



Bilan d'activité 2012 - 2015



INTRODUCTION

La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) a pour objectif la protection de l'environnement et plus particulièrement de l'eau. Elle instaure des règles destinées à encourager la prévention de production de déchets, à diriger ces déchets vers un réseau de stations de réception dédiées le long du réseau des voies navigables, à assurer un financement au plan international de ces initiatives ainsi qu'à contrôler le respect des interdictions de déversement dans l'eau de surface des déchets concernés. Ces règles mettent en application le principe du pollueur-payeur.

Le règlement d'application de la Convention prévoit une répartition des responsabilités en fonction de l'origine des déchets. Pour les déchets directement liés à l'exploitation du bâtiment tels les déchets huileux et graisseux, les ordures ménagères et les déchets spéciaux, les règles s'adressent aux conducteurs et à l'exploitant du bâtiment. Pour les déchets qui surviennent lors du transport de marchandises, les obligations sont partagées entre le conducteur, l'affréteur et le destinataire de la cargaison.

La partie A concerne les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment. Un réseau de stations de réception a été mis en place, où les déchets peuvent être déposés contre le paiement à l'avance d'une rétribution d'élimination qui est fonction du volume de gazole avitaillé.

La partie B concerne la collecte, le dépôt et la réception de déchets liés à la cargaison. Elle fixe les droits et obligations de toutes les parties concernées. Un standard de déchargement défini dans la Convention est à respecter et une attestation de déchargement signée par les acteurs concernés permet d'organiser et de suivre la collecte et le dépôt de ce type de déchet.

La partie C concerne principalement les autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment, par ex. les ordures ménagères, et plus particulièrement les eaux usées domestiques de bateaux à passagers de plus de 50 passagers. 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.

La CDNI est entrée en vigueur le 1^{er} Novembre 2009. Elle a été ratifiée par six États (l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse) et 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.

4

Le présent rapport dresse un bilan de l'activité de la CDNI de 2012 à fin 2015 sur la base du programme de travail adopté en 2012 (Résolution 2011-II-2). Ce bilan englobe toutes les activités de la Conférence des Parties Contractantes (CPC), du groupe de travail CDNI/G, de l'Instance internationale de péréquation et de coordination (IIPC), ainsi que des groupes spéciaux « Cercle des Institutions nationales » (CINNA) et de la plate-forme d'experts autonomes GRTS pour le traitement des résidus gazeux de cargaisons liquides.

De janvier 2012 à décembre 2015, la CPC s'est réunie deux fois par an pour un total de 8 jours, le groupe de travail CDNI/G 14 fois pour un total de 17 jours, l'IIPC 9 fois pour un total de 7,5 jours et CINNA 4 fois pour un total de 4 jours. Deux auditions de la profession se sont tenues à Strasbourg le 12 décembre 2013 et le 17 décembre 2015.

TÂCHES PRÉVUES ET EFFECTUÉES

Evaluation du tarif de 7,5 €/ 1000 litres au vu des coûts globaux du réseau des stations de réception (Thème 1a, priorité I)

L'IIPC a procédé à l'évaluation du tarif de 7,5 € / 1000 litres au vu des coûts globaux du réseau des stations de réception. Contrairement à ce qui était envisagé initialement, les analyses financières supplémentaires et estimations de coûts de l'IIPC suggèrent, au vu des informations actuelles, qu'à partir de 2016, les recettes annuelles perçues au titre de la rétribution d'élimination ne couvriront plus les coûts des stations de réception. À partir de cette date, les recettes excédentaires perçues entre-temps pourraient se trouver ainsi réduites progressivement. La CPC a donc, sur invitation de l'IIPC, décidé de maintenir le tarif à 7,5 €/1000 l (Résolution 2014-II-3). L'IIPC rendra régulièrement compte à la CPC de ses analyses et proposera, le cas échéant, une adaptation du tarif en fonction des données actualisées comprenant également des éléments prospectifs.

Révision des modalités de tarification de l'article 6 CDNI au vu de la prévention (Thème 1.b, priorité I)

Les travaux concernant la révision des modalités de tarification de l'article 6 CDNI au vu de la prévention des déchets ont été engagés. Les délégations et la profession ont exprimé le souhait d'avoir une tarification différenciée tenant compte de la quantité de déchets huileux et graisseux réellement produits. Les analyses menées n'ont toutefois pas permis d'adopter un système différencié en raison de la complexité du sujet et de l'impossibilité de dégager des critères objectifs, contrôlables et une charge administrative proportionnelle. La profession a été invitée à poursuivre sur cette voie et à faire part de l'état d'avancement de ses réflexions en temps voulu.

