

Recueil de résolutions CPC de la réunion du 22 juin 2021

Communication du Secrétariat

CDNI	Résolutions CDNI
2021-I-1	CDNI - Budget prévisionnel 2022
2021-I-2	Rapport du Secrétariat sur les comptes de l'exercice 2020 de la CDNI
2021-I-3	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 2022 (Articles 10 et 14)
2021-I-4	Partie A Contrat SPE-CDNI actuel : prolongation pour une année supplémentaire
2021-I-5	Partie B Utilisation de l'attestation de déchargement par voie électronique : amendement de l'article 6.03 du Règlement d'application de la CDNI
2021-I-6	Partie C Amendement aux articles 8.02 et 9.01 du Règlement d'application de la CDNI en vue de la prise en compte de bateaux à passagers de plus de 12 passagers et de bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage
2021-I-7	Partie C Harmonisation internationale pour les ordures ménagères et uniformisation des pictogrammes utilisés : amendement de l'article 9.03 et lignes directrices
IIPC	Résolutions IIPC
2021-I-1	Constat de la péréquation provisoire 4ème trimestre 2020
2021-I-2	Constat de la péréquation provisoire 1er trimestre 2021

Résolution CDNI 2021-I-1

CDNI – Budget 2022

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le budget détaillé, préparé par le Secrétariat (CPC (21) 07 interne), et conformément à l'article 1^{er} du Règlement financier de la CDNI,

adopte le budget 2022 de la CPC au titre de l'article 14 paragraphe 6 de la Convention ainsi que le budget 2022 de l'IIPC au titre de l'article 10 paragraphe 6 de la Convention, s'élevant à un total de 520 800 €,

décide l'abondement au fonds d'investissement de 85 000 €,

arrête la répartition suivante des cotisations des Parties contractantes sur la base du montant total de 605 800 €. Les cotisations seront les suivantes :

Pays	2022
Allemagne	139 566,67 €
Belgique	81 666,67 €
France	55 611,67 €
Luxembourg	52 716,67 €
Pays-Bas	217 731,67 €
Suisse	58 506,67 €
TOTAL	605 800,00 €

Les contributions seront versées au compte de la CDNI auprès de la banque CIC Est domiciliée à Strasbourg au plus tard le 31 mars 2022.

Cette résolution prend effet au 1^{er} janvier 2022.

Résolution CDNI 2021-I-2

Rapport du Secrétariat sur les comptes de l'exercice 2020 de la CDNI

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le rapport du Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur la situation financière de la CDNI relative à l'exercice 2020,

vu également le rapport des comptes sur cet exercice 2020 de l'organisme de contrôle PWC,

adopte le bilan de l'exercice 2020 en annexe présentant un total de 479 403,38 € et

donne quitus au Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Annexes non publiées

Résolution CDNI 2021-I-3

Partie A

Maintien du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 8,50 euros pour 1000 l de gazole délivré en 2022

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, notamment son article 6 et l'article 3.03 du Règlement d'application de la Convention ;

vu la proposition de l'IIPC du 27 mai 2021, soumise conformément à l'article 4.01 paragraphe 1 du Règlement d'application de la Convention susmentionnée ;

vu le rapport de l'IIPC du 3 juin 2021 relatif à la gestion du système de financement conformément à l'article 6 de la CDNI, joint à la présente résolution ;

tenant compte de l'avis de la profession, qui se dit satisfaite du déploiement actuel du réseau des stations de réception et se dit favorable aux nécessaires augmentations de la rétribution d'élimination dès lors qu'elles sont modérées et échelonnées dans le temps ;

prenant acte du fait que les effets de la hausse de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1^{er} janvier 2021 sur le financement du système ne peuvent pas encore être mesurés dans le contexte exceptionnel de la pandémie virale de la Covid-19 ;

prenant acte que l'année 2020 est marquée par un déficit important, et ce en conséquence de la pandémie qui a impacté significativement les recettes ;

considérant que l'excédent cumulé depuis l'année 2011 devrait encore être suffisant pour couvrir un éventuel déficit pour l'année 2021 ;

décide de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1000 l de gazole délivré en 2022.

Annexe : Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2022 (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 2022
(Articles 10 et 14)

1. Évolution financière de 2011 à 2020

Lors de la signature de la CDNI en 1996, les Parties contractantes se sont accordées sur une rétribution d'élimination de 7,50 euros pour 1 000 l de gazole délivré. Avec ce montant, les recettes ont été supérieures au montant nécessaire pour couvrir les coûts et ont donc généré un excédent au cours des sept premières années de mise en œuvre de la Partie A.

Au total, cet excédent a atteint environ 4 700 000 d'euros en 2017, somme redistribuée aux États contractants suivant la clé de répartition fixée dans la CDNI. En 2020, cet excédent est passé sous 1 000 000 d'euros.

Pour la première fois depuis l'entrée en vigueur de la CDNI, l'année 2018 se solde par un déficit d'environ 1 000 000 d'euros.

L'année 2018 avait été marquée par une période de basses eaux.

Le trafic de marchandises sur le Rhin a baissé de 30 % au dernier trimestre par rapport à la même période en 2017.

Sur l'ensemble de l'année 2018, le trafic de marchandises (en volume) sur le Rhin a diminué d'environ 12 % par rapport à 2017. Cependant les basses eaux n'expliquent pas à elles seules la baisse de trafic et de consommation de gazole elle s'explique également par la situation économique, qui s'est sensiblement détériorée au second semestre.

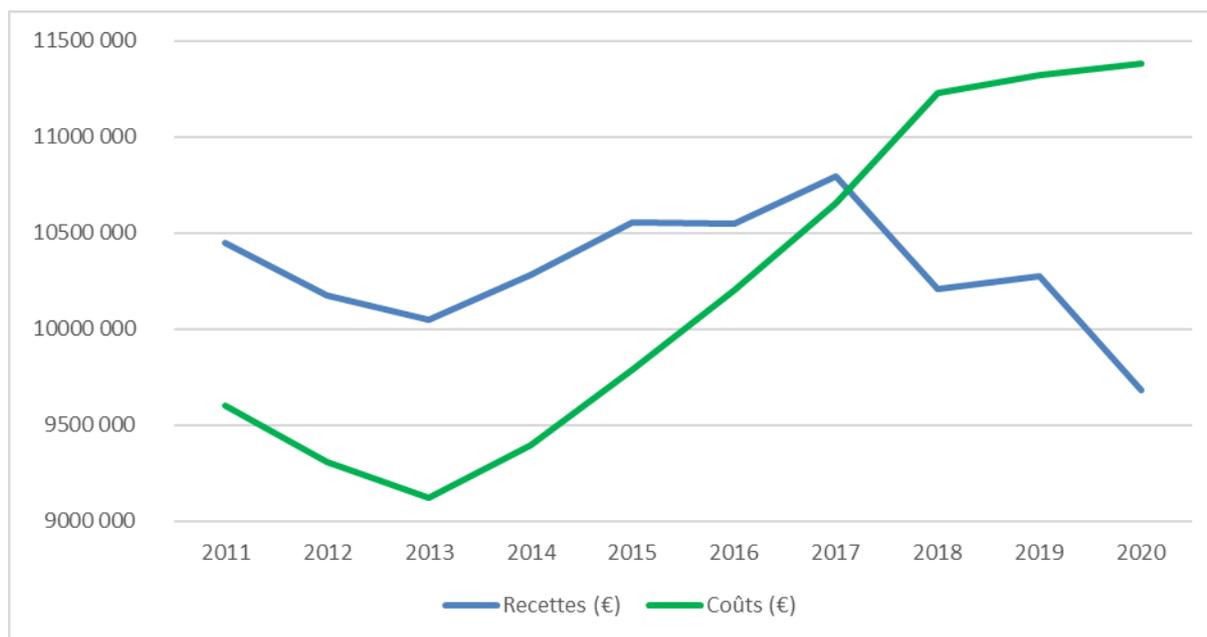
D'autre part, en 2018, a été mis en service un bateau déshuileur double coque qui a eu un impact non négligeable sur les coûts.

