



CONVENTION RELATIVE À LA COLLECTE,
AU DÉPÔT ET À LA RÉCEPTION DES DÉCHETS
SURVENANT EN NAVIGATION RHÉNANE ET INTÉRIEURE

PARTIE A

RAPPORT DE L'IIPC RELATIF A L'EVALUATION ANNUELLE DU SYSTEME DE FINANCEMENT ET PROPOSITION POUR LE MONTANT DE LA RETRIBUTION D'ELIMINATION 2019 (ARTICLES 10 ET 14)

Partie A

Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2019 (Articles 10 et 14)

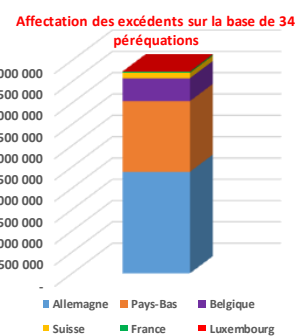
1. Recettes et dépenses de 2011 à 2017

Lors de la signature de la CDNI en 1996, les États contractants de la CDNI se sont accordés sur une rétribution d'élimination de 7,50 € pour 1.000 litres de gazole détaxé avarié. Avec ce montant pour la rétribution d'élimination, les recettes ont été supérieures au montant nécessaire pour couvrir les coûts (excédent) au cours des 7 premières années de fonctionnement du SPE-CDNI.

Au total, cet excédent a atteint environ 4 700 000 euros entre 2011 et 2017, somme redistribuée aux États contractants suivant la clé de répartition fixée dans la CDNI.

Recettes et dépenses de 2011 à 2017

	Rétributions	Dépenses	Excédent	Allemagne	Pays-Bas	Belgique	Suisse	France	Luxembourg
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
Sur la base de 34 péréquations, les excédents ont été affectés comme suit :									
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	306 798	80 995	26 428	-	761
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	311 751	77 802	24 876	2 474	823
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	331 705	78 630	19 556	13 986	875
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	303 194	124 147	19 574	6 738	555
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	247 165	103 604	22 220	5 922	651
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	114 131	52 689	8 810	798	298
2017	10 781 939	10 647 265	134 674	65 573	45 031	19 988	3 188	800	93
Total	72 806 287	68 066 849	4 739 438	2 382 382	1 659 775	537 855	124 652	30 718	4 056
Si l'excédent cumulé en 2011-2017 avait fait l'objet d'une péréquation en une fois, l'excédent aurait été comme suit :									
2011-2017	72 806 287	68 066 849	4 739 438	2 364 206	1 638 093	581 673	123 537	27 975	3 954
Différence	-	-	-	- 18 176	- 21 682	43 818	- 1 115	- 2 743	- 102



Au cours de cette période, la profession de la navigation a contribué au système à hauteur de 72,8 millions d'euros. Le coût des systèmes de collecte, de dépôt et de réception mis en place par les Institutions nationales (IN) des six États contractants s'est monté à environ 68,1 millions d'euros.

Le réseau de stations de réception existant, créé à l'entrée en vigueur de la CDNI, n'a guère évolué entre 2011 et 2017. Un seul État a développé de manière significative le réseau qui existait en 2011. Compte tenu de l'évolution des recettes, la hausse des coûts qui s'en est suivie n'était pas très marquée.

2. Évolution financière en 2018

Au cours des trois premiers trimestres de 2018, les recettes se sont élevées à 7 676 340 euros et les coûts de réception à 8 372 537 euros. En supposant que les recettes et les dépenses soient réparties à peu près également sur les quatre trimestres de l'année, cela devrait se traduire par des recettes de 10,2 millions d'euros au total et des dépenses de 11,2 millions d'euros au total.

Ainsi, pour la première fois depuis l'entrée en vigueur de la CDNI, l'année 2018 se terminerait par un déficit d'environ 1 million d'euros. Après déduction de ce montant de l'excédent cumulé entre 2011 et 2017, l'excédent cumulé s'élèverait ainsi à environ 3,7 millions d'euros au terme de l'exercice 2018.

Les raisons de cette évolution sont multiples :

- Les revenus tirés des huiles usées sont à un niveau extrêmement bas.
- Le coût de l'élimination des eaux de fond de cale est en hausse.
- Les coûts d'exploitation des stations de réception sont en hausse en raison de l'augmentation des coûts indexés (notamment pour le personnel et le gazole).
- Dans un État a été construit un nouveau bateau déshuileur (voir les chapitres 3 et 4).

3. Prévisions pour 2019

Pour 2019, les IN prévoient des recettes de 10,2 millions d'euros au total et des dépenses de 11,5 millions d'euros au total. Si ces montants se confirment, l'année 2019 se terminera également par un déficit de 1,3 million d'euros et, après déduction de ce montant de l'excédent cumulé entre 2011 et 2017, resterait un excédent d'environ 2,4 millions d'euros au terme de l'exercice 2019.

