



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 2020 et 2021 (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**  
**2020 et 2021**  
**(Articles 10 et 14)**

**SOMMAIRE**

1. Recettes et dépenses de 2011 à 2017
2. Évolution financière en 2018-2019
3. Prévisions pour 2020
4. Évaluation des conséquences des basses eaux et de l'évolution conjoncturelle en 2018
5. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives
6. Réflexions en cours pouvant impacter la péréquation financière
7. Adaptation du montant de la rétribution d'élimination
8. Proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2020

## 1. Recettes et dépenses de 2011 à 2017

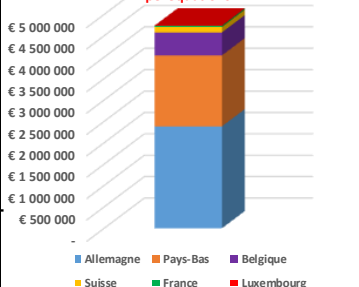
Lors de la signature de la CDNI en 1996, les États contractants se sont accordés sur une rétribution d'élimination de 7,50 euros pour 1 000 litres de gazole détaxé avitaillé. Avec ce montant, les recettes ont été supérieures au montant nécessaire pour couvrir les coûts (excédent) et ont donc généré un excédent au cours des 7 premières années de fonctionnement du SPE-CDNI (système de paiement électronique de la CDNI).

Au total, cet excédent a atteint environ 4 700 000 euros en 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
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
<b>Sur la base de 34 péréquations, les excédents ont été affectés comme suit :</b>									
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
<b>Total</b>	<b>72 806 287</b>	<b>68 066 849</b>	<b>4 739 438</b>	<b>2 382 382</b>	<b>1 659 775</b>	<b>537 855</b>	<b>124 652</b>	<b>30 718</b>	<b>4 056</b>
<b>Si l'excédent cumulé en 2011-2017 avait fait l'objet d'une péréquation en une fois, l'excédent aurait été comme suit :</b>									
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

Affectation des excédents sur la base de 34 péréquations



Au cours de cette même période, la profession de la navigation a contribué au système à hauteur de 72,8 millions d'euros (les recettes correspondent à la rétribution d'élimination). 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 élevé 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 existant en 2011.

## 2. Évolution financière en 2018-2019

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

Au cours des deux premiers trimestres de 2019, les recettes se sont élevées à 5 125 551 euros et les coûts de réception à 5 512 704 euros. Il est probable que les coûts restent supérieurs aux recettes durant le dernier trimestre de l'année 2019. Celle-ci devrait donc également se solder par un déficit proche d'un million d'euro en 2019.

Au cours de la période 2011-2018, les coûts de collecte et d'élimination sont passés de 9,6 millions € à 11,2 millions €. Les coûts de collecte et d'élimination devraient continuer à augmenter dans les années à venir.

Les raisons de cette évolution constante 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 suivent les indices du coût de la vie.
- Le réseau de stations de réception est en extension ou nécessite un renouvellement.
- La mise en service de bateaux déshuileurs à double coque qui deviendra obligatoire au 31 décembre 2038.
- L'inflation.

### 3. Prévisions pour 2020

Pour 2020, les IN prévoient des recettes à hauteur de 10,6 millions d'euros et des dépenses à hauteur de 11,7 millions d'euros. Si ces montants se confirment, l'année 2020 se terminera également par un déficit de plus d'un million d'euros et, après déduction de ce montant de l'excédent cumulé entre 2011 et 2019, porterait le solde à un excédent d'environ 1,6 millions d'euros au terme de l'exercice 2020 (voir aussi point 5).

Les raisons de cette évolution sont les suivantes :

- La situation concernant les huiles usagées n'évoluera guère.
- Il est probable que le coût de l'élimination des eaux de fond de cale continuera d'augmenter.
- Les évolutions du prix du gazole.
- Les coûts fixes représentent une part importante des coûts globaux de collecte et de traitement des déchets huileux et graisseux.
- Le renouvellement des marchés de collecte et de traitement des huiles usagées auront des coûts supérieurs aux marchés actuels.
- Les nouveaux investissements. Il n'est cependant prévu aucun investissement majeur en 2020.
- L'inflation.

