

INSTITUTIONS NATIONALES ASSOCIÉES À LA GESTION DE LA PARTIE A DE LA CDNI

Dans le cadre de l'organisation de la collecte des déchets huileux et graisseux, règlementée par la Partie A du Règlement d'application, la CDNI prévoit que les institutions nationales ci-dessous se chargent plus particulièrement de la perception, des rétributions d'élimination ainsi que de la mise en place et de l'exploitation du réseau de stations de réception au plan national.

ALLEMAGNE



- Bilgenentwässerungsverband (BEV)
- <http://www.bilgenentwaesserung.de>

BELGIQUE



- Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)
- <http://www.cdni.be>

PAYS-BAS



- Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)
- <http://www.sabni.nl>

FRANCE



- Voies navigables de France (VNF)
- <http://www.vnf.fr>

SUISSE



- Stiftung für die Innerstaatliche Institution der Schweiz (NI-CH)
- <http://www.port-of-switzerland.ch>

LUXEMBOURG



- assuré par le BEV
- <http://www.bilgenentwaesserung.de>

POUR PLUS D'INFORMATIONS

www.cdni-iwt.org



SECRÉTARIAT DE LA CDNI

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Palais du Rhin

2 place de la République
F-67082 Strasbourg cedex
+33 (0)3 88 52 20 10
+33 (0)3 88 32 10 72
info@cdni-iwt.org
www.cdni-iwt.org

CDNI

Groupe-Com.com

CDNI

Convention relative
à la collecte, au dépôt
et à la réception
des Déchets survenant
en Navigation rhénane
et Intérieure

POURQUOI UNE CONVENTION SUR LA COLLECTE, LE DÉPÔT ET LA RÉCEPTION DE DÉCHETS EN NAVIGATION INTÉRIEURE ?

La navigation intérieure est réputée être le mode de transport le plus respectueux de l'environnement. C'est pourquoi le traitement des déchets survenant inévitablement lors de l'exploitation des bateaux constitue une préoccupation particulière des opérateurs fluviaux.

Pour cette raison, des règles destinées aux opérateurs concernés par la voie d'eau ont été mises en place. Ces règles sont réunies dans la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure (CDNI), en vigueur depuis le 1er novembre 2009.

L'objectif principal de cette Convention est la protection de l'environnement aquatique et l'amélioration de la sécurité de la navigation intérieure par le biais de procédures et techniques adaptées, tout en recherchant une meilleure maîtrise de la production de déchets, via la mise en application du principe « pollueur/payeur ».

SECTEUR DE LA
NAVIGATION
INTÉRIEURE

CADRE GÉNÉRAL
DE RÈGLES
ENVIRONNEMENTALES

PRINCIPE DU POLLUEUR / PAYEUR

Convention CDNI = INTERFACE

- Procédures pratiques
- Infrastructures dédiées
- Incitations appropriées en vue de la prévention
- Financement adapté



LES TYPES DE DÉCHETS CONCERNÉS PAR LA CDNI

L'exploitant d'un bateau n'est pas en mesure d'assurer l'élimination de tous les déchets survenant à bord. Pour cette raison, le règlement d'application de la CDNI fait une distinction suivant leur origine et définit la responsabilité correspondant aux acteurs effectivement concernés. Ces règles s'adressent aux conducteurs et parfois également aux exploitants des bateaux pour les déchets qui sont directement liés à l'exploitation du bâtiment, tels que les déchets huileux et graisseux, les ordures ménagères et les déchets spéciaux. Au contraire, pour les déchets qui surviennent notamment lors du transport des marchandises, la Convention prévoit des obligations partagées pour les chargeurs et les destinataires de la cargaison, à côté du batelier. Trois « parties » renvoyant à ces différents types de déchets sont ainsi définies par la Convention :

PLUS DE
800T
DE DÉCHETS
HUILEUX OU GRAISSEUX
COLLECTÉS
EN 2011 PAR LA CDNI

PARTIE A DÉCHETS HUILEUX ET GRAISSEUX SURVENANT LORS DE L'EXPLOITATION DU BÂTIMENT

- Acteur responsable : propriétaire/exploitant du bâtiment
- Focus : collecte gratuite par un réseau international de stations de réception, en liaison avec un système indirect de financement
- Outil : Eco card / Eco-compte