L'année 2019 s'est également achevée avec un manque à gagner d'environ 1 000 000 d'euros. Malgré l'amélioration des niveaux d'eau, les recettes n'ont augmenté que marginalement par rapport à l'année 2018, marquée par les basses eaux. Les coûts sont restés au même niveau que l'année précédente (avec une légère augmentation).

2020 a également fortement marqué le système de financement. La pandémie de la Covid-19 a occasionné une restriction inédite de l'activité de croisière fluviale et dans une moindre mesure des échanges marchands. Les effets sur le système de financement de la Partie A de la CDNI sont conséquents avec un recul record des revenus issus des rétributions d'élimination de l'ordre de 5,7 % par rapport à 2019.

La demande de prestations d'élimination a diminué en corrélation avec le recul du transport de marchandises et avec la baisse de l'activité de la navigation à passagers. Néanmoins, en raison de la part élevée des coûts fixes dans les coûts totaux, les coûts n'ont pas diminué et ont même légèrement augmenté.

■ FIGURE 1 : ÉVOLUTION DES RECETTES ET DES COUTS 2011-2020¹



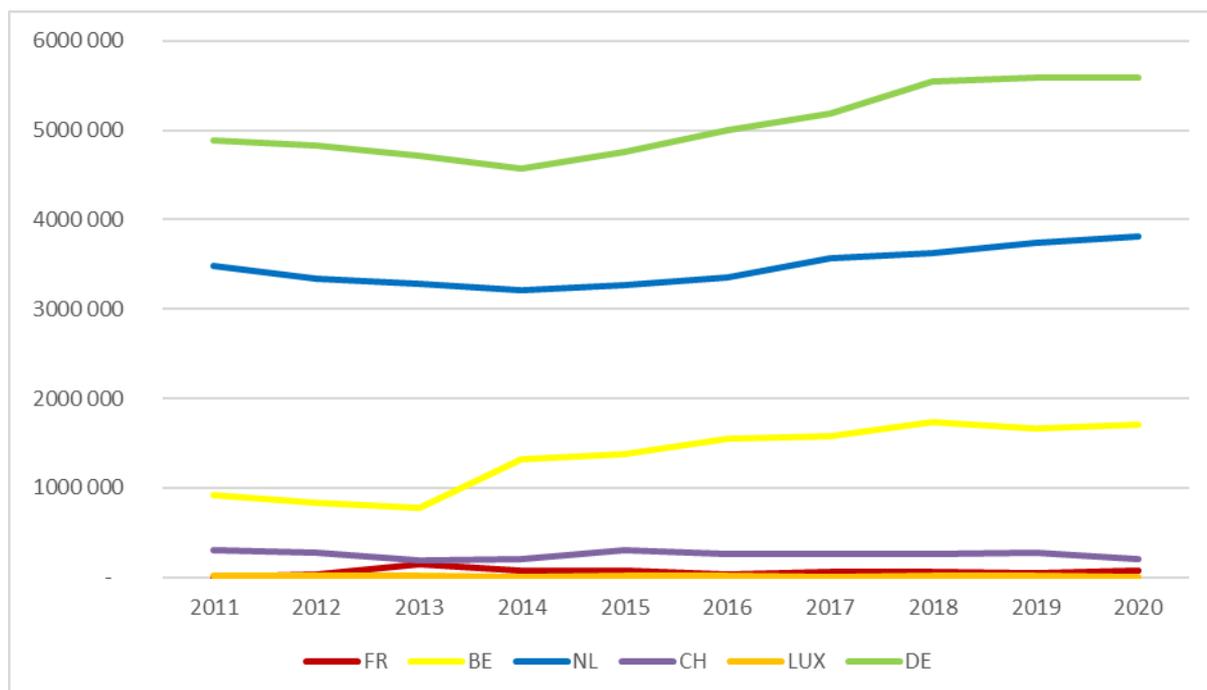
Au cours de la période 2011-2020, les coûts de collecte et d'élimination sont passés de **9 600 000** euros à **11 385 000** euros.

Les rétributions d'élimination depuis 2011 varient entre **9 680 500**² euros (2020) et **10 796 800** euros (2017).

¹ Sauf avis contraire, toutes les données sont extraites des péréquations financières internationales de la CDNI. Les données 2020 sont des données provisoires.

