités de démantèlement des navires dans leur zone géographique.**

Comme l'Asie est déjà un importateur net de ferraille, il est très peu probable que la production de ferraille en Asie liée au démantèlement des navires retourne vers l'UE.

**De plus, la production locale de ferraille est le meilleur moyen de développer un marché du recyclage, l'UE étant toujours un acteur important dans la construction navale.**



# 4.

## Le rôle de la ferraille de fer dans la transition du secteur de l'acier

## Rôle de la ferraille dans la décarbonisation du secteur de l'acier

La production d'acier est responsable d'environ 7 à 8 % des émissions de CO<sub>2</sub> dans le monde. Le parcours de décarbonisation de l'industrie sidérurgique repose sur la capacité de recyclage de l'acier, sur la qualité et la disponibilité de la ferraille. **La quantité de ferraille actuellement disponible ne suffit qu'à répondre à un quart de la demande mondiale.**

La ferraille joue un rôle fondamental pour atteindre les ambitieux objectifs climatiques et de circularité de l'UE, impactant non seulement la transition de l'industrie sidérurgique européenne mais aussi le développement global de la chaîne de valeur des technologies propres.

En effet, poussée par le Système d'échange de quotas d'émission (ETS) et RepowerEU, l'industrie sidérurgique de l'UE est contrainte de passer de sa route classique des hauts fourneaux (qui utilise principalement du charbon pour fournir l'énergie nécessaire à la fusion du minerai de fer) à une filière de production plus verte où la réduction du minerai de fer se fait par l'hydrogène et l'acier fondu dans des fours grâce à l'électricité à faible teneur en carbone. Cette nouvelle voie permet d'augmenter le taux de contenu recyclé, qui est actuellement de 10 %, à une fourchette variant de 40-50 % jusqu'à 100 % en fonction des qualités.

**Pour chaque tonne de ferraille d'acier au carbone recyclée, une économie de 1,5 tonne de CO<sub>2</sub> est réalisée.**

De plus, elle contient d'autres matières premières critiques telles que le manganèse, le vanadium, le tungstène, l'yttrium, le niobium, le titane, etc., qui peuvent également être recyclées et sont essentielles pour les produits de haute technologie et les innovations en technologies propres.

Par conséquent, la demande de ferrailles et en particulier de ferrailles de haute qualité (avec peu de résidus) augmentera considérablement à partir du début des années 2030.

Mais les déchets ferreux sont déjà considérés comme une ressource rare, donc stratégique, et plus de 40 pays appliquent déjà des restrictions commerciales. L'Europe, qui était traditionnellement un exportateur net de déchets métalliques (puisque les hauts fourneaux utilisant du minerai de fer vierge étaient la principale voie de production), devrait devenir un importateur net dans les années à venir.



La Turquie est également de loin le principal pays importateur de déchets de métaux ferreux, tandis que **l'Union européenne en est l'une des principales régions exportatrices**. Mais les tendances vont changer, et les cartes seront redistribuées.

Selon les projections relatives à la disponibilité de la ferraille et aux modes de consommation à l'avenir – sur la base des besoins de la transformation que subira l'industrie sidérurgique européenne d'ici 2030–2050 –, **il n'y aura pas suffisamment de ferraille disponible pour couvrir les besoins de l'UE en matière de production d'acier à faible teneur en carbone**.

La construction navale pourrait être l'un des plus grands fournisseurs de ferraille métallique dans l'UE à l'avenir si nous nous assurons que le démantèlement a lieu dans la zone d'influence de l'UE.

Le positionnement des chantiers de démolition sera crucial dans les années à venir pour garder la ferraille en Europe et soutenir la décarbonisation du secteur de l'acier et assurer la souveraineté sidérurgique de l'Europe. Ces déchets ferreux contribueront à développer le marché de l'acier vert.

**Les secteurs du transport maritime et de l'acier doivent collaborer pour créer un marché du recyclage plus efficace et plus performant, et assurer la souveraineté européenne sur le marché de l'acier vert.**

## **Pourquoi le marché du démantèlement des navires, l'industrie sidérurgique et la souveraineté de l'Europe sont-ils interconnectés ?**

L'acier est le principal matériau de construction navale, représentant plus de 75 % du poids d'un navire.

En raison de sa transformation massive, l'industrie sidérurgique de l'UE est bien placée pour devenir l'une des plus grandes sources d'approvisionnement en acier à faible teneur en carbone pour de nombreuses industries, y compris la construction navale.

Dans ce marché de l'acier vert, le transport maritime boucle la boucle en endossant un double rôle :

- acheteur d'acier vert pour les navires, la flotte de conteneurs et les infrastructures portuaires
- fournisseur de ferraille provenant du recyclage des navires.

Le transport maritime n'est pas encore en mesure d'atteindre les objectifs climatiques internationaux. Et l'acier nécessite des conditions sous-jacentes solides telles que la capacité de retenir la ferraille dans sa zone de production. Une collaboration renforcée est essentielle pour accélérer la transition, en particulier en Europe, où le marché du démantèlement des navires souffrira d'un manque de capacité et où la ferraille sera nécessaire dans les années à venir.