#### *Estimation des recettes et dépenses pour 2019 et 2020*

Etat	Dépense PF définitive 2017 (1)	Estimation dépenses 2018 (2)	Estimation dépenses 2019 (3)	Estimation dépenses 2020 (4)	Recettes PF définitive 2017 (5)	Estimation recettes 2018 (6)	Estimation recettes 2019 (7)	Estimation recettes 2020 (8)
DE	5 184 025,00	5 550 864,00	5 600 000,00	5 700 000,00	2 391 753,00	2 185 906,00	2 200 000,00	2 250 000,00
BE	1 582 015,00	1 715 860,00	1 650 000,00	1 750 000,00	976 074,00	930 522,00	900 000,00	1 000 000,00
FR	63 282,00	55 060,00	60 000,00	60 000,00	116 913,00	109 101,00	110 000,00	110 000,00
LUX	7 365,00	8 923,00	9 000,00	9 000,00	170 119,00	177 176,00	220 000,00	225 000,00
NL	3 563 741,00	3 629 359,00	3 778 102,00	3 913 837,00	6 839 735,00	6 543 605,00	6 763 219,00	6 753 742,00
CH	252 061,00	253 000,00	255 000,00	255 000,00	302 212,00	268 066,00	270 000,00	270 000,00
<b>Total</b>	<b>10 652 489,00</b>	<b>11 213 066,00</b>	<b>11 352 102,00</b>	<b>11 687 837,00</b>	<b>10 796 806,00</b>	<b>10 214 376,00</b>	<b>10 463 219,00</b>	<b>10 608 742,00</b>

- **Situation en Allemagne** : L'augmentation des coûts en 2018 est principalement due à la mise en service d'un bateau déshuileur à double coque. Aucun nouveau bateau ni aucun changement dans le réseau de stations de collecte du BEV n'est toutefois prévu en 2019 et 2020.
- **Situation en Belgique** : Le réseau a été adapté en 2019 au regard d'une extension depuis janvier 2019 en ce qui concerne la mise en place d'un service de collecte géré par le Port de Bruxelles en région Bruxelles – Capitale. L'impact budgétaire reste limité. Il est estimé à 8 000 euros en 2020 et 12 000 euros en 2021.

Depuis juillet 2019, De Vlaamse Waterweg a un nouveau cahier des charges pour son bateau déshuileur et son camion, ce qui aura clairement un impact sur les coûts et le rapport coût variable / coût fixe.

D'autre part, le Port d'Anvers a lancé une procédure de mise en concurrence de son marché concernant les bateaux avitailleurs. Le Service Public de Wallonie entamera une procédure identique de nouveau marché sur l'ensemble de son réseau wallon à l'échéance du mois d'août 2020 (zones est et ouest).

Pour l'année 2021, De Vlaamse Waterweg, le Port de Gand et la région Bruxelles-Capitale ne s'attendent pas à ce que leurs coûts augmentent fortement. Les coûts du Port d'Anvers et du Service Public de Wallonie dépendront de l'appel d'offres réalisé en 2020.

- **Situation en France** : Les coûts de collecte devraient augmenter sur la part exploitation (coûts fixes) en fonction de l'indexation des prix. Une nouvelle mise en concurrence débutera fin 2020.
- **Situation au Luxembourg** : Le réseau de collecte reste inchangé. Il ne devrait pas y avoir d'augmentation des coûts.  
Les hausses de recettes sont plus significatives au Luxembourg probablement en raison d'une reprise du transport des bateaux-citernes qui a connu une hausse plus marquée que dans les autres secteurs fluviaux. Le Luxembourg gère de nombreux ECO-comptes détenus par des compagnies pétrolières.
- **Situation des Pays-Bas** : Le réseau de collecte n'évoluera pas en 2020. Cependant les coûts de collectes connaîtront une hausse de 3 % environ à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 pour suivre l'indexation des prix.
- **Situation de la Suisse** : Le niveau des coûts suivra l'indexation des prix, soit une hausse de 0,5 à 1 %.