PARTIE B COLLECTE, DÉPÔT ET RÉCEPTION DES DÉCHETS LIÉS À LA CARGAISON

- Acteur responsable : expéditeur / terminal
- Focus : procédures de déchargement réglementées, techniques appliquées et financement à la charge du chargeur / destinataire de la cargaison
- Outil : standards de déchargement et attestation de déchargement



PARTIE C DÉCHETS SURVENANT LORS DE L'EXPLOITATION DU BÂTIMENT

- Acteur responsable : propriétaire / exploitant
- Focus : nettoyage des bateaux à passagers et des bateaux à cargaison
- Outils :
 - dispositifs dédiés auprès des gares fluviales pour les bateaux à passagers; équipement spécifique (épuration à bord)
 - dépôt de déchets à proximité et mode de financement indirect (intégration des droits et prélèvements existants)



APPLICATION CONCRÈTE DE LA CDNI

La CDNI a été ratifiée par six pays : le Luxembourg, la Suisse, les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne et la France. Elle est applicable sur toute la longueur du Rhin ainsi que sur toutes les voies navigables intérieures en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique, sur la Moselle internationale au Luxembourg et en France ainsi que sur certains canaux français (plus d'informations sur www.cdni.iwt.org).

LE CAS DES DÉCHETS DE LA PARTIE A : Pour les acteurs fluviaux concernés par les déchets huileux et graisseux, la CDNI institue le principe d'un dépôt gratuit de ces déchets en liaison avec un financement indirect à travers une rétribution d'élimination. Cette rétribution est fonction du volume de gazole avitaillé par bateau. L'inscription obligatoire de ces usagers auprès de l'institution nationale compétente permet l'acquiescement d'une redevance via un système de paiement électronique.

Ce système prend la forme d'un « Eco-compte » et d'une « Eco-carte » permettant aux usagers le paiement de la rétribution à chaque avitaillement en gazole (en navigation intérieure détaxée), sans que celui-ci n'interfère avec la transaction commerciale.



L'acquiescement de cette rétribution permet de déposer sans frais les déchets huileux et graisseux aux stations de réception prévues sur l'ensemble du territoire concerné par la Convention. A ce jour (2012), le réseau comprend plus de cinquante points de réception. Dans la plupart des cas, il s'agit de bateaux déshuileurs qui viennent à couple tandis que le bateau fait route, ainsi que quelques stations fixes. Une carte des stations de réception existantes est disponible sur le site web de la CDNI : www.cdni-iwt.org

LE CAS DES DÉCHETS DE LA PARTIE B : Pour les acteurs fluviaux concernés par les déchets liés à la cargaison, il convient de prévoir dans leur contrat de transport des dispositions pertinentes relatives à la prévention et au traitement des résidus de cargaison. Le standard de déchargement à respecter a été défini par les dispositions de la Convention. Ces règles visent une optimisation du déchargement, de sorte que seul le minimum absolu de résidus reste dans les cales ou les citernes. Dans certains cas, un nettoyage à fond, par le biais d'un lavage, est à prévoir. La procédure de déchargement se finalise par l'émission d'une attestation de déchargement, signée par les deux parties et permettant d'organiser et de suivre la collecte et le dépôt de ce type de déchets.

LE CAS DES DÉCHETS DE LA PARTIE C : Cette partie concerne principalement les déchets liés au nettoyage. Dans le cas des bateaux à passagers, ils représentent un volume important. Pour les eaux domestiques usées des bateaux de plus de cinquante personnes, la Convention introduit un régime fondé sur l'interdiction de déversement dans les eaux de surface et organisant un traitement ou un stockage dans des réservoirs dédiés à bord. Le traitement sur le bateau s'effectue au moyen d'installations approuvées et respectant des normes élevées. Pour les bateaux à cargaison, la Convention assure principalement le bon fonctionnement de la collecte des déchets dans les ports et auprès des ouvrages d'art des réseaux terrestres (ordures ménagères, déchets spéciaux).