Optimisation de l'exploitation du réseau des stations de réception**(Thème 1.c, priorité II)**

Les travaux sur l'adaptation du réseau des stations de réception ont été amorcés en 2013 au sein de l'IIPC. Sur la demande de l'IIPC, le Secrétariat a donné mandat en 2015 pour la mise au point d'un benchmarking. Les travaux ont débuté sous forme d'ateliers coordonnés par le Professeur Stölzle et deux experts. Le traitement interne du mandat de projet est en cours. Les résultats sont attendus pour la fin de cette année/début 2016.

**TÂCHES IMPRÉVUES EFFECTUÉES :
MOTIFS ET CIRCONSTANCES DE LA DÉROGATION****Révision du règlement intérieur de l'IIPC et adoption de lignes directrices pour la vérification des comptes en vue de la péréquation annuelle**

Lors de la procédure de péréquation annuelle, des divergences entre les contrôles réalisés à la demande des institutions nationales par les experts-comptables respectifs sont apparues. Pour une bonne application de la Convention, la mise en place d'un protocole de contrôle harmonisé a été jugée nécessaire. Les nouvelles lignes directrices ont été adoptées en décembre 2014 et intégrées dans la version révisée selon les enseignements acquis du Règlement intérieur de l'IIPC (Résolution 2014-II-4). Ce dernier contient également des modèles uniformes pour les données trimestrielles et annuelles. Tous ces éléments contribuent à la transparence de la péréquation financière internationale.

TÂCHES PRÉVUES ET EFFECTUÉES

Intégration de dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide

(Thème 2.a priorité I)

Les travaux ayant pour objet d'intégrer le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide dans la Convention CDNI, initiés en 2011, ont été activement poursuivis. D'une part, des solutions techniques doivent être trouvées par les parties concernées et, d'autre part, les mesures réglementaires correspondantes doivent être intégrées dans la Convention CDNI. Le premier volet des tâches a été mené par un groupe d'experts autonome, le steering committee gaseous residues of liquid cargo in inland tanker shipping (GRTS), composé de représentants de grandes associations de l'industrie de la navigation intérieure, des ports maritimes et des sociétés de manutention, qui a entamé ses travaux début 2013. En ce qui concerne le volet réglementaire, la CPC a adopté une résolution de principe en faveur d'une intégration des règles dans la Convention CDNI (Résolution 2013-II-3). Une feuille de route adoptée en décembre 2014 décrit les prochaines étapes. Les travaux se sont poursuivis en 2015 et l'adoption d'une résolution est prévue pour 2016.

Evaluation des besoins relatifs au dépôt de déchets liés à la cargaison, article 5.02

(Thème 2.b priorité II)

L'état des lieux des pratiques de réception des déchets liés à la cargaison a été amorcé. Cette évaluation était nécessaire en vue de l'expiration des dispositions transitoires au 31 octobre 2014 afin de permettre de s'assurer de la bonne mise en œuvre sur le terrain. Il s'agit d'évaluer les besoins en la matière, pour prévoir le service adéquat au niveau de la capacité et de la distribution au plan géographique des structures. La délégation néerlandaise a fourni une étude détaillée faisant l'inventaire des stations de réception des déchets liés à la cargaison et dressant un bilan de la mise en application des engagements de la Partie B. Les autres délégations ont également engagé des études correspondantes sur le plan interne. L'état des lieux progresse même s'il n'est pas encore achevé.

Un questionnaire anonymisé a été publié sur le site Internet de la CDNI afin d'obtenir plus d'informations de la part de la profession et d'autres parties concernées.

Echanges et évaluation sur le respect du Règlement d'application dans la pratique

(Thème 2.c priorité I)

Dans le cadre de cette évaluation, les délégations sont invitées à communiquer leurs autorités compétentes pour le contrôle de la mise en œuvre de la partie B. Cet inventaire n'est pas encore achevé.

Un guide relatif au traitement des déchets liés à la cargaison a été élaboré. La CPC en a pris acte en décembre 2013. Le guide a été diffusé sur papier et mis en ligne sur le site internet de la CDNI au deuxième trimestre 2014.

Exonérations relatives à la délivrance de l'attestation de déchargement

(Thème 2.d, priorité I)

Poursuivant les travaux engagés sous le précédent programme de travail, la CPC a adopté un régime d'exceptions concernant l'attestation de déchargement selon l'article 6.03 pour les bateaux effectuant des transports dédiés (Résolution 2012-I-2). Un projet de guide relatif au transport unique est en cours de préparation au sein du groupe de travail CDNI/G.