Les raisons de cette évolution sont les suivantes :

- La situation concernant les huiles usées n'évoluera guère.
- Le coût de l'élimination des eaux de fond de cale continuera d'augmenter.
- Il est probable que les coûts indexés (notamment pour le personnel et le gazole) continueront d'augmenter.
- Les Pays-Bas s'attendent à ce que les recettes diminuent sensiblement dès 2018.
- Aucun État n'a prévu des investissements majeurs en 2019.

Estimation des recettes et dépenses pour l'année 2019

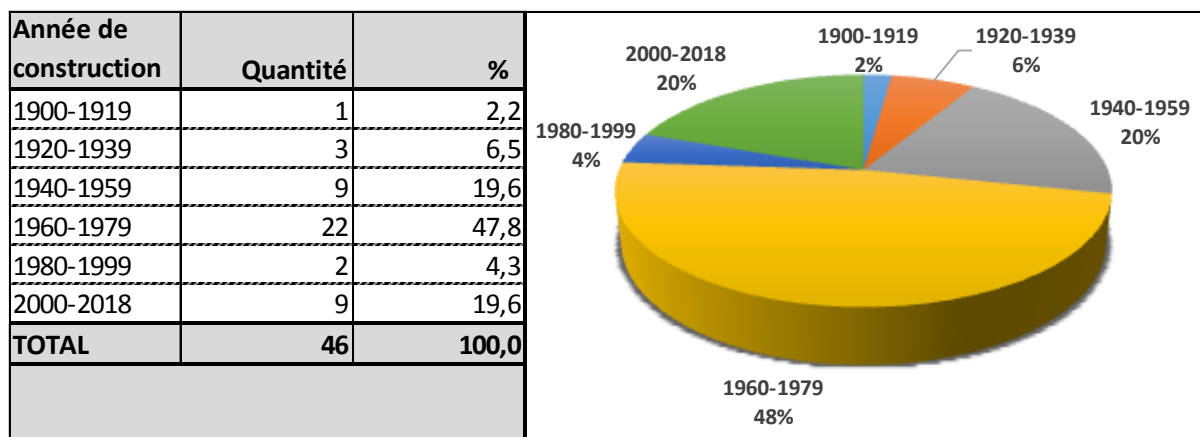
Etat	Dépense PF provisoire 4e trim. 2017	Dépense PF définitive 2017	Estimation dépenses 2018	Estimation dépenses 2019	Recettes PF provisoire 4e trim. 2017	Recettes PF définitive 2017	Estimation recettes 2018	Estimation recettes 2019
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
DE	5 184 191,00	5 184 025,00	5 600 000,00	5 700 000,00	2 391 753,00	2 391 753,00	2 400 000,00	2 350 000,00
BE	1 580 217,00	1 582 015,00	1 650 000,00	1 650 000,00	973 035,00	976 075,00	900 000,00	900 000,00
FR	63 282,00	63 282,00	70 000,00	70 000,00	116 913,00	116 913,00	120 000,00	120 000,00
LUX	7365,00	7 365,00	8 500,00	8 500,00	170 096,00	170 119,00	190 000,00	200 000,00
NL	3 560 160,00	3 563 741,00	3 700 000,00	3 800 000,00	6 839 735,00	6 839 735,00	6 530 000,00	6 450 000,00
CH	252 050,00	252 061,00	290 000,00	290 000,00	290 407,00	302 212,00	285 000,00	280 000,00
Total	10 647 265,00	10 652 489,00	11 318 500,00	11 518 500,00	10 781 939,00	10 796 807,00	10 425 000,00	10 300 000,00

4. Besoins de modernisation

La plupart (80 %) des bateaux déshuileurs actuellement exploités ont été construits avant 1980 et, sur le long terme, ces bateaux ne seront plus conformes à la réglementation en vigueur - à compter du 1^{er} janvier 2038, tous les bateaux déshuileurs devront posséder une double coque. Les registres concernant les flottes des États contractants font état d'un total de 46 bateaux déshuileurs, dont environ 40 bateaux ayant fait l'objet d'un contrat avec les Institutions Nationales.

Selon les informations disponibles, trois bateaux possèdent actuellement une double coque. Compte tenu de la moyenne d'âge élevée de la flotte des bateaux déshuileurs, la conversion d'un bateau à simple coque en bateau à double coque ne sera probablement possible et pertinente que dans des cas exceptionnels. Si cela devait être envisagé, il faudrait s'attendre à des coûts de conversion peu élevés, à six chiffres.

Bateaux déshuileurs selon leur année de construction



Source : SAB

Dans la plupart des cas, une transformation n'est pas envisageable, pour différentes raisons. Le coût du remplacement d'un bateau déshuileur à simple coque par un bateau déshuileur à double coque devrait se chiffrer en millions.