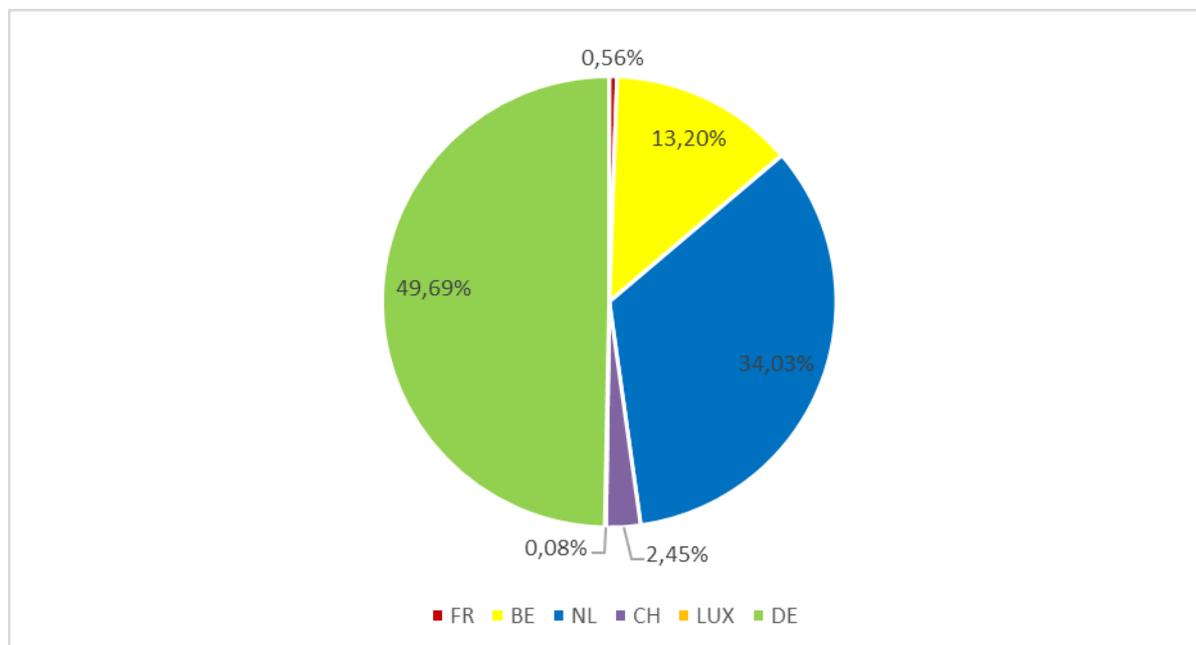
² Montant provisoire

■ FIGURE 2 : ÉVOLUTION DES COÛTS par IN 2011-2020



Les coûts sont issus du seul financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments.

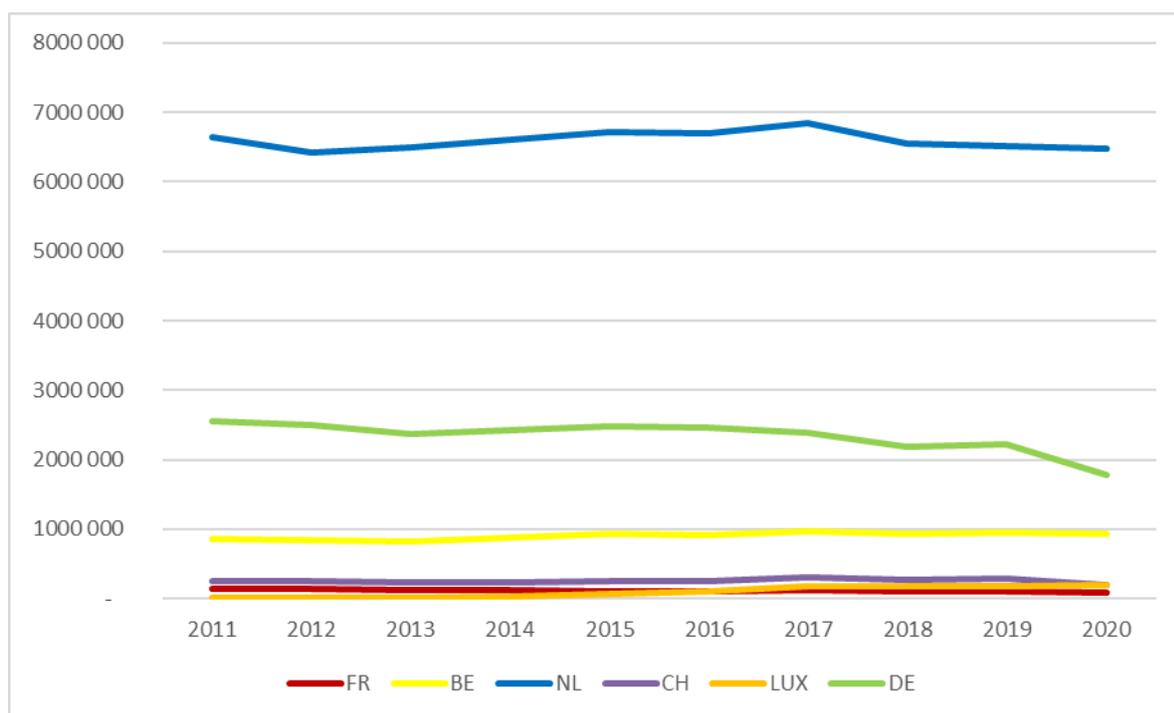
■ FIGURE 3 : RÉPARTITION DES COÛTS par IN 2011-2020



Au cours de cette période ont été collectés :

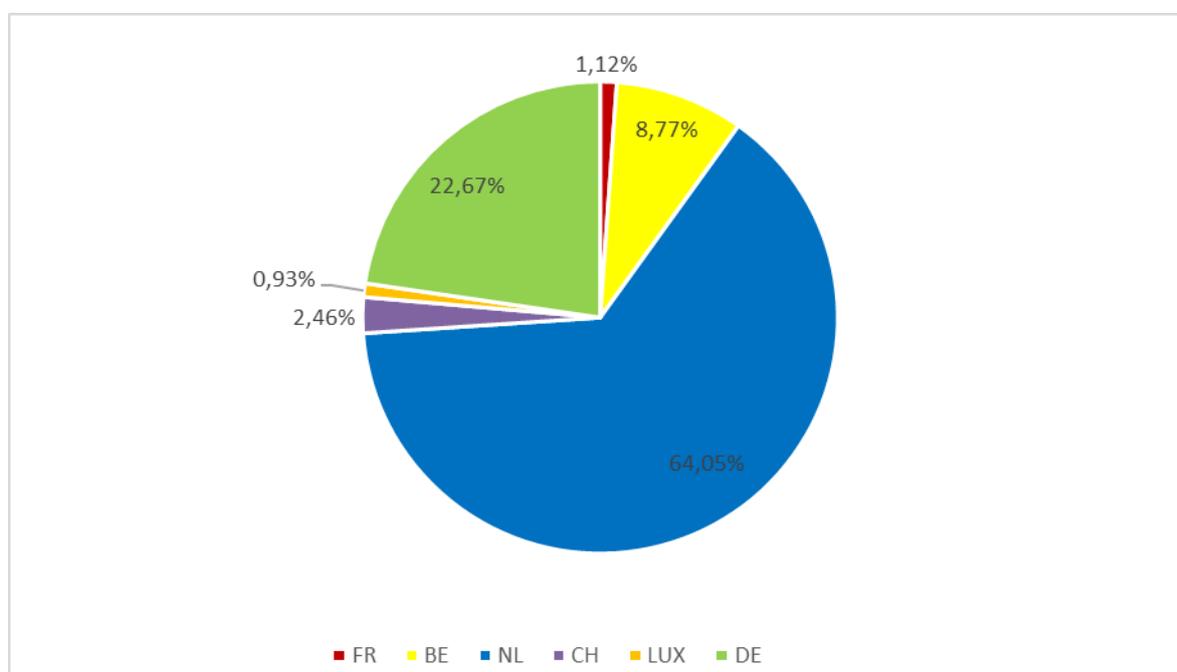
- **409 615 m³** d'eaux de fond de cale ;
- **40 035 m³** d'huiles usagées ;
- **10,165 tonnes** de déchets huileux solides ;
- **1,276 tonne** de récipients.

