



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 À L'ÉVALUATION
ANNUELLE DU SYSTÈME DE FINANCEMENT
ET PROPOSITION POUR LE MONTANT DE LA
RÉTRIBUTION D'ÉLIMINATION 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 2021
(Articles 10 et 14)

SOMMAIRE

1. Recettes et dépenses de 2011 à 2017 : l'équilibre financier
 2. Évolution financière en 2018-2019 : les premiers déficits
 3. 2020 : l'année de la pandémie virale du Covid-19
 4. Prévisions pour 2021-2022 : la stabilisation du système
 5. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives
 6. Réflexions en cours pouvant impacter la péréquation financière
- Appendices

1. Recettes et dépenses de 2011 à 2017 : l'équilibre financier

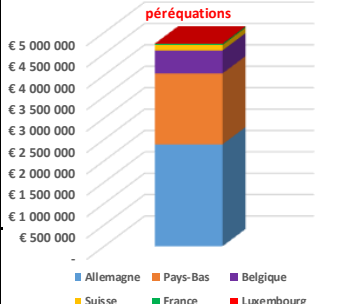
Lors de la signature de la CDNI en 1996, les États contractants se sont accordés sur une rétribution d'élimination de 7,50 euros pour 1 000 litres de gazole exemptés de droits de douane et d'autres droits. Avec ce montant, les recettes ont été supérieures au montant nécessaire pour couvrir les coûts 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
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
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

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 : les premiers déficits

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. Cette perte se poursuit en 2019 avec également une perte d'environ 1 million d'euros. Après déduction des déficits 2018 et 2019 l'excédent cumulé entre 2011 et 2017 se réduit à environ 2,7 millions d'euros au terme de l'exercice 2019.

Au vu des résultats des trois premiers trimestres 2020, il est déjà certain que les coûts resteront supérieurs aux recettes. 2020 se soldera donc également par un déficit de plus d'un million d'euros.

Au cours de la période 2011-2019, les coûts de collecte et d'élimination sont passés de 9,6 millions € à 11,3 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 :

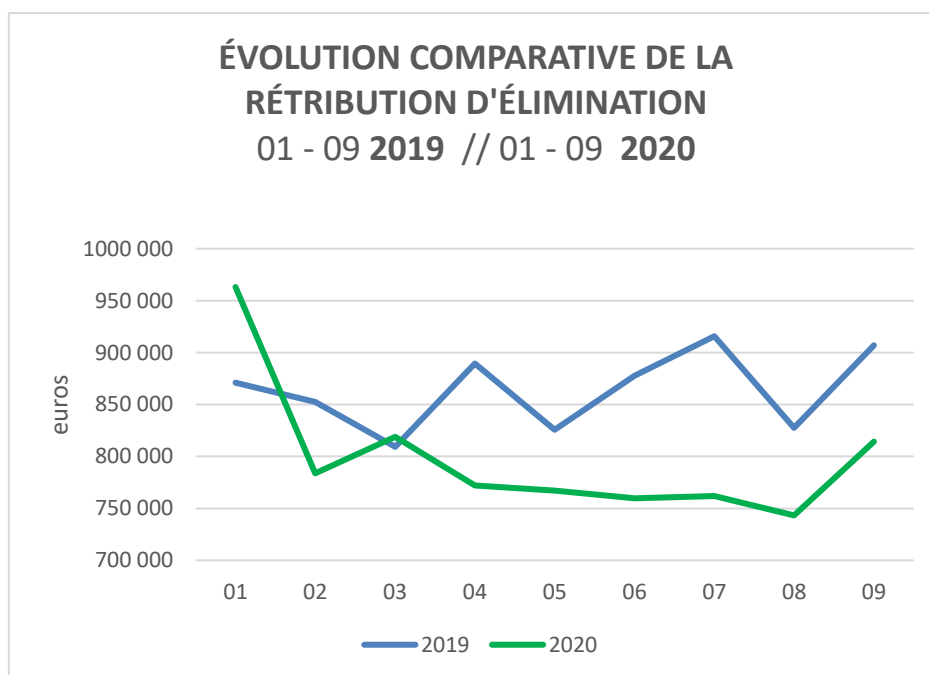
- Les revenus tirés des huiles usées sont à un niveau extrêmement bas.
- Le coût de l'élimination des eaux de fond de cale est en hausse.
- Les coûts d'exploitation des stations de réception suivent les indices du coût de la vie.
- Le réseau de stations de réception est en extension ou nécessite un renouvellement.
- La mise en service de bateaux déshuileurs à double coque qui deviendra obligatoire au 31 décembre 2038.
- L'inflation.