Au vu des informations actuellement disponibles, les bateaux déshuileurs à simple coque pourront encore être exploités durant 20 ans. Une modification avant le 31.12.2038 étant inévitable, il serait pertinent que les États contractants développent dès à présent des stratégies de renouvellement. Sur un plan purement théorique, les stratégies suivantes sont envisageables :

- a) Le passage à la double coque est reporté, par exemple de 15 ans. Au cours des années à venir, les prestations d'élimination sont assurées avec les bateaux existants.
- b) Un renouvellement des bateaux est assuré par étapes, de manière progressive et régulière. En moyenne, deux bateaux déshuileurs seraient remplacés chaque année.

Les deux stratégies auraient un impact très différent sur le plan financier :

Ad a) Le coût total évoluerait progressivement en fonction de l'évolution générale des prix et en fonction des facteurs d'influence habituels de la navigation intérieure. De fortes hausses des coûts dues à la mise en service de nouveaux bateaux déshuileurs seraient évitées au cours des prochaines années. Au vu des enseignements acquis au cours des années 2017-2018, il est possible que les coûts augmentent de plusieurs centaines de milliers d'euros, voire davantage.

Ad b) Au cours des années durant lesquelles seraient renouvelés plusieurs bâtiments, les coûts augmenteraient significativement, de plusieurs centaines de milliers d'euros.

Ces deux options illustrent les résultats extrêmes pour une grande variété d'actions possibles.

Il conviendra en outre de déterminer quelles stratégies devront être mises en œuvre face aux réglementations relatives aux gaz d'échappement mises en œuvre depuis 2015 dans le port de Rotterdam. Les conséquences financières en résultant devront être ajoutées aux chiffres énoncés ci-avant.

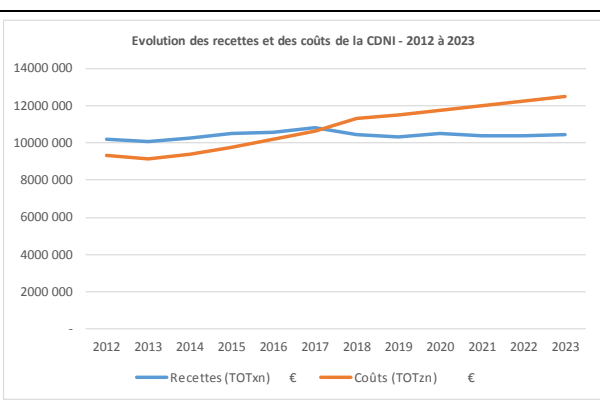
5. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives

Sur la base des enseignements acquis depuis 2012 (Appendice 1), et des estimations fournies par les IN, a été réalisée une projection estimée des exercices 2016 à 2025 du système de financement de la collecte et de l'élimination des déchets de la partie A de la Convention.

Les données provisoires de l'exercice 2017 présentent un excédent cumulé depuis 2011 d'environ 4 700 000 euros. Toutefois, une baisse considérable des recettes excédentaires annuelles a déjà été constatée au cours des dernières années. Les recettes sont restées globalement stables, tandis que les coûts augmentent régulièrement. L'année en cours (2018) devrait s'achever pour la première fois par un déficit. Cela signifie que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvrent plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et gras. Cette tendance se poursuivra probablement en 2019.

Les IN ont communiqué les prévisions ci-après. Les données prévisionnelles manquantes ont été complétées dans le tableau ci-après sur la base des données des années antérieures et de la tendance actuelle, pour un maintien de la rétribution d'élimination à 7,50 € pour 1 000 litres de combustible.

Recettes et dépenses - 2012/2023				
	Recettes (TOTxn) €	Coûts (TOTzn) €	Différence excédent/déficit €	Différence (cumulée) €
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	1 712 365
2013	10 044 136	9 122 982	921 154	2 633 519
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	3 519 350
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	4 257 940
2016	10 549 056	10 202 232	346 824	4 604 764
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	4 749 081
2018	10 425 000	11 318 500	- 893 500	3 855 581
2019	10 300 000	11 518 500	- 1 218 500	2 637 081
2020	10 507 269	11 748 870	- 1 241 601	1 395 480
2021	10 410 756	11 983 847	- 1 573 091	- 177 611
2022	10 406 008	12 223 524	- 1 817 516	- 1 995 127
2023	10 441 344	12 467 994	- 2 026 650	- 4 021 777
Total	124 862 687	129 729 714	- 4 867 027	