■ FIGURE 4 : ÉVOLUTION DES RECETTES par IN 2011-2020



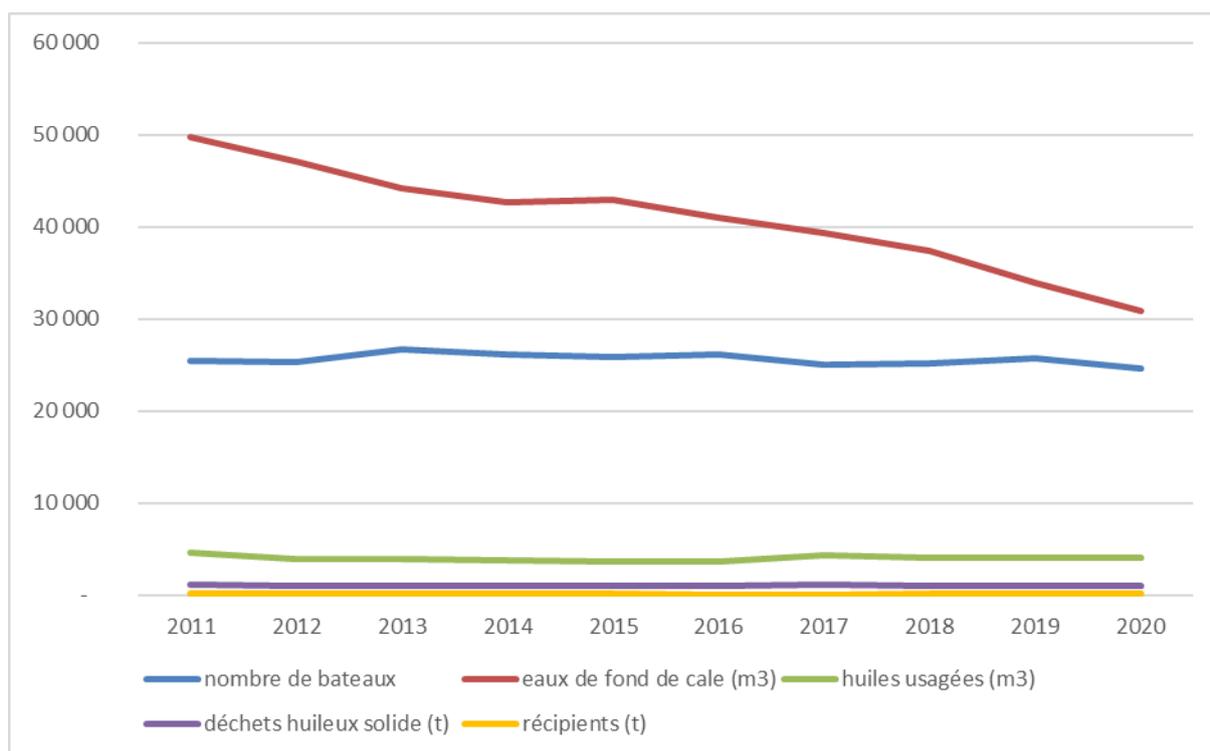
Les recettes proviennent des rétributions d'élimination des déchets, des intérêts perçus ou dus et d'éventuelles autres recettes comme la revente d'huiles usagées.

■ FIGURE 5 : RÉPARTITION DES RECETTES par IN 2011-2020



Au cours de cette même période, la profession de la navigation a contribué au système à hauteur de **103 000 000** d'euros, correspondant aux rétributions d'élimination perçues. 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 **102 000 000** d'euros.

■ FIGURE 6 : ÉVOLUTION DES VOLUMES DE DÉCHETS COLLECTÉS 2011-2020



Le réseau de stations de réception existant n'a que peu évolué entre 2011 et 2020. Au cours de cette période, **256 000** éliminations ont été effectuées par des bateaux déshuileurs. Lors de ces éliminations, un ou plusieurs types de déchets ont été déposés.

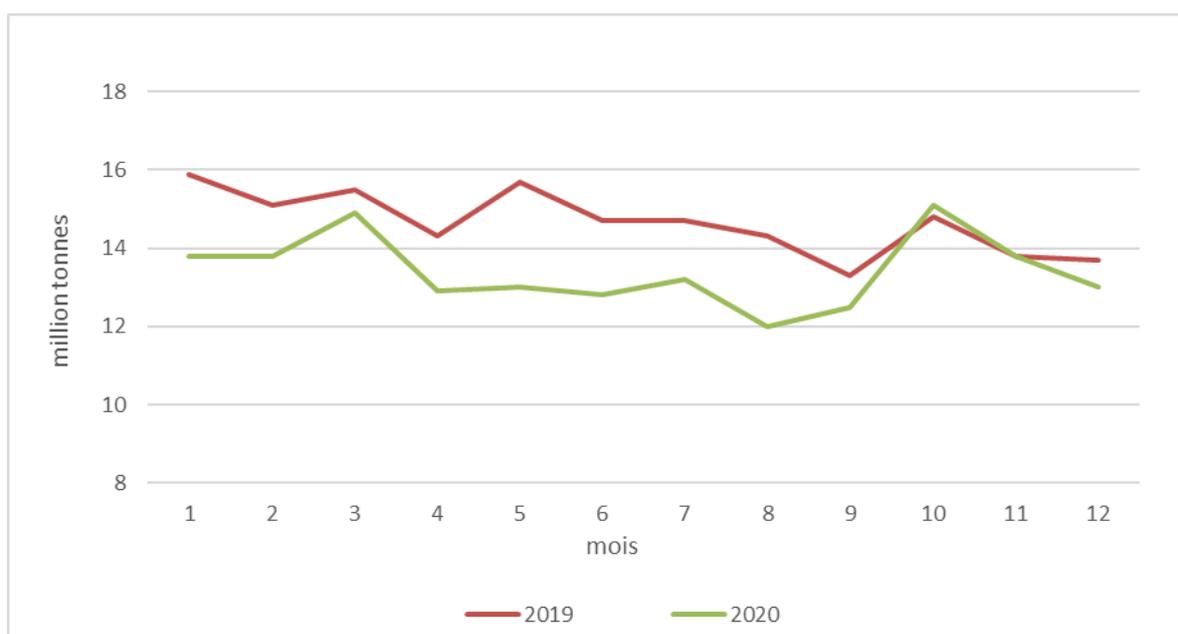
En ce qui concerne la quantité de déchets huileux et graisseux collectés, en nombre d'opérations et en volume, la tendance générale est en **légère baisse**, avec une **baisse continue des eaux de fond de cale**.

2. Aperçu de la situation économique du transport sur le Rhin en 2020 et impact de la pandémie virale de la Covid-19³

2.1 Transport de marchandises

En 2020, le transport de marchandises sur le Rhin a connu un **recul significatif de - 8,50 %** en comparaison à 2019. La plus forte baisse a été enregistrée en mai (- 17,30 % par rapport au mois de mai 2019). Le dernier trimestre a été le moins austère avec une différence négative de seulement 1% par rapport à 2019.