TÂCHES IMPRÉVUES EFFECTUÉES

Les projets suivants, nés des besoins de la pratique, ont été menés à bien ou sont en cours.

Elaboration de deux attestations de déchargement distinctes (cale sèche, cale citerne)

Deux attestations de déchargement, l'une pour la navigation à cale sèche, l'autre pour la navigation à cale citerne ont été élaborées avec le concours de la profession et adoptées par la résolution 2013-II-4.

Adaptation de la liste des matières

Le groupe de travail CDNI/G a mis en place un groupe d'experts ad hoc pour actualiser la liste des matières de l'Appendice III du Règlement d'application de la Convention. L'objectif est d'adopter les modifications lors de la CPC de juin 2016.

Utilisation de données de la CDNI dans l'état des lieux relatif au développement durable et contribution à la « Vision 2018 » de la CCNR

Les délégations de la CDNI ont approuvé le principe de l'utilisation de données issues de la CDNI dans la "Vision 2018", stratégie pour le développement durable de la navigation intérieure élaborée par la CCNR.

TÂCHES PRÉVUES ET EFFECTUÉES

Élaboration et adoption d'un régime dérogatoire relatif à l'article 9.02

(Thème 3a, priorité I)

La Convention CDNI interdit le rejet des eaux usées domestiques à certains bateaux à passagers qui doivent soit les stocker soit les traiter à bord. Des dispositions dérogatoires à l'interdiction de déversement des eaux usées domestiques pour difficultés insurmontables, conformément à l'article 9.02, ont été adoptées pour les stations d'épuration de bord (Résolution 2013-II-5). L'article 9.03 de l'Annexe II a été complété pour indiquer que la responsabilité d'assurer le respect de l'interdiction de déversement des eaux usées domestiques pour un bateau à passagers de plus de 50 passagers ou aux bateaux à cabine plus de 50 emplacements de couchage incombe à son conducteur (Résolution 2013-II-6) et que celui-ci doit notamment garantir que les eaux usées soient collectées à bord.

Analyse de problèmes relative au traitement des eaux usées par les bateaux non couverts par l'article 9.01, paragraphe 3 / Extension de l'interdiction de déversement aux bateaux à passagers de plus de 12 passagers ou aux bateaux à cabine pourvus de plus de 12 emplacements de couchage

(Thème 3.b, priorité II)

L'interdiction du déversement dans les eaux de surface des eaux usées domestiques est aujourd'hui limitée aux bateaux à passagers d'une capacité à partir de 50 passagers ou aux bateaux à cabine pourvus de plus de 50 emplacements de couchage. Les travaux ont été amorcés au sein du groupe CDNI/G pour voir s'il est pertinent d'étendre le champ d'application de la CDNI aux bateaux de plus de 12 passagers ou aux bateaux à cabine pourvus de plus de 12 emplacements de couchage. Certaines données doivent être recensées à l'échelle nationale afin de pouvoir mesurer l'impact d'une telle extension.

Coordination au niveau des mécanismes à mettre en place aux plans nationaux respectifs pour l'élimination des autres déchets

(Thème 4 Priorité I)

La délégation néerlandaise a entamé des travaux à cet égard en 2011. Un mémorandum appelait les délégations à procéder à un nouvel inventaire des dispositions de réception et des règles de financement pour 2014. La CPC a pris acte par sa résolution 2012-I-3 de ce rapport intérimaire relatif à la mise en œuvre du financement de la réception et de l'élimination d'autres déchets liés à l'exploitation des bateaux (article 7 de la CDNI). Le travail sur ce sujet sera poursuivi dans le cadre du prochain programme de travail 2015-2017 (point 8).

TÂCHES PRÉVUES ET NON EFFECTUÉES : MOTIFS DU NON TRAITEMENT; REMÈDES POSSIBLES

État des lieux et évaluation des installations terrestres destinées aux bateaux à passagers (eaux usées domestiques)

(Thème 3 c priorité II)

Le groupe de travail CDNI/G a échangé à plusieurs reprises sur ce sujet, ce thème est abordé dans le cadre des études sur le financement et la structure de l'élimination des déchets de la partie C et de l'évaluation globale de la mise en œuvre de la partie C. Ce sujet sera maintenu au prochain programme de travail.