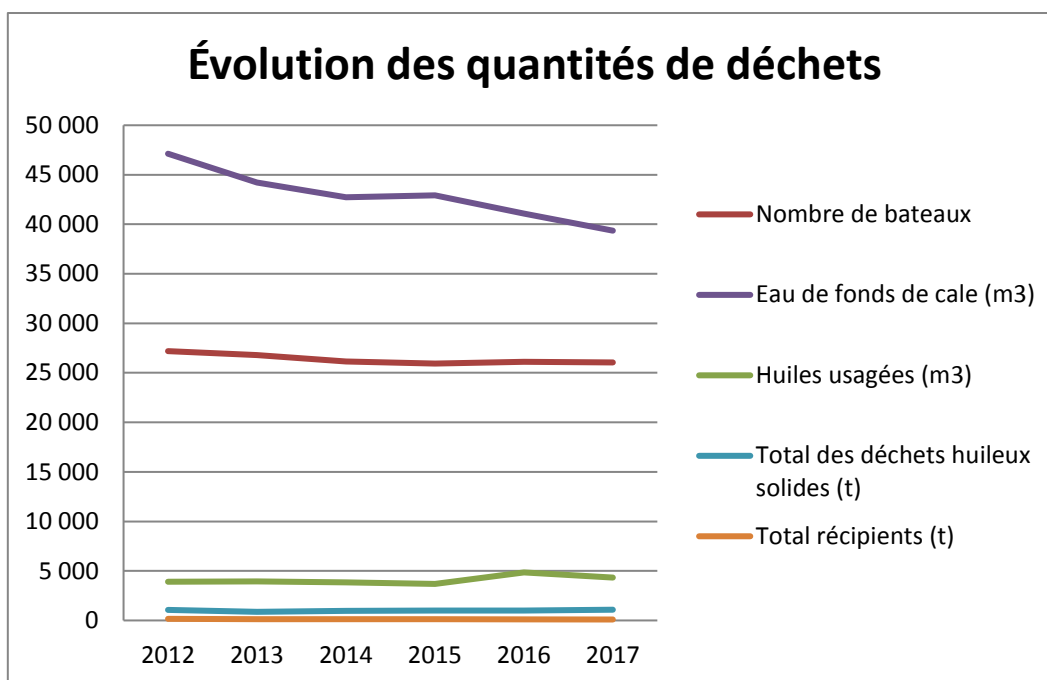


Cette figure montre qu'à partir de 2018, les recettes seront inférieures aux dépenses et que l'excédent cumulé actuel (env. 4 700 000 d'euros au 31.12.2017) aura été entièrement absorbé d'ici 2023.

En ce qui concerne la quantité de déchets huileux et gras collectés, en nombre d'opérations et en volume, la tendance générale est en légère baisse. En revanche, les eaux de fond de cale et les récipients huileux sont en net recul.

Cette tendance (augmentation des coûts malgré la baisse des quantités de déchets) peut s'expliquer par plusieurs facteurs :

1. une partie importante des coûts est fixe et n'évolue pas en fonction des volumes de déchets collectés ;
2. les prix de rachat des huiles usées ont très largement baissé. Par conséquent, les recettes qui pouvaient jusqu'alors être tirées de la revente des huiles usées ont baissé également ;
3. le réseau belge a été complété ;
4. en Allemagne, un ancien bateau déshuileur a été remplacé par un nouveau bateau déshuileur à double coque ;
5. enfin, l'inflation s'est également traduite par une augmentation.