■ FIGURE 7 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL 2019-2020 (mensuel)



Source : Analyse de la CCNR sur la base des données Destatis

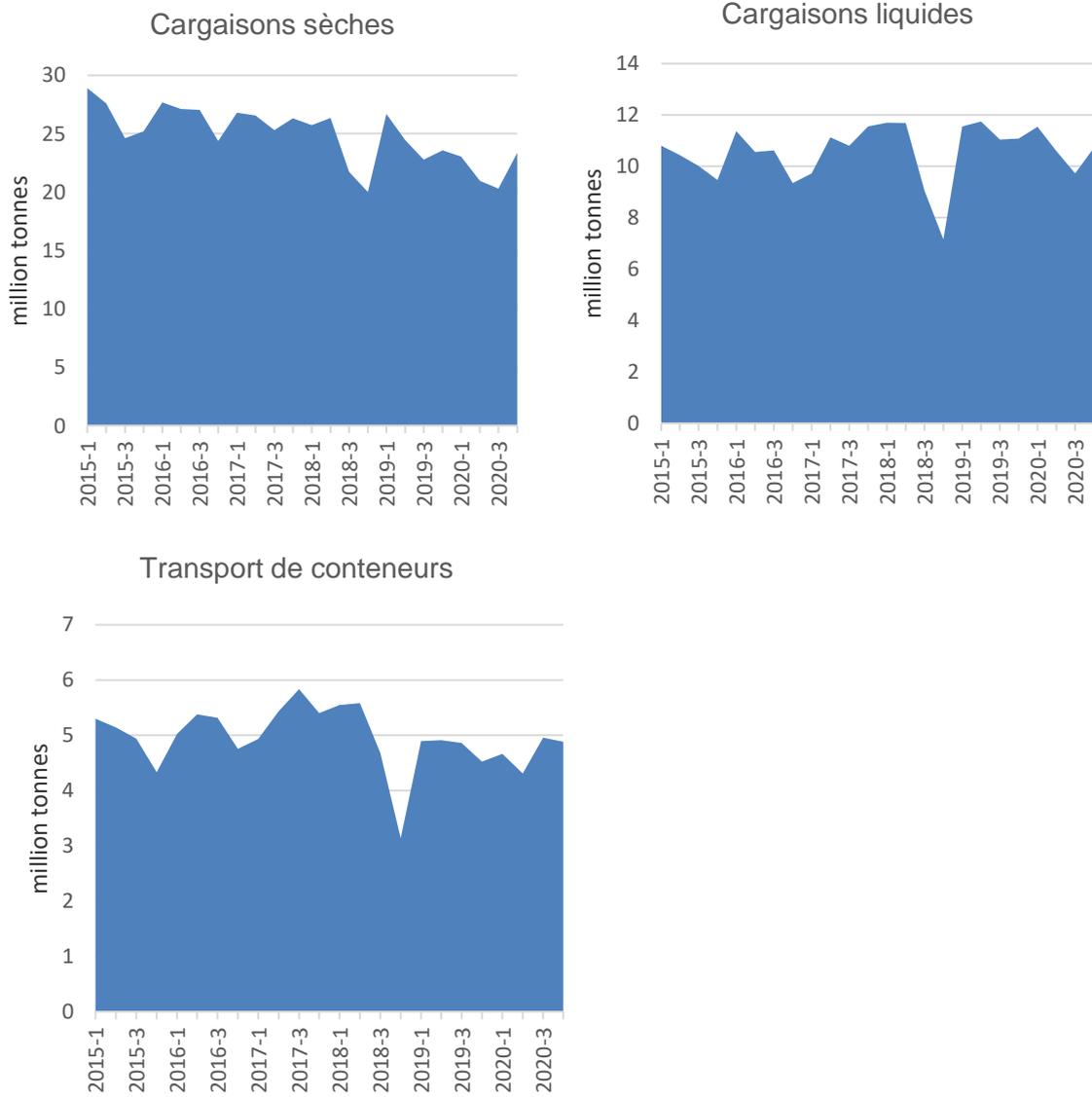
Par type de marchandise, **le charbon a été le plus fortement impacté (- 23,80 %)** ainsi que le minerai de fer (- 14,20 %).

Le transport de containers n'a diminué que d'1,40 %.

À contrario, les produits agricoles et alimentaires ont connu une hausse de 10,20 %.

³ Tous les rapports de l'Observation du marché sont disponibles sur le site Internet : <https://inland-navigation-market.org/>

■ **FIGURE 8 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN PAR TYPE DE CARGAISON 2015-2020 (trimestriel)**

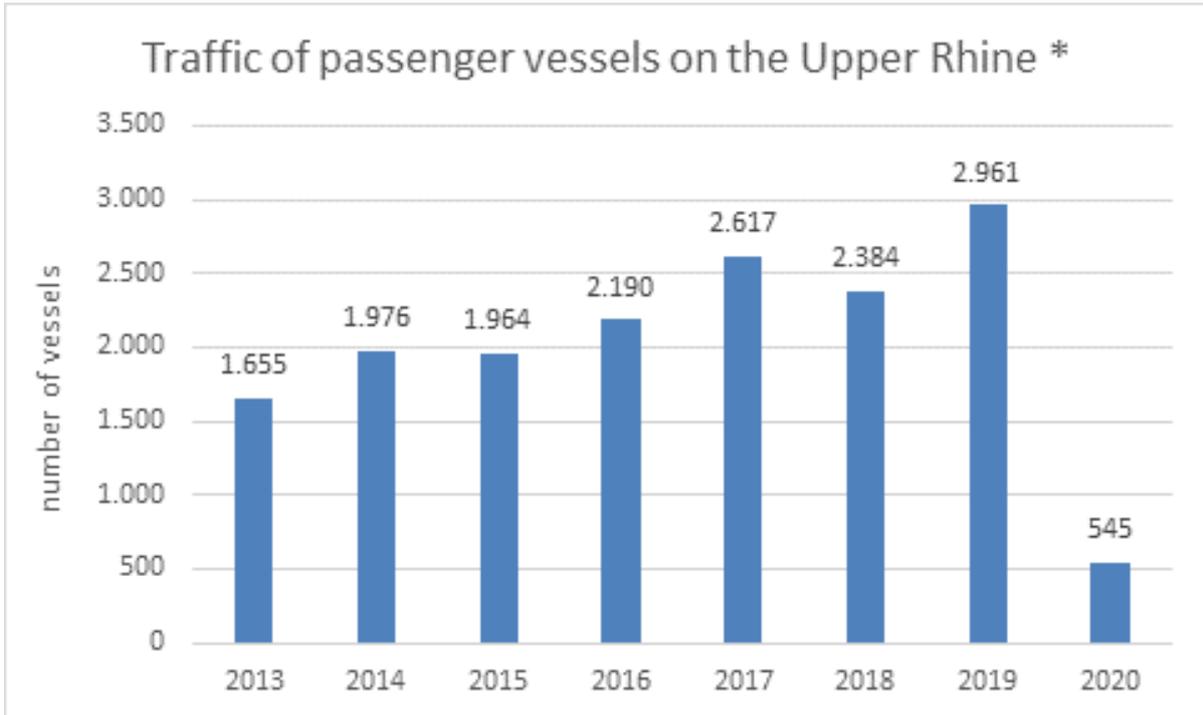


Transport de marchandises sur le Rhin par type de cargaison (T1 2015-T4 2020) (Source : Observation du marché, CCNR)

2.2 Transport de passagers

Le transport de passagers a été le plus sévèrement touché par la pandémie, en raison de l'annulation de la quasi-totalité des croisières fluviales et des excursions journalières à partir de mars 2020. Le secteur a connu une **baisse vertigineuse de 81,60 %** comparé à 2019.