QUESTIONS GÉNÉRALES

TÂCHES PRÉVUES ET EFFECTUÉES

Nouveau site internet CDNI

(Thème 5, priorité I)

Un site web dédié à la CDNI a été créé en septembre 2012 et actualisé en octobre 2014 pour une meilleure adaptation aux utilisateurs de la voie d'eau.

12

Guide relatif à l'élimination des déchets ainsi qu'à l'utilisation de produits de nettoyage en navigation intérieure

(Thème 5, priorité I)

Ce guide est en cours d'actualisation au sein du groupe de travail CDNI/G et sera publié.

Elaboration et mise à jour de FAQ

(Thème 5, priorité I)

L'élaboration de FAQ vise à mettre à disposition un commentaire informel de la Convention. Les travaux sur les FAQ sont en cours au sein du groupe de travail CDNI/G, les premières réponses ont été mises en ligne et les travaux seront poursuivis dans le cadre du prochain programme de travail.

Relation avec des pays tiers intéressés par une adhésion à la Convention (séminaires, visites)

(Thème 6, priorité II)

La Commission du Danube révisé actuellement les recommandations relatives aux déchets survenant en navigation intérieure, s'appuyant largement sur les règles de la CDNI. Certaines différences, concernant notamment le champ d'application (notamment Partie C - Déversement d'eaux usées domestiques pour les bateaux à passagers de plus de 12 passagers ou les bateaux à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage) font l'objet de discussions au sein de la CDNI. La Commission du Danube mène une réflexion quant à la nécessité de rendre obligatoires ces règles afin d'assurer leur bonne application et, le cas échéant, de pouvoir mettre en place un système de financement.

Parallèlement, des projets financés par la Commission européenne ont été menés en vue de l'élaboration d'un projet de convention des États danubiens pour le Danube, reprenant largement les dispositions techniques de la CDNI et ont donné lieu à des travaux préparatoires (état des lieux des installations disponibles/nécessaires) et à des expérimentations. Ces projets dits WANDA et CO-WANDA sont désormais finalisés. Pour l'avenir, il convient d'attendre de connaître l'évolution de ces réflexions relatives à un outil réglementaire obligatoire ainsi que les mesures supplémentaires à prendre par les États danubiens. À titre d'exemple, dans le cadre d'organes d'experts de la Commission du Danube, l'Allemagne s'est exprimée en faveur de l'adhésion des États danubiens à la CDNI. Les deux hypothèses actuellement évoquées à cet égard sont une convention internationale indépendante pour le bassin danubien ou un élargissement de la CDNI.

TÂCHES IMPRÉVUES EFFECTUÉES: MOTIFS ET CIRCONSTANCES DE LA DÉROGATION

Exclusion des bateaux de plaisance du champ d'application de la Convention

La CPC donne de la CDNI une interprétation qui exclut les bateaux de plaisance du champ d'application et réitère la position exprimée dans la résolution 2012-I-4.

14

Version consolidée de la Convention au 1er janvier 2014

Une version consolidée de la Convention au 1er janvier 2014 a été préparée, imprimée et diffusée en décembre 2014.

Version anglaise de la Convention

Une version non-officielle de la Convention en langue anglaise a été préparée et publiée afin d'améliorer la visibilité de la CDNI par des tiers.

Catalogue des amendes

En 2012 a été entamé, outre le recensement de la réglementation nationale, un recensement des prescriptions relatives aux amendes dans les Etats contractants, cela afin d'améliorer encore la transparence de la CDNI.

Discussions sur le rejet de MTBE/ETBE

La CIPR a attiré l'attention sur de possibles rejets illégaux de MTBE/ETBE par les bateaux. Cela a donné lieu à plusieurs échanges. Dans son communiqué, la 15ème Conférence ministérielle sur le Rhin s'est félicitée d'une nette baisse de ce type de rejets, qui résulte notamment de l'entrée en vigueur des dispositions de la CDNI, et invite à maintenir cette vigilance.

Agrément d'organisations non gouvernementales

Le statut d'organisation agréée a été accordé à l'association IG RiverCruise qui représente le secteur de la croisière sur le Rhin (Résolution 2013-II-7) et à l'association Euroshore International vzw qui représente le secteur du traitement des déchets de navigation (Résolution 2014-I-3). Elles pourront utilement contribuer aux travaux de la CDNI. L'association IAWR a déposé une demande qui est actuellement examinée par la CPC.



Secrétariat CDNI

CCNR - 2, Place de la République
F-67082 Strasbourg Cedex - FRANCE
secretariat@cdni-iwt.org / www.cdni-iwt.org