6. Réflexions en cours pouvant impacter la péréquation financière

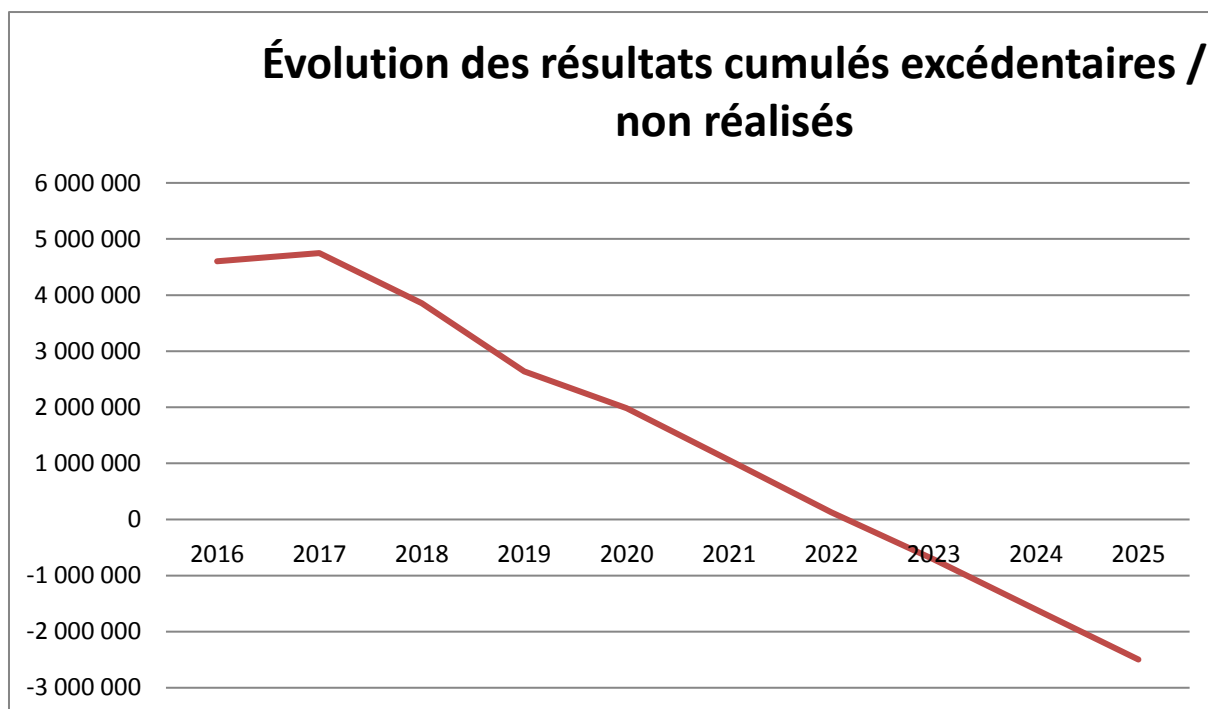
- L'IIPC constate que la hausse des coûts se poursuit. Elle s'attend à ce que le réseau d'élimination soit au moins maintenu ou qu'il doive être développé, ce qui signifie qu'une hausse des coûts est probable aussi à l'avenir.
- La France mène actuellement une réflexion sur l'extension de la Convention à l'ensemble du territoire métropolitain. Cette extension impliquerait la création de stations de réception supplémentaires. La France a pris en compte la rétribution d'élimination dans son évaluation et vise un système qui assure un équilibre entre les recettes et les dépenses.
- Au sein de la Commission du Danube ont été concrètement entamées des discussions sur une possible adhésion à la CDNI. La première réunion commune des experts de la CDNI et de la Commission du Danube s'est tenue à Vienne le 31 octobre 2018. ([Lien vers le communiqué de presse](#)) Il n'est pas encore possible de prévoir quand une ou plusieurs adhésions pourraient avoir lieu.
- La question de la prise en charge des coûts du SPE-CDNI par la profession et d'une possible modification de l'article 6 a été soulevée. Une majorité des délégations s'est prononcée contre une telle mesure, soulignant que la prise en charge des coûts administratifs par les États contractants participait à l'équilibre trouvé et à la bonne acceptation de la CDNI par la profession.

7. Adaptation du montant de la rétribution d'élimination

7,50 € +  **=** environ 1,3 à 1,4 million d'euros de revenus supplémentaires

Une augmentation de la rétribution d'élimination de 1 euro (13,33 %) pour passer de 7,50 Euro à 8,50 Euro par m³ de gazole entraînera une augmentation des revenus d'environ 1,3 à 1,4 million d'euros ; une augmentation de 2 euros se traduira donc par une hausse de 2,6 à 2,8 millions d'euros, etc.

8. Proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2019



En tenant compte de ce qui précède, et sur proposition de l'IIPC, la CPC

- a décidé de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 7,50 Euro (article 3.03) et de publier le présent rapport ;
- décide d'informer de l'augmentation prochaine du montant de la rétribution d'élimination ;
- décide d'associer étroitement la profession aux concertations sur l'évolution future du réseau de stations de réception et du montant de la rétribution d'élimination et d'organiser en 2020 une table ronde sur ce thème ;
- de consacrer une partie importante de la prochaine audition de la profession à ce thème ;
- invite l'IIPC à appliquer une approche globale, avec un réseau comportant un nombre suffisant de stations de réception et assurant l'efficacité de l'élimination ;
- invite l'IIPC à porter attention à la maîtrise des coûts ;
- invite l'IIPC à présenter un nouveau rapport l'année prochaine en incluant ces éléments.

Appendices :

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2017

Appendice 2 : Description comparative entre les Etats

**Données cumulées et variations en %
2012 - 2017**

CDNI										
2012-2017		2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	%Δ 2012/2017	
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	27 192	26 795	26 144	25 936	26 120	25 059	132 187	-7,84%	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	4 849	4 336	20 254	10,56%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	47 126	44 213	42 736	42 926	41 080	39 356	218 081	-16,49%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	4 894	0,32%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	663	-32,08%
Zn -	Total / Gesamt / Totaal Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 135	10 652 489	47 815 893	14,43%
Xn -	Total / Gesamt / Totaal Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 541 533	10 796 806	51 567 982	6,10%

Descriptions comparatives entre les États

Étant donné que les disparités en liaison avec la collecte et l'élimination des déchets huileux et graisseux ne se limitent pas au déroulement des processus mais concernent aussi d'autres aspects importants, par exemple les ressources disponibles ou le cadre juridique, est nécessaire tout d'abord une description de la situation actuelle dans chaque État.