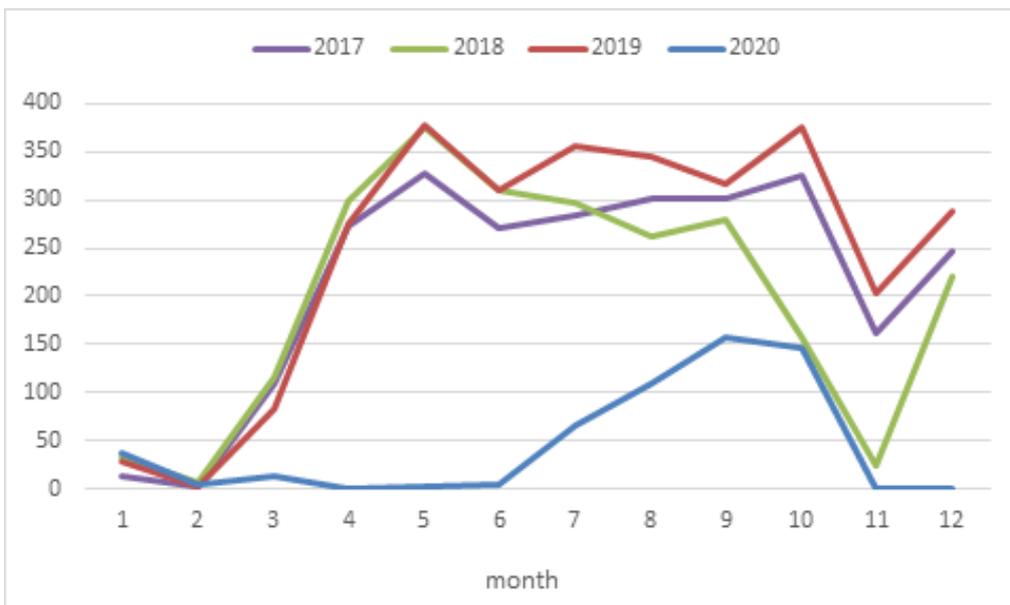
- FIGURE 9 : NOMBRE DE BATEAUX À PASSAGERS PASSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM 2013-2020



Source : Observation du marché, CCNR

* Nombre de bateaux à passagers passant l'écluse d'Iffezheim

- FIGURE 10 : COMPARAISON DEPUIS 2017



Source : Observation du marché, CCNR

2.3 Impact sur la rétribution d'élimination

Comparé à 2019, **les recettes provenant de la rétribution d'élimination ont baissé significativement de 5,74 %** (près de 600 000 €). Les 2^e et 3^e trimestres ont été les plus austères, en corrélation avec la baisse de l'activité économique, du transport sur les voies fluviales et d'une restriction inédite de l'activité de croisière fluviale.

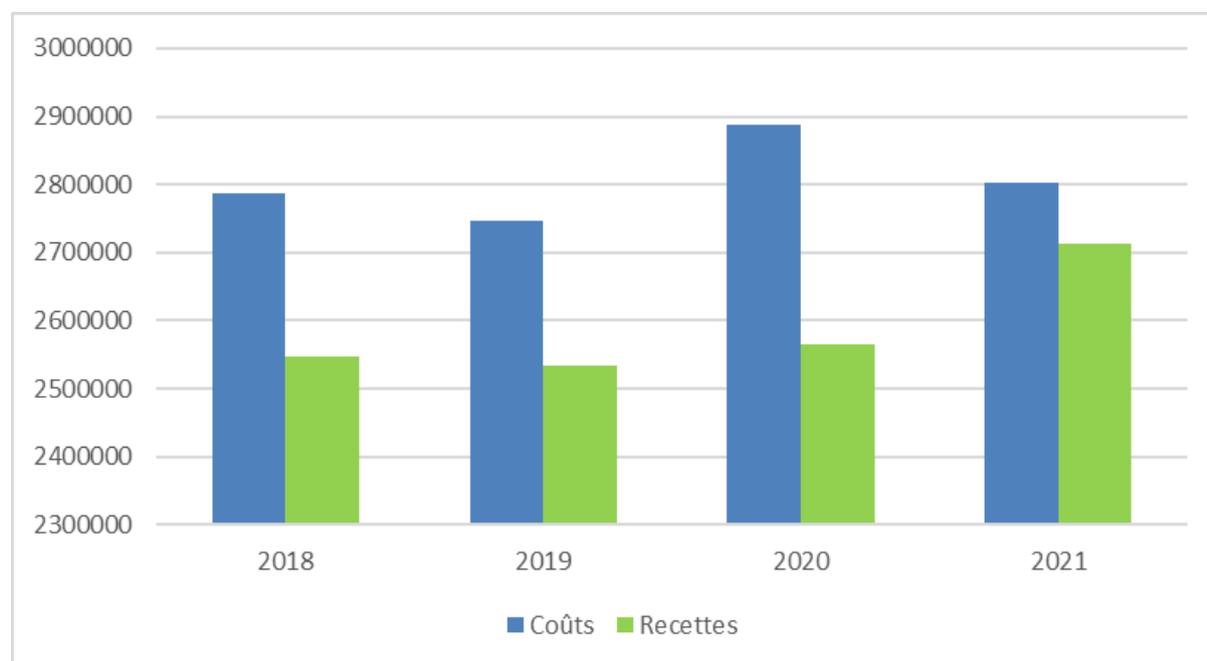
	2019	2020	Comparaison en %	Comparaison en €
T1	2 532 835 €	2 565 992 €	1,31%	+ 33 157 €
T2	2 592 716 €	2 279 806 €	-12,07%	-312 910 €
T3	2 649 205 €	2 318 826 €	-12,47%	-330 379 €
T4	2 504 245 €	2 532 242 €	1,12%	+ 27 997 €
TOTAL	10 277 300 €	9 687 867 €	-5,74%	-589 433 €

3. Ajustement de la rétribution d'élimination en 2021

Considérant que les coûts seront également supérieurs aux recettes à moyen terme, 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 gazole détaxé avitaillé, à partir du 1er janvier 2021 afin de garantir la stabilité du système.