Selon un rapport récent de l'UMAS<sup>5</sup>, près de 800 Mt de CO<sub>2</sub> (cumulé pour les 25 prochaines années) peuvent être réduites par le secteur maritime en passant progressivement à l'acier vert avec des procédés moins polluants, ce qui équivaut à une année d'émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport maritime.

L'utilisation de l'acier vert pour les nouveaux bâtiments ne fait que commencer avec de nouvelles initiatives telles que la coopération entre la compagnie maritime japonaise Kline et la JFE Steel Corporation pour le nouveau vraquier Ultramax.

En reliant davantage l'industrie sidérurgique et le secteur du transport maritime, on pourrait poser les bases d'une future économie circulaire capable de transformer des navires mis au rebut en nouveaux navires ou en nouvelles zones portuaires. Le secteur maritime a besoin de plus d'installations de démantèlement, et le secteur sidérurgique européen a besoin de plus de ferraille pour accélérer leur transition climatique. En encourageant la coopération entre les deux secteurs dès maintenant, le marché du démantèlement des navires pourrait être davantage connecté à l'industrie sidérurgique, en tenant compte de toute la chaîne de valeur dans le développement des futurs chantiers et installations de démantèlement, et en créant de nouveaux modèles économiques.

Les possibilités de démantèlement en Europe devraient se développer dans les années à venir, mais elles doivent être définitivement soutenues par le parcours de décarbonisation du marché de l'acier. L'Europe doit s'assurer que la nouvelle réglementation autour des chantiers de démantèlement soit liée au marché du recyclage de la ferraille.

Le métal peut être recyclé indéfiniment, et c'est pourquoi l'Europe doit s'assurer de récupérer son acier pour ses propres industries. De nouveaux modèles économiques apparaîtront en créant davantage de connexions entre les industries et le transport.

L'industrie sidérurgique et le secteur maritime seront plus que jamais connectés, développant main dans la main une possible économie circulaire autour du marché du recyclage des navires. Etant donné que la production d'acier vert ou "à faible teneur en carbone" se développe principalement dans l'UE, nous devons nous assurer que la fin de vie se déroule également dans une zone d'influence de l'UE pour garantir que ce marché du recyclage de l'acier puisse être déployé.

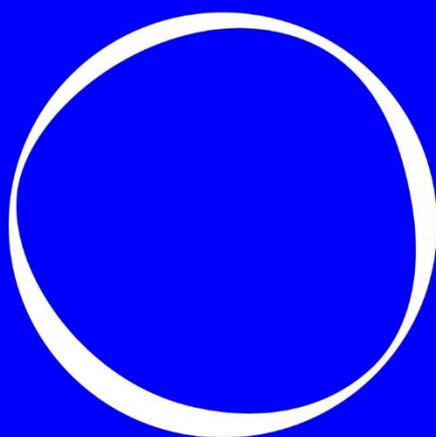
---

<sup>5</sup> <https://www.u-mas.co.uk/new-analysis-shows-shipping-can-lower-emissions-through-progressive-adoption-of-green-steel/>

# Abréviations

## Abréviations

<b>DWT</b>	DeadWeight Tonnage, le port en lourd d'un navire en français, représente le chargement maximal qu'il peut emporter (poids total de la cargaison, du carburant et des provisions en tonnes métriques).
<b>CII</b>	Carbon Intensity Index ou Indicateur d'Intensité Carbone est le facteur de réduction annuel visant à garantir une amélioration continue de l'intensité carbone opérationnelle du navire dans le cadre d'un niveau de notation spécifique.
<b>EVP</b>	L'équivalent vingt pieds est une unité approximative de mesure des terminaux et navires porte-conteneurs, basée sur le volume d'un conteneur de 20 pieds (6,1 mètres).
<b>EEI</b>	Energy Efficiency Existing Ship Index ou Indice d'Efficacité Energétique des navires existants indique le rendement énergétique par rapport à une ligne de référence.
<b>GHG</b>	Gaz à effets de serre.
<b>OMI</b>	Organisation Maritime Internationale
<b>LWT</b>	LightWeight Tonnage, le tonnage léger d'un navire correspond à son poids lors de sa construction dans le chantier naval, y compris toute la charpente, les machines, le pont.
<b>OCDE</b>	Organisation de coopération et de développement économiques, est une organisation intergouvernementale d'études économiques, dont les pays membres – des pays développés pour la plupart – ont en commun un système de gouvernement démocratique et une économie de marché.
<b>RORO</b>	RoRo est le nom donné à des navires-transporteurs de véhicules. Les RoRo (ou rouliers) tirent leur nom des termes anglais roll on et roll off (roule pour entrer - roule pour sortir).
<b>UAE SRR</b>	United Arab Emirates Ship Recycling Regulation est une réglementation applicable en matière de démantèlement des navires
<b>UE</b>	Union Européenne
<b>USD</b>	Unites States Dollars – Dollar américain.



# NEW ENERGIES

The energies coalition for transport & logistics

[www.newenergiescoalition.com](http://www.newenergiescoalition.com)