Constatant que les coûts restent durablement supérieurs aux recettes la CPC, sur proposition de l'IIPC et en concertation avec les organisations agréées a décidé de porter le montant de la rétribution à 8,50 euros pour 1 000 l. de carburant avitaillé, à partir du 1^{er} janvier 2021 afin de permettre la stabilité du système (Résolution CDNI 2020-I-2).

3. 2020 : l'année de la pandémie virale du Covid-19

La pandémie virale du Covid-19, en raison de son impact sur le volume des échanges et des importantes limitations dans la mobilité des personnes a occasionné une restriction inédite de l'activité de croisière fluviale et à une moindre mesure des échanges marchands. Bien que les conséquences sur le transport fluvial soient encore incomplètement cernées, il reste important de scruter les effets sur le système de financement de la Partie A de la CDNI.

Sur les neuf premiers mois 2020, il est déjà observé une baisse de 7,85% (soit 610 000 euros) de revenus issus de la rétribution d'élimination par rapport à 2019.



Données péréquation financière internationale

Bien que soit constatée une baisse modérée de la demande de transport de marchandises et un repli de l'activité de croisière fluviale les coûts ne diminuent pas en proportion. La majeure partie des coûts de collecte et d'élimination étant des coûts fixes pour une part supérieure à 70 %. Les coûts constatés sur la base de la péréquation provisoire du troisième trimestre 2020 s'élèvent à 8 476 500 euros, soit + 0,05% par rapport à 2019 pour la même période.

Il y a cependant de fortes disparités régionales :

- **Situation en Allemagne :**

- **Recettes** : l'arrêt complet de la navigation à passagers (bateaux de croisière comme bateaux d'excursion journalière) a eu un fort impact sur les recettes, avec un pic atteignant 32% sur un mois par rapport aux recettes constatées habituellement.
- **Coûts** : la part des coûts fixes est élevée. Il n'a pas été constaté de recul réel des coûts, même si les demandes d'élimination ont accusé une très légère baisse. Aucune étude n'a été faite pour quantifier l'impact de la crise sur l'élimination des déchets huileux et gras.

- **Situation au Luxembourg :**

- **Recettes** : pas d'impact dû à la navigation à passagers, seul 1% des recettes dépendent de ce mode de transport.

- **Situation aux Pays-Bas :**

- **Recettes** : très faible baisse des revenus au 1^{er} semestre 2020 (environ 7000 € sur un total de 3,3 millions en moyenne par semestre). Des différences structurelles et un impact moins important de la crise sur la circulation des bateaux expliquent les différences en termes de recettes. La navigation à passagers ne représente qu'une activité minime par rapport aux autres modes de transports fluviaux et ne s'est arrêtée que partiellement.
- **Coûts** : Les coûts ont légèrement baissé (0,89%) par rapport à la même période en 2019.

- **Situation en Suisse :**

- **Recettes** : la Suisse a observé également une large réduction de l'activité de la navigation à passagers. Les bateaux à cabines internationaux ont été complètement à l'arrêt et ont repris leur activité de façon très limitée (5%) depuis septembre. Ce qui n'a cependant pas d'impact puisque les bateaux à cabines internationaux ne s'avitailent pas à Bâle. Les deux bateaux d'excursion journalière ont eu des heures de fonctionnement réduites.
- **Coûts** : Les services de collecte et d'élimination ont été inchangés. Les collectes sont restées stables pour le transport des marchandises (cargaison sèche, cargaison liquide et conteneur).

4. Prévisions pour 2021-2022 : la stabilisation du système

Avec un premier ajustement de la rétribution d'élimination à 8,50 euros au 1^{er} janvier 2021 le système devait progressivement retrouver l'équilibre, mais le recul de l'offre de transport et donc des rétributions d'élimination en 2020 dûs à la pandémie virale de Covid-19 et une augmentation continue des coûts de collecte et de traitement rendent un retour à l'équilibre, à court terme, incertain. (voir aussi point 5).