#### 4. Evaluation des conséquences des basses eaux et de l'évolution conjoncturelle en 2018

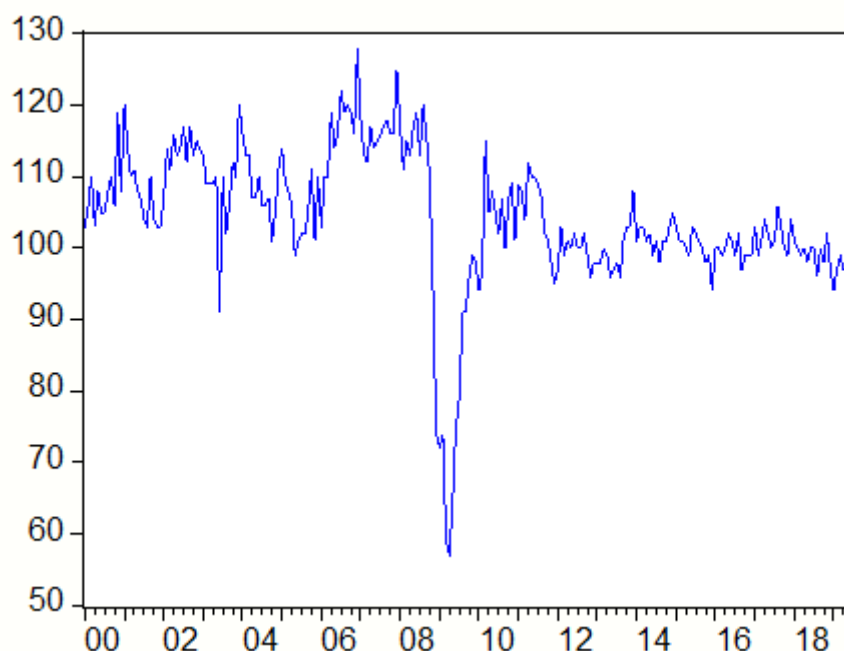
Selon les études de l'observation du marché de la CCNR, alors qu'en 2011, les situations de basses eaux au printemps et en automne, couplées à une demande soutenue, ont conduit à une forte activité de la flotte se traduisant par une consommation importante de gazole, l'année 2018, au contraire, a connu la plus faible consommation de gazole depuis 2011.

Le trafic de marchandises sur le Rhin traditionnel a baissé de 30 % au dernier trimestre de 2018 par rapport au dernier trimestre de 2017. Sur l'ensemble de l'année 2018, le trafic de marchandises (en tonnes) sur le Rhin a diminué d'environ 12 % par rapport à 2017.