Description par État - Allemagne



Secteur d'intervention :

En Allemagne, le déshuilage des fonds de cale est assuré essentiellement par 12 bateaux déshuileurs (environ 7.000 assèchements par an) exploités par quatre entreprises privées dans les différentes régions. Huit bateaux sont gérés par des entreprises assurant exclusivement le déshuilage des fonds de cale de bateaux de la navigation intérieure. Les autres bateaux déshuileurs sont aussi utilisés pour l'élimination des déchets de navires de mer et pour l'approvisionnement de bateaux de navigation intérieure. En Allemagne est prescrit un équipage composé de deux personnes pour l'exploitation des bateaux déshuileurs. En règle générale, les bateaux déshuileurs sont exploités à l'échelle régionale (rayon d'action de 50 km depuis leur port d'attache). Pour le compte du Bilgenentwässerungsverband (BEV), trois bateaux assurent en service régulier des éliminations sur des secteurs à moyenne distance (dont deux bateaux assurant un service sur env. 200 km) et au-delà (env. 1 000 km).

Collecte et élimination :

Les services soumissionnés et attribués par le BEV portent principalement sur la collecte des déchets huileux et graisseux conformément à la Partie A de la CDNI. La réalisation de prestations supplémentaires de recyclage, par exemple la séparation du mélange d'eau et d'huile ou le déchiquetage des récipients vides, dépend des conditions générales applicables au niveau régional. Dans le bassin du Rhin, sur le Danube et sur le canal Dortmund-Ems est autorisé à ce jour le déversement dans la voie d'eau de l'eau restant après séparation de l'huile et ultrafiltration. Dans les autres régions (Weser, Hambourg, entre Elbe et Oder), l'eau résiduelle doit être déversée dans le réseau d'assainissement ou l'eau de fond de cale non épurée doit être déposée à terre dans une installation de traitement. Les prestations fournies par les entreprises participant au système facilitent la tâche des tiers pour la suite du traitement et se traduisent par des facturations correspondantes ou des chiffres d'affaires plus élevés. Les eaux de fond de cale collectées en Allemagne dans trois stations de réception stationnaires (env. 400 assèchements) ou par trois points d'élimination mobiles par camion (env. 200 assèchements) sont aussi déposées intégralement aux installations de traitement. Lorsque l'eau et l'huile sont séparées dans le cadre du système organisé par le BEV, l'huile séparée est recyclée avec les autres huiles usées collectées séparément à bord de bateaux de la navigation intérieure en tenant compte des recettes correspondantes. Les autres déchets solides huileux et graisseux sont confiés à des tiers après leur collecte, moyennant facturation. Après leur collecte, les récipients vides peuvent être déposés par les partenaires contractuels du BEV dans un système organisé par l'industrie pétrolière, en vue d'un recyclage gratuit.

Attribution du marché :

Le BEV fait appel à des entreprises suite à des appels d'offres à l'échelle européenne. Le BEV ignore le détail de l'offre globale des prestataires en termes d'amortissement, d'administration, d'exploitation, de coûts salariaux, d'entretien et de maintenance des bateaux. Le BEV prend en charge les montants prévus au contrat.

Particularités spécifiques aux États :

L'Allemagne possède un réseau très étendu, essentiellement desservi par des bateaux déshuileurs. Le mélange de fond de cale collecté par les bateaux déshuileurs sur la partie allemande du bassin du Rhin fait l'objet d'une séparation par gravité à bord, puis l'huile de fond de cale, qui présente encore une teneur en eau, est déposée dans des sites de stockage intermédiaires à terre (Duisbourg) en vue de son traitement. L'élimination par les bateaux déshuileurs permet d'économiser la desserte des stations de réception fixes uniquement aux fins de l'élimination.

La rémunération pour les prestations fournies par les entreprises mandatées ne dépend pas de la quantité de mélange de fond de cale prise en charge dans la partie allemande du bassin fluvial du Rhin. En revanche, cette rémunération se base sur la quantité d'huile usée séparée.

Description par État - Luxembourg



Au Luxembourg, le déshuilage est effectué sur la Moselle germano-luxembourgeoise, d'une longueur d'environ 36 km (gestion commune), par un bateau déshuileur sous contrat en Allemagne avec le BEV. A cet effet, le bateau déshuileur prolonge ses trois voyages de secteur annuels en ajoutant deux journées de présence à chaque voyage afin de desservir les bateaux présents sur la Moselle au Luxembourg. En 2014, 12 assèchements ont ainsi été effectués. Aucun autre assèchement n'a eu lieu au Luxembourg en 2014 en d'autres endroits ou par camion.

Particularités spécifiques aux États :

Le Luxembourg, État signataire de la CDNI, n'entretient aucune infrastructure d'élimination dans le cadre de la CDNI. Le BEV allemand a été mandaté pour la réalisation des prestations et tâches nécessaires incombant à l'Institution nationale. Cette synergie est pertinente compte tenu de l'étendue modeste du secteur de voie d'eau à couvrir.