Les effets de cette augmentation sont observés sur le résultat de la péréquation du 1er trimestre 2021.

■ FIGURE 11 : COMPARAISON DES COÛTS ET RECETTES DES PREMIERS TRIMESTRES 2018-2020



Avec un premier ajustement de la rétribution d'élimination à 8,50 euros au 1^{er} janvier 2021 le système pourrait progressivement retrouver l'équilibre.

4. 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 2021 à 2022 du système de financement de la collecte et de l'élimination des déchets de la partie A de la Convention.

IN	Estimation dépenses	Estimation recettes								
	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025
DE	5 800 000	5 850 000	5 900 000	5 950 000	6 000 000	2 150 000	2 350 000	2 400 000	2 450 000	2 500 000
BE	1 700 000	1 765 000	1 800 000	1 820 000	1 850 000	1 050 000	1 135 000	1 135 000	1 135 000	1 135 000
FR	61 000	61 000	61 000	61 000	61 000	102 000	125 000	125 000	125 000	125 000
LUX	9 000	9 000	9 000	9 000	9 000	255 000	255 000	255 000	255 000	255 000
NL	3 900 000	4 000 000	4 100 000	4 200 000	4 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000
CH	255 000	260 000	260 000	260 000	260 000	306 000	306 000	306 000	306 000	306 000
TOTAL	11 727 021	11 947 022	12 132 023	12 302 024	12 482 025	11 165 021	11 473 022	11 523 023	11 573 024	11 623 025

Estimation des recettes et dépenses pour 2021 et 2022

Pour 2021, les institutions nationales (IN) prévoient des recettes à hauteur de 11 165 000 euros et des dépenses à hauteur de 11 727 000 euros. Si ces montants se confirment, l'année 2021 se soldera par un déficit de plus de 590 000 euros et, après déduction de ce montant de l'excédent cumulé entre 2011 et 2020, porterait le solde à un excédent d'environ 400 000 euros au terme de l'exercice 2021.

Les raisons de cette évolution sont les suivantes :

- Faibles recettes en raison de la pandémie.
- Faibles revenus tirés de la vente des huiles usagées.
- 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 comme de nouvelles taxes (les taxes sur l'incinération...)
- Les évolutions du prix du gazole. La baisse des prix en 2020 peut rapidement s'inverser pour aboutir à une hausse des prix.
- 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 aura des coûts supérieurs aux marchés actuels.
- Les coûts d'exploitation des stations de réception suivent notamment les indices du coût de la vie et les coûts salariaux pour l'équipage des bateaux déshuileurs.
- La mise en service de bateaux déshuileurs à double coque qui deviendra obligatoire au 31 décembre 2038 et les nouveaux investissements.

5. Réflexions en cours pouvant impacter la péréquation financière

- Une **table ronde sur l'avenir de la Partie A** s'est tenue le 8 avril 2021. Elle a permis d'identifier les axes prioritaires qui devraient être retenus pour les prochaines années en vue d'élaborer une stratégie pour assurer la pérennité du système de financement international.
Axes prioritaires évoqués :
 - tout au moins maintien du réseau de stations de réception à son niveau actuel, ce qui signifie qu'une hausse des coûts est probable ;
 - exploitation de synergies innovantes dans la collecte ;
 - réduction des déchets collectés ;
 - examen de la structure de financement.
- La **France mène 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 déshuileurs**⁴. Actuellement, environ 80 % des bateaux déshuileurs en service ont été construits avant 1980. À long terme, ces bateaux ne seront plus conformes à la réglementation en vigueur : en effet - à compter du 1^{er} janvier 2039, 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.

6. Évaluation du montant de la rétribution d'élimination

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. Il est constaté après un premier trimestre d'application que l'augmentation de la rétribution d'élimination d'un euro au 1^{er} janvier 2021 ne permet toujours pas de couvrir la totalité des coûts après ce trimestre d'application au cours duquel les effets de la pandémie sont toujours perceptibles.

Il est aujourd'hui prématuré de tirer des conclusions sur les effets de la hausse de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1 000 l de gazole délivré au 1^{er} janvier 2021 dans un contexte exceptionnel de crise de pandémie virale de Covid-19 (recettes faibles).

Au vu des derniers développements concernant le système, il est très probable qu'une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination devra intervenir à moyen-terme.

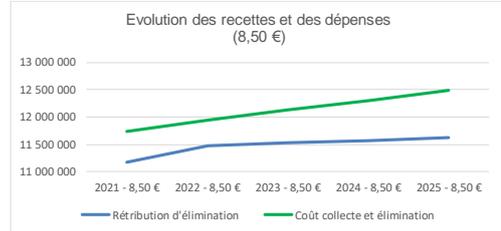
L'IIPC restera très attentive aux évolutions (coûts/recettes) afin de garantir la pérennité du système.

⁴ 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

Sur la base des estimations pour les années 2021-2025, le Secrétariat présente plusieurs scénarios possibles permettant d'estimer le montant de la rétribution d'élimination nécessaire pour couvrir les coûts du système.

Hypothèse 1 : maintien du montant de la rétribution d'élimination à 8,50 euros

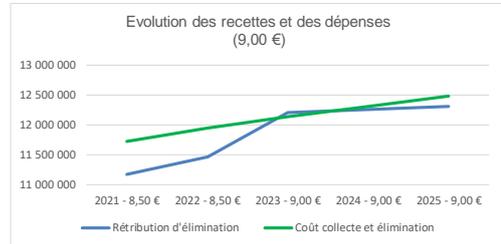
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 8,50 €	2024 - 8,50 €	2025 - 8,50 €
Coût collecte et élimination	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Rétribution d'élimination	11 165 021	11 473 022	11 523 023	11 573 024	11 623 025
Excédent / déficit	-562 000	-474 000	-609 006	-729 000	-859 000
Excédent / déficit cumulé	418 722	-55 278	-664 284	-1 393 284	-2 252 284



Hypothèse 2 : augmentation du montant de la rétribution d'élimination en 2023 pour un maintien pluriannuel :

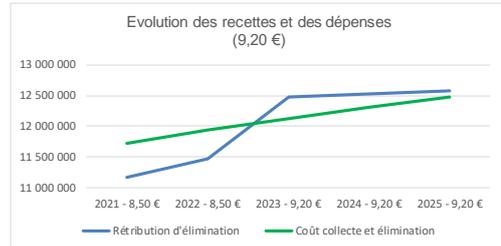
à 9,00€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,00 €	2024 - 9,00 €	2025 - 9,00 €
Coût collecte et élimination	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Rétribution d'élimination	11 165 021	11 473 022	12 200 848	12 253 790	12 306 732
Excédent / déficit	-562 000	-474 000	68 819	-48 234	-175 293
Excédent / déficit cumulé	418 722	-55 278	13 541	-34 693	-209 986