Estimation des recettes et dépenses pour 2021 et 2022

Etat	Dépense PF définitive 2018	Dépense PF définitive 2019	Estimation dépenses 2020	Estimation dépenses 2021	Estimation dépenses 2022	Recettes PF définitive 2018	Recettes PF définitive 2019	Estimation recettes 2020	Estimation recettes 2021	Estimation recettes 2022
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
DE	5 550 619,00	5 586 787,00	5 650 000,00	5 800 000,00	5 850 000,00	2 185 906,00	2 228 568,00	1 750 000,00	2 150 000,00	2 300 000,00
BE	1 731 450,00	1 669 067,00	1 687 617,33	1 765 000,00	1 800 000,00	923 906,00	943 034,00	925 065,33	1 135 000,00	1 135 000,00
FR	55 060,00	46 064,00	67 000,00	61 000,00	61 000,00	109 101,00	106 372,00	45 000,00	102 000,00	125 000,00
LUX	8 923,00	8 963,00	8 028,00	9 000,00	9 000,00	177 176,00	186 774,00	198 090,67	255 000,00	255 000,00
NL	3 633 057,00	3 744 230,00	3 784 837,00	3 825 884,39	3 867 376,95	6 543 605,00	6 523 389,00	6 413 910,83	7 157 659,57	7 229 236,17
CH	253 000,00	265 715,00	193 333,33	255 000,00	260 000,00	268 066,00	285 350,00	195 400,00	306 000,00	306 000,00
Total	11 232 109,00	11 320 826,00	11 390 815,67	11 715 884,39	11 847 376,95	10 207 760,00	10 273 487,00	9 527 466,83	11 105 659,57	11 350 236,17

5. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives

Sur la base des enseignements acquis depuis 2012 (Appendice 1), une projection estimée a été réalisée pour les exercices 2019 à 2022 du système de financement de la collecte et de l'élimination des déchets de la partie A de la Convention.

Les données de l'exercice 2019 présentent un excédent cumulé depuis 2011 d'environ 2 677 000 euros. Avec une chute importante des recettes en 2020 et des coûts en augmentation, l'année 2020 devra faire face à des pertes record.

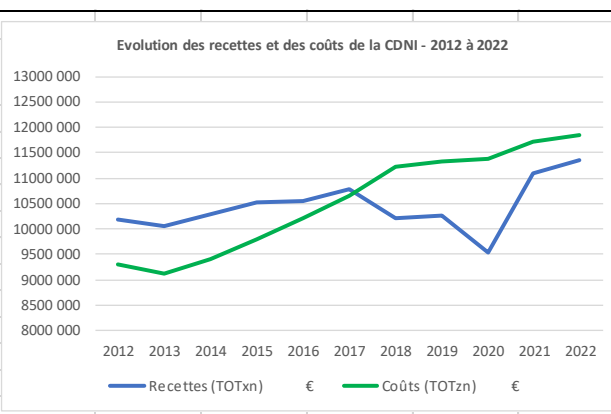
L'augmentation de la rétribution d'élimination à 8,50 euros au 1^{er} janvier 2021 ne permettra sans doute pas d'atteindre l'équilibre. Les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne permettront pas de couvrir le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux.

Les raisons de cette évolution des coûts s'expliquent par plusieurs facteurs :

- 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 sont quasiment nulles.
- Il est probable que le coût de l'élimination des eaux de fond de cale continuera d'augmenter.
- L'augmentation des coûts d'élimination et de traitement (taxes sur l'incinération...)
- 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.
- L'inflation.
- L'impact du taux de change entre le Franc suisse et l'Euro.

Prévisions des recettes et des dépenses pour les années 2020 - 2022

Recettes et dépenses - 2012/2022				
	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	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	3 724 732
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	2 677 474
2020	9 527 467	11 390 816	- 1 863 349	814 125
2021	11 105 658	11 715 884	- 610 226	203 899
2022	11 350 239	11 847 377	- 497 138	- 293 239
Total	114 836 921	115 975 410	- 1 138 489	



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 2021.
- Les conséquences de la pandémie virale du Covid-19.
- La France mène toujours 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.
- Il convient également de considérer les besoins de modernisation de la flotte des bateaux déshuileurs¹. 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^{er} 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.

Appendices :

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2019

Appendice 2 : Description comparative entre les Etats

¹ 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

**Données cumulées et variations en %
2012 - 2019**

CDNI												
2012-2019		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2019	
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	231 832	-5,19%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	36 081	2,88%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	339 780	-27,84%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	7 967	-9,22%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	1 039	-24,68%
<u>Zn</u> -	und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering											
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	90 624 927	21,61%
<u>Xn</u> -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage											
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	93 302 400	0,96%

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.