Description par État - Suisse :



Secteur d'intervention :

En Suisse, le déshuilage des fonds de cale est assuré sur un secteur d'une longueur d'environ 25 km par le bateau-déshuileur BIBO REGIO des Ports rhénans suisses (SRH). Outre la prise en charge des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux, le BIBO REGIO est aussi utilisé pour des missions de dépollution en cas d'accident et pour d'autres prestations techniques générales. Les différentes tâches réalisées sont enregistrées séparément et facturées par les Ports rhénans suisses suivant le principe du pollueur payeur.

Collecte et élimination :

Aucune quantité maximale n'est fixée pour l'eau de fond de cale, l'huile usée et les déchets solides. Le BIBO REGIO effectue annuellement environ 450 assèchements. Après prise en charge de l'eau de fond de cale des bateaux de navigation intérieure, l'huile de fond de cale est séparée à bord. L'huile de fond de cale fait ensuite l'objet d'un stockage intermédiaire avec les autres huiles usées collectées dans les différentes citernes des bateaux de navigation intérieure. Au terme d'autres étapes de traitement est obtenu un produit final homogène composé d'huile de fond de cale et d'huile usée, qui est ensuite revendu pour la combustion. Conformément à la réglementation, l'eau séparée de l'huile peut être déversée directement dans l'effluent. En Suisse, il n'existe pas de collecte effectuée par camion ou par des

stations à terre. La totalité des frais occasionnés par l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment au sens de la Partie A de la CDNI incluent l'exploitation, l'entretien, l'administration et les coûts salariaux pour le BIBO REGIO. L'équipage du BIBO REGIO est généralement composé de deux personnes. A cela s'ajoutent aussi les coûts liés à la collecte de ces déchets d'exploitation et à leur stockage intermédiaire à bord, au prétraitement de l'eau de fond de cale et de l'huile usée, les coûts du transport à terre des produits ainsi séparés et les coûts d'une élimination respectueuse de l'environnement.

Attribution du marché :

Les marchés sont attribués directement par les Ports rhénans suisses à des sociétés d'élimination agréées pour le type de déchets concerné, dans la région de Bâle ou en Suisse.

Particularités spécifiques aux États :

Conformément aux dispositions légales relatives au déversement, l'eau de fond de cale est déversée dans l'effluent (Rhin zone portuaire) après deux étapes d'épuration à bord du BIBO REGIO, par gravité puis par séparation en émulsion, de sorte que ne subsiste à bord que la part d'huile de fond de cale / huile usée qui est ensuite déposée à terre pour une élimination conforme.

Conformément aux dispositions environnementales applicables en Suisse, les déchets d'exploitation des bateaux doivent être séparés en différentes catégories de déchets avant leur dépôt dans les entreprises d'élimination.

Description par État - Pays-Bas



Secteur d'intervention :

La fondation "Déchets et documents de navigation intérieure (SAB) est compétente pour la perception de la rétribution d'élimination, l'enregistrement du dépôt, la surveillance des coûts d'élimination, la péréquation financière provisoire et la coordination. Conformément à la réglementation nationale, elle est aussi compétente pour la collecte et le traitement des déchets. A cet effet, l'Institution nationale des Pays-Bas attribue des marchés à des tiers. Les Pays-Bas disposent d'un réseau de collecte à l'échelle nationale composé de 24 bateaux et d'une station à terre. En raison de cette couverture très dense, le rayon d'action des bateaux déshuileurs est peu étendu. Pour desservir les bateaux exploités au-delà de la zone couverte par l'élimination des déchets, on utilise des camions. Toutes les stations de réception de déchets collectent tous les déchets relevant de la Partie A.



Collecte et élimination :

Contrairement à l'Allemagne et à la Suisse, les Pays-Bas n'autorisent pas le déversement dans les eaux de surface de l'eau de fond de cale épurée à bord des bateaux déshuileurs. L'eau est collectée et déposée à terre. La collecte est assurée par aspiration et aucune séparation n'est effectuée. Aux Pays-Bas s'appliquent des exigences restrictives (quantités maximales) pour la réception d'eau de fond de cale. Les conducteurs sont tenus de trier autant que possible les déchets avant leur dépôt. La plupart des bateaux assurent la séparation de l'huile usée (conformément à la réglementation relative aux déchets). Lors de la réception de déchets doit être présentée l'ECO-carte. Le dépôt est possible en continu du lundi au vendredi de 07h00 à 17h00.

Attribution du marché :

La SAB est tenue de lancer un appel d'offre à l'échelle européenne (en raison des valeurs seuils). Le marché est attribué à la meilleure des offres conformes à la description des prestations et aux critères de l'appel d'offre. Le fonctionnement est assuré par cinq entreprises. Les contrats sont conclus pour une période de trois ans, avec possibilité de trois renouvellements d'un an (six ans au maximum). Les coûts variables sont indiqués par la mention d'un prix maximum dans l'appel d'offre. Les coûts fixes ne font pas l'objet d'une répartition explicite dans l'appel d'offre, mais ils sont indiqués par les soumissionnaires.