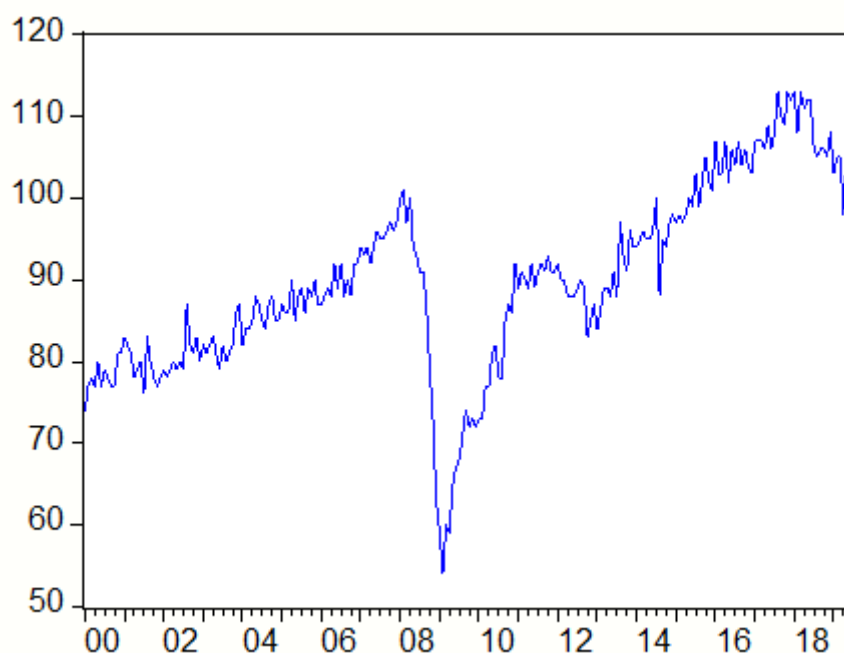
Les effets des basses eaux en 2018 ont contribué de manière décisive à la baisse de 11,1 % du volume des marchandises et de 15,5 % du volume du trafic (en tonnes-kilomètres) sur les voies navigables allemandes. En effet, il semble très probable que les chiffres d'octobre 2018, qui représentent un écart d'environ 21 % par rapport à la moyenne 2015-2018, soient dus au faible niveau des eaux. En tout état de cause, en 2018 le trafic est plus faible que durant les années antérieures, même en période de pleines eaux. En juillet, par exemple, on remarque un écart de 12 % par rapport à la moyenne 2015-2018. Alors qu'en novembre 2018 - un mois encore marqué par de fortes basses eaux - il semble qu'il n'y ait eu qu'un léger écart de trafic. Cela laisse à penser que les basses eaux n'expliquent pas à elles seules la baisse de trafic et de consommation de gazole.

Le recul du trafic de marchandises sur le Rhin et du trafic sur les voies navigables allemandes en 2018 s'explique également par la situation économique, qui s'est sensiblement détériorée au second semestre. Cela s'est principalement reflété dans la production d'acier. Ce ralentissement est largement imputable à la baisse de la production automobile européenne. Une baisse de la production d'acier (et de la production automobile) est d'une grande importance pour le transport fluvial sur le Rhin, notamment pour le transport de minerai de fer, d'acier et de charbon.

**Indice de la production allemande de fonte et d'acier, source : Eurostat**



**Indice de la production automobile européenne, source : Eurostat**



Par ailleurs, l'Institut pour l'Économie mondiale (Institut für Weltwirtschaft) à Kiel écrit dans son rapport économique publié en septembre 2019 [Kieler Konjunkturbericht nr 59 (2019, Q3)] : « Bien que les baisses [de l'économie allemande] au second semestre soient probablement dues en grande partie à des facteurs particuliers tels que les problèmes des constructeurs automobiles [...] et le faible débit du Rhin, la dynamique économique industrielle fondamentale a également considérablement faibli au cours de la même période. »

Un autre facteur qui explique cette baisse de consommation de gazole est la modernisation de la flotte avec des bateaux plus grands, plus performants avec des systèmes techniques permettant de réduire la consommation de gazole.

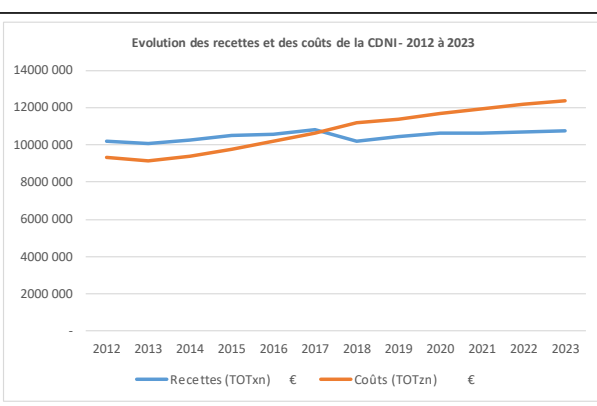
## 5. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives

Sur la base des enseignements acquis depuis 2012 (Appendice 1), et des estimations fournies par les IN, une projection estimée a été réalisée pour les exercices 2019 à 2023 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 2018 présentent un excédent cumulé depuis 2011 d'environ 3 700 000 euros. Les recettes sont globalement stables, tandis que les coûts augmentent régulièrement. L'année 2018 devrait s'achever pour la première fois avec un déficit d'un million d'euros. 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 graisseux. Cette tendance se poursuit au premier semestre 2019.

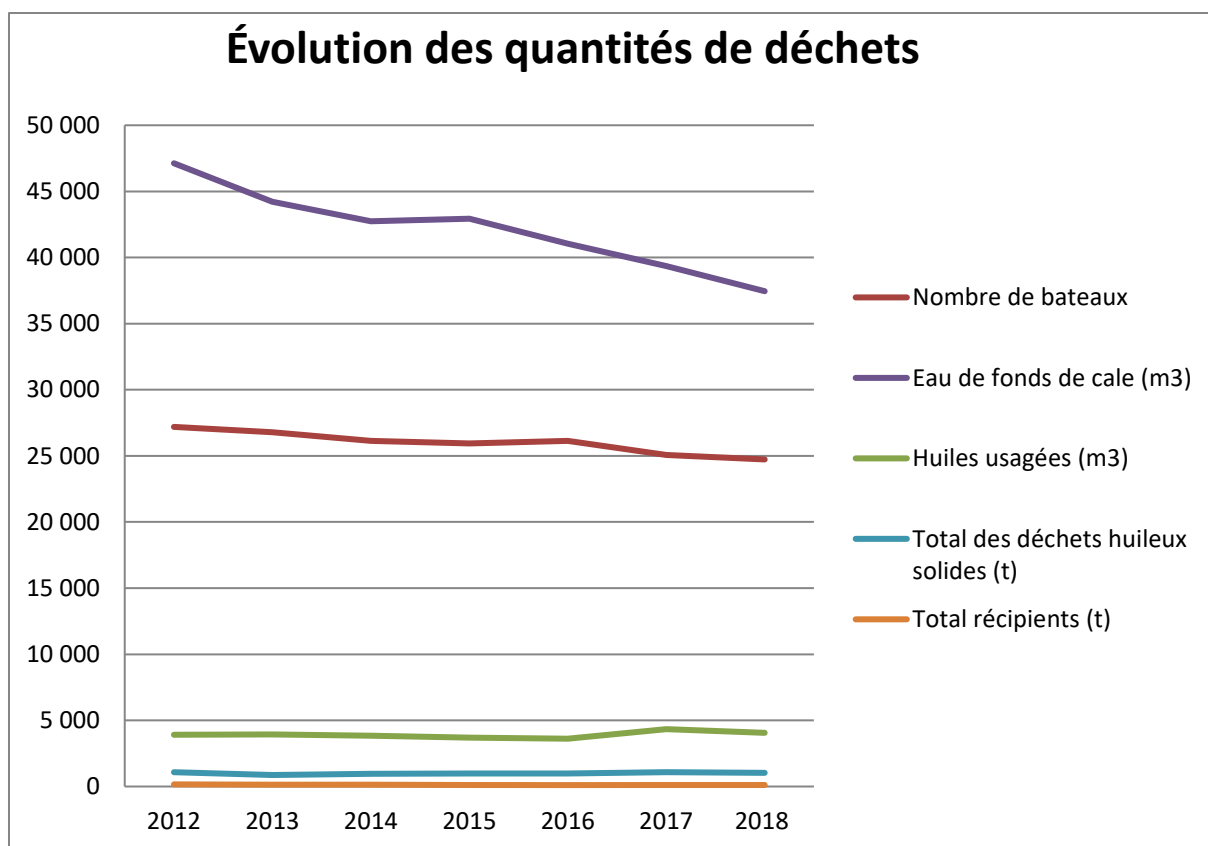
Les IN ont communiqué les prévisions ci-après pour les années 2019 - 2020. Les données prévisionnelles manquantes ont été complétées dans le tableau ci-après sur la base des données des années antérieures et de la tendance actuelle. Cette hypothèse ne prend pas en compte une éventuelle augmentation de la rétribution d'élimination (aujourd'hui fixée à 7,50 euros pour 1 000 litres de gazole).