Particularités spécifiques aux États :

Il n'existe pas de particularités régionales. Les exploitants des bateaux déshuileurs pour les différents marchés se tiennent à la description des prestations faite par la SAB, pour toutes les prestations attribuées, cette description étant identique pour toutes les prestations.

Description par État - Belgique



Secteur d'intervention :

En tant qu'Institution nationale, l'ITB est responsable de l'organisation d'un système de financement uniforme pour la collecte et l'élimination de déchets huileux et graisseux résultant de l'exploitation des bateaux. En font partie : la perception de la rétribution d'élimination, l'enregistrement des dépôts, la surveillance des coûts d'élimination, la péréquation financière provisoire et la coordination internationale. Conformément à la teneur du plan de gestion des déchets en Flandre, des donneurs d'ordre chargés de la collecte et du traitement des déchets sont désignés. Ces donneurs d'ordre sont les autorités portuaires et des gestionnaires de voies d'eau qui font partie du réseau de collecte au sens de la Partie A. Les donneurs d'ordre peuvent organiser eux-mêmes la collecte des déchets ou confier cette tâche à des prestataires externes. Les autorités flamandes (OVAM, MOW) surveillent la mise en œuvre du plan de gestion des déchets (qui contient les dispositions de la CDNI et de la réglementation environnementale flamande). En Région Wallonne, la collecte et le traitement des déchets liés à l'exploitation des bateaux sont assurés par les donneurs d'ordre sous la surveillance du Service Public de Wallonie – DG02 – Voies hydrauliques.

Collecte et élimination :

Lors de la collecte des déchets s'appliquent à la fois des quantités minima et des quantités maxima, afin d'assurer une prise de conscience du problème et d'assurer une maîtrise des coûts. Comme aux Pays-Bas, aucune partie de l'eau de fond de cale nettoyée ne peut être déversée dans les eaux de surface. Les quantités collectées sont déposées à terre pour traitement (élimination).

Attribution du marché :

En Belgique, les donneurs d'ordre pour la collecte et l'élimination des déchets au sens de la Partie A sont les régions. L'Institution nationale ne participe pas à cette procédure. Il existe en tout quatre donneurs d'ordre (Flandre : deux ports et une autorité de la voie d'eau et Wallonie : une autorité de la voie d'eau). Les appels d'offre sont réalisés conformément aux critères applicables sur la base de valeurs seuils. Le nombre des offres reçues en réponse aux appels d'offres à l'échelle européenne est peu élevé, avec par conséquent peu de concurrence, de sorte que l'on peut parler d'un marché de niche. Les exigences portent sur les critères suivants : horaires d'ouverture / de service des stations de réception (variables, mais de préférence en journée), des quantités minima sont prescrites en fonction de la prestation de service, détermination du réseau de stations de collecte (fixes et mobiles) et de caractéristiques techniques (aspiration, pompes, qualité de

l'aspiration).

Particularités spécifiques aux États :

Pour la collecte, la Belgique est subdivisée en six zones régionales distinctes. Pour le port d'Anvers, le port tient lieu de station de réception (en proposant trois points d'élimination en gestion interne) et intervient aussi en tant que donneur d'ordre pour un bateau déshuileur. Dans le port de Gand, la collecte et l'élimination au moyen d'un bateau déshuileur ont été confiées à des tiers. Dans le secteur de collecte de déchets relevant de l'administration flamande des voies d'eau De Vlaamse Waterweg NV, un camion intervient en trois points de dépôt. Sur le canal Albert, un parc à déchets a été créé à Ham en 2018. En Wallonie, ces tâches sont confiées à des prestataires externes. La collecte est assurée par un bateau déshuileur sur le canal Albert en Région liégeoise.

Description par État - France



Secteur d'intervention :

En France, le secteur d'intervention est limité, les déchets huileux et graisseux ne sont collectés que dans des zones prédéfinies du port de Strasbourg. La collecte est assurée par un bateau déshuileur exploité en semaine durant les heures de bureau. Ce bateau peut aussi intervenir en dehors des heures d'ouverture dans des situations exceptionnelles (avarie, danger de pollution, etc.). L'Institution nationale a mandaté un tiers à cet effet. Il n'existe pas de collecte sur le Rhin, le bateau déshuileur ne possédant pas l'agrément nécessaire.

Collecte et élimination :

Aucune quantité maximale n'est fixée pour l'eau de fond de cale, l'huile usée et les déchets solides. Aucune séparation n'est assurée à bord du bateau déshuileur. La séparation de l'eau huileuse et le traitement des déchets huileux et graisseux solides sont assurés à terre après dépôt auprès d'un prestataire de service.

Attribution du marché :

VNF est tenu d'attribuer le marché suivant une procédure de mise en concurrence avec indication des conditions techniques, opérationnelles et financières pour la collecte des déchets huileux.

Particularités spécifiques aux États :

Aucune collecte de déchets huileux et graisseux n'est effectuée dans le champ d'application de la CDNI en France, à l'exception du port de Strasbourg.