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	10 214 376	11 213 066	- 998 690	3 750 391
2019	10 463 219	11 352 102	- 888 883	2 861 508
2020	10 608 742	11 687 837	- 1 079 095	1 782 413
2021	10 658 742	11 921 594	- 1 262 852	519 561
2022	10 708 742	12 160 026	- 1 451 284	- 931 723
2023	10 758 742	12 403 227	- 1 644 485	- 2 576 208
<b>Total</b>	<b>125 784 873</b>	<b>129 206 331</b>	<b>- 3 421 458</b>	



Les rétributions d'élimination depuis 2011 varient entre 10 200 000 € et 10 800 000 €. 2017 a connu les plus fortes recettes avec 10 796 806 € et 2018 les plus faibles avec 10 214 376 € (montant provisoire).

En ce qui concerne la quantité de déchets huileux et graisseux collectés, en nombre d'opérations et en volume, la tendance générale est en légère baisse, avec une baisse continue des eaux de fond de cale.



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. l'extension du réseau de collecte en Belgique, dans une moindre mesure ;
4. en Allemagne, un ancien bateau déshuileur a été remplacé par un bateau déshuileur à double coque ;
5. l'inflation s'est également traduite par une augmentation des coûts ;
6. la modernisation de la flotte par des bateaux produisant moins de déchets ;
7. l'augmentation des coûts d'élimination et de traitement (taxes sur l'incinération...)
8. enfin, l'impact du taux de change entre le Franc suisse et l'Euro.

#### 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. Une vision stratégique sur l'avenir du réseau de stations de réception de déchets huileux et graisseux sera établie en partenariat avec la profession en 2020.
- 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 l'adhésion d'un ou plusieurs Etats pourrait 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 participait à l'équilibre trouvé et à la bonne acceptation de la CDNI par la profession.
- Il convient également de considérer les besoins de modernisation de la flotte des bateaux déshuileurs<sup>1</sup>. Actuellement environ 80 % des bateaux déshuileurs en service ont été construits avant 1980. A long terme, ces bateaux ne seront plus conformes à la réglementation en vigueur : en effet - à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2038, tous les bateaux déshuileurs devront être équipés d'une double coque en vertu des prescriptions de l'ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures). 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, seulement trois bateaux possèdent actuellement une double coque. Des concertations seront entreprises au niveau national en prenant en considération le renouvellement de la flotte des bateaux déshuileurs notamment avec l'élaboration d'un plan stratégique pluriannuel.  
Il est rappelé ici l'importance des investissements et de l'innovation qui peuvent avoir des effets positifs sur la structure des prix et la stabilité des coûts.

## 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 euros à 8,50 euros par m<sup>3</sup> de gazole avitaillé entraînera une augmentation des revenus d'environ 1,3 à 1,4 million d'euros ; une augmentation de 2 euros se traduirait par une hausse de 2,6 à 2,8 millions d'euros, etc.

Sur la base des estimations communiquées par les institutions nationales pour les années 2019-2020 et des prévisions de recettes basées sur la moyenne des recettes des huit dernières années pour les années 2021 à 2025, le Secrétariat présente deux scénarios avec une augmentation du montant de la rétribution d'élimination en 2021.

---

<sup>1</sup> Point traité dans le rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2019

**Hypothèse 1** : augmentation du montant de la rétribution d'élimination de manière progressive par palier de 0,50 euro par an dès 2021 :

	2018 - 7,50€	2019 - 7,50€	2020 - 7,50€	2021 - 8,00€	2022 - 8,50€	2023 - 9,00€	2024 - 9,00€	2025 - 9,00€
Coût collecte et élimination	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Rétribution d'élimination	10 895 334	10 463 219	10 608 742	11 369 325	12 136 574	12 910 490	12 970 490	13 030 490
Excédent /Déficit	-317 733	-888 883	-1 079 095	-552 269	-23 451	507 264	319 200	126 174
Excédent /déficit cumulé	3 750 391	2 861 508	1 782 413	1 230 144	1 206 693	1 713 957	2 033 157	2 159 330

**Hypothèse 2** : augmentation du montant de la rétribution d'élimination en 2021 pour un maintien pluriannuel :

à 7.50€

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Coût collecte et élimination	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Rétribution d'élimination	10 214 376	10 463 219	10 608 742	10 658 742	10 708 742	10 758 742	10 808 742	10 858 742
Excédent /Déficit	-998 691	-888 883	-1 079 095	-1 262 852	-1 451 284	-1 644 484	-1 842 549	-2 045 574
Excédent /déficit cumulé	3 750 391	2 861 508	1 782 413	519 561	-931 723	-2 576 207	-4 418 755	-6 464 330

à 8.00€

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Coût collecte et élimination	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Rétribution d'élimination	10 895 334	10 463 219	10 608 742	11 369 325	11 422 658	11 475 991	11 529 325	11 582 658
Excédent /Déficit	-317 733	-888 883	-1 079 095	-552 269	-737 367	-927 235	-1 121 966	-1 321 658
Excédent /déficit cumulé	3 750 391	2 861 508	1 782 413	1 230 144	492 776	-434 458	-1 556 424	-2 878 082

à 8.50€

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Coût collecte et élimination	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Rétribution d'élimination	10 214 376	10 463 219	10 608 742	12 079 908	12 136 574	12 193 241	12 249 908	12 306 574
Excédent /Déficit	-998 691	-888 883	-1 079 095	158 314	-23 451	-209 985	-401 383	-597 742
Excédent /déficit cumulé	3 750 390,79	2 861 508	1 782 413	1 940 727	1 917 275	1 707 290	1 305 907	708 165

à 9.00€

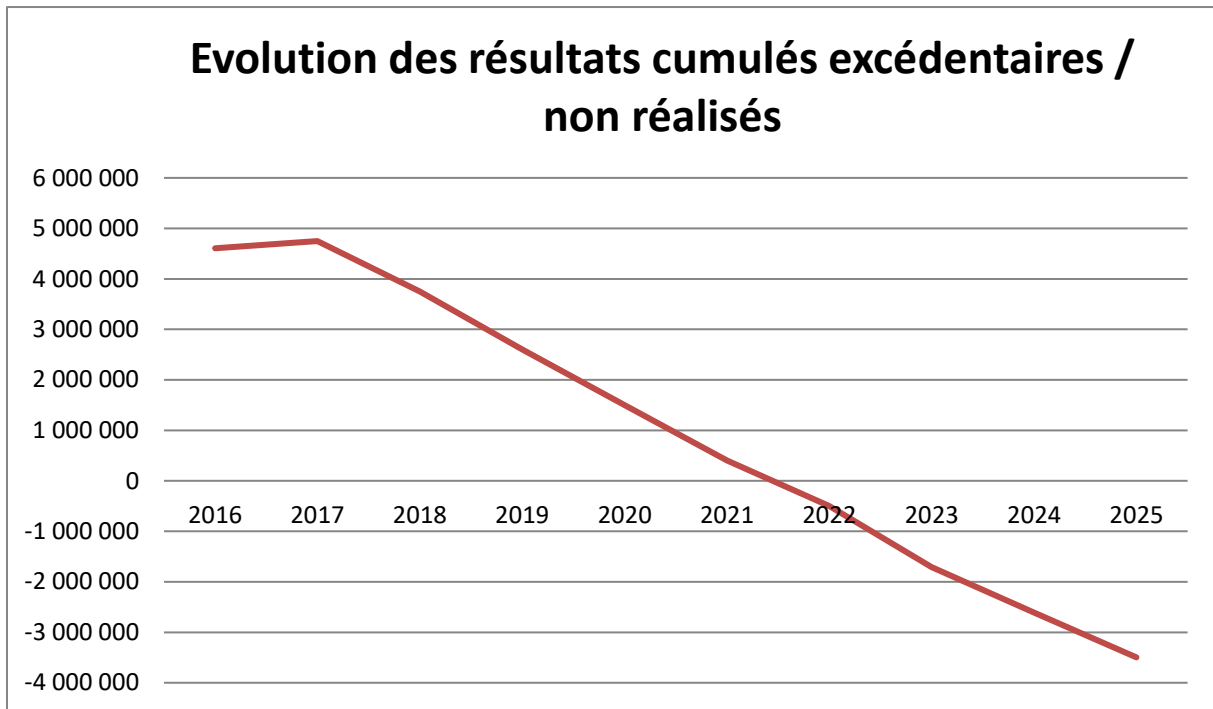
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Coût collecte et élimination	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Rétribution d'élimination	10 214 376	10 463 219	10 608 742	12 790 490	12 850 490	12 910 490	12 970 490	13 030 490
Excédent /Déficit	-998 691	-888 883	-1 079 095	868 897	690 465	507 264	319 200	126 174
Excédent /déficit cumulé	3 750 390,79	2 861 508	1 782 413	2 651 309	3 341 774	3 849 039	4 168 238	4 294 412

Les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvrent plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux depuis 2018 et dès 2021 les excédents seront épuisés. L'augmentation de la rétribution d'élimination semble donc inévitable et devra intervenir au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2021. Les hypothèses ci-dessus, font apparaitre que plus l'augmentation de la rétribution d'élimination interviendra tardivement, plus celle-ci devra être importante.

Pour mémoire, lors de l'audition des organisations agréées du 14 décembre 2017, la profession s'est exprimée non pour une augmentation progressive de la rétribution d'élimination, mais une hausse directe à 8,00 € lorsque cela s'avérera nécessaire et de viser en conséquent un maintien pluriannuel. La profession est invitée à une nouvelle audition le 17 décembre 2019.

Compte tenu des dernières tendances constatées, l'IIPC propose une augmentation à 8,50 euros afin de permettre une perspective pluriannuelle.

**8. Proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2020**



**Appendices :**

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2018

Appendice 2 : Description comparative entre les États

**Données cumulées et variations en %  
2012 - 2018**

CDNI											
2012-2018		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2018
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	23 618	27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	24 730	205601	-9,05%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3 4 625	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	32046	3,67%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3 10 908	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 452	305768	-20,53%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T 959	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	7967	-4,45%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T 152	162	141	129	124	107	110	114	1039	-29,53%
<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Zn - Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>											
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€ 9 603 593	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 213 067	79285140	20,45%
<b>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / Xn - geïnde verwijderingsbijdrage</b>											
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€ 10 448 843	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 214 376	83035530	0,38%

\*provisoire / Vorläufig / voorlopig

## 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. Les bateaux déshuileurs exploités en Allemagne possèdent tous un équipage composé de deux personnes. 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 à la suite d'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 l'ensemble des coûts pour les prestations fournies.

### **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 kilomètres (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 kilomètres 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 – Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques. Enfin, le Port de Bruxelles agit en tant que donneur d'ordre au sein de la Région Bruxelles-Capitale.

**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 cinq donneurs d'ordre (Flandre : deux ports et une autorité de la voie d'eau, Bruxelles : un port 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. En Région Bruxelles-Capitale, le Port de Bruxelles prévoit une collecte à l'écluse de Molenbeek.

**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 (Voies navigables de France) 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.

## **SECRETARIAT EXÉCUTIF DE LA CDNI**

Commission centrale pour la navigation du Rhin

---

### **Palais du Rhin**

2 place de la République - CS 10023 F-67082

Strasbourg Cedex

+33 (0)3 88 52 20 10

[secretariat@cdni-iwt.org](mailto:secretariat@cdni-iwt.org)

[www.cdni-iwt.org](http://www.cdni-iwt.org)

The logo for the Central Commission for Navigation on the Rhine (CDNI) consists of the letters 'CDNI' in a bold, white, sans-serif font, centered within a solid black rectangular box.