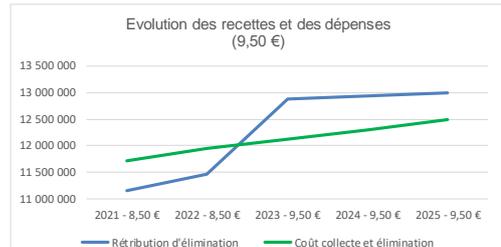
à 9,20€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,20 €	2024 - 9,20 €	2025 - 9,20 €
Coût collecte et élimination	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Rétribution d'élimination	11 165 021	11 473 022	12 471 978	12 526 097	12 580 215
Excédent / déficit	-562 000	-474 000	339 949	224 073	98 190
Excédent / déficit cumulé	418 722	-55 278	284 671	508 743	606 934



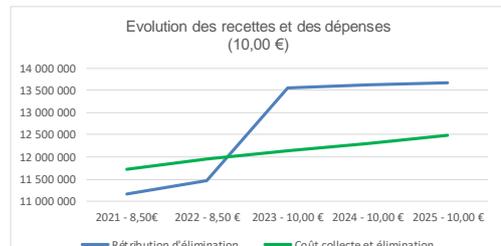
à 9,50€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,50 €	2024 - 9,50 €	2025 - 9,50 €
Coût collecte et élimination	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Rétribution d'élimination	11 165 021	11 473 022	12 878 673	12 934 556	12 990 440
Excédent / déficit	-562 000	-474 000	746 644	632 532	508 415
Excédent / déficit cumulé	418 722	-55 278	691 366	1 323 898	1 832 313



à 10,00€

	2021 - 8,50€	2022 - 8,50 €	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €
Coût collecte et élimination	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Rétribution d'élimination	11 165 021	11 473 022	13 556 498	13 615 322	13 674 147
Excédent / déficit	-562 000	-474 000	1 424 469	1 313 298	1 192 122
Excédent / déficit cumulé	418 722	-55 278	1 369 191	2 682 489	3 874 611



Conclusions de l'IIPC :

Compte tenu 1) de la position de la profession, qui se dit satisfaite du déploiement actuel du réseau des stations de réception, mais qui souhaite que les augmentations de la rétribution restent modérées et 2) des dernières tendances constatées, l'IIPC propose de :

- maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1000 l délivré en 2022 ;
- suivre attentivement l'évolution des chiffres en 2021, voire début 2022, lesquels permettront d'avoir davantage de recul par rapport à la situation exceptionnelle pour prendre une décision sur une éventuelle augmentation de la rétribution d'élimination et le calendrier échéant.

7. Propositions de recommandations de la CPC

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

- décider de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1 000 l de gazole délivré (article 3.03) en 2022 ;
- inviter l'IIPC à suivre attentivement l'évolution des recettes en 2021 et les conséquences de la crise ;
- publier le présent rapport sans les présentes conclusions sur le site internet de la CDNI ;
- accroître la transparence du fonctionnement du système en application des conclusions de la table ronde du 8 avril 2021,

Appendices :

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2020

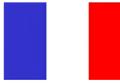
Appendice 2 : Description comparative entre les États par son réseau de stations de réception

**Données cumulées et variations en %
2012 - 2020**

			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2020
	2012-2020												
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	24 628	256 460	-9,43%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	40 101	2,50%
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	30 917	370 697	-34,40%
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	971	7 967	-10,05%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	1 039	-30,85%
<u>Zn -</u>	<u>Coût collecte et élimination /</u> <u>Kosten Sammlung und Entsorgung /</u> <u>Kosten inzameling & verwijdering</u>												
	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	11 381 237	102 006 164	22,26%
<u>Xn -</u>	<u>Recettes des rétributions d'élimination /</u> <u>eingenomene Entsorgungsgebühren /</u> <u>geïnde verwijderingsbijdrage</u>												
	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	9 684 486	102 986 886	-4,83%

*provisoire / Vorläufig / voorlopig

Mise en œuvre de la Partie A dans le champ d'application de la CDNI par son réseau de stations de réception

						
						
	12	3	1	1	24	1
	1	7			1	
	30	2				

Les États Contractants de la CDNI mettent à disposition des navigants des solutions permettant la collecte et le traitement des déchets huileux et graisseux.

Ce sont **202 points de collectes** assurés par
42 bateaux déshuileurs,
32 camions et
9 stations fixes.

Les informations sur le réseau de collecte sont accessibles depuis le site internet de la CDNI avec les informations détaillées pour chaque point de collecte. (<https://www.cdni-iwt.org/>). Ces Informations sont également accessibles depuis les sites internet des IN.

Ces stations de réception se répartissent de la manière suivante :

43 en Allemagne dont deux bateaux déshuileurs avec une double coque,
12 en Belgique,
1 en France,
1 au Luxembourg,
25 aux Pays-Bas et
1 en Suisse.

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. À 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. À 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. À 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 gras 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 gras 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 gras n'est effectuée dans le champ d'application de la CDNI en France, à l'exception du port de Strasbourg.

Résolution CDNI 2021-I-4

Partie A

Contrat SPE-CDNI (système de paiement électronique) Prolongation pour une année supplémentaire

La Conférence des Parties Contractantes,

vu l'article 6 de la Convention et l'article 3.03, paragraphe 4 du Règlement d'application, le paiement de la rétribution d'élimination doit être possible par le biais d'un moyen de paiement électronique,

vu la résolution CDNI 2017-1-1,

vu que la durée fixe du contrat actuel relatif au système de paiement électronique de la CDNI (SPE-CDNI) expirait le 31 mars 2020 et que ce contrat peut être prolongé pour une durée maximale de trois ans,

vu la résolution CDNI 2019-I-4 par laquelle elle avait décidé de prolonger la durée du contrat pour une durée de deux ans, soit jusqu'au 31 mars 2022,

prenant acte de l'avis positif de l'Instance internationale de péréquation et de coordination,

décide de prolonger la durée du contrat pour une ultime année supplémentaire, soit jusqu'au 31 mars 2023,

donne mandat au Secrétariat de notifier cette prolongation au prestataire de services.

La présente résolution entre en vigueur avec effet immédiat.

Résolution CDNI 2021-I-5

Partie B

Utilisation de l'attestation de déchargement de la CDNI au format électronique Amendement de l'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 12, 13, 14 et 19,

considérant qu'il importe de promouvoir la numérisation dans la navigation rhénane et intérieure,

constatant que la dématérialisation de l'attestation de déchargement contribue à l'amélioration de la qualité des informations, l'efficacité logistique et l'application uniforme du document, notamment à des fins de contrôle,

constatant que la numérisation de l'attestation de déchargement correspond à un besoin de la profession, allège la charge administrative et contribue à une meilleure acceptation des usagers,

sur proposition de son groupe de travail CDNI/G,

décide de permettre l'utilisation de l'attestation de déchargement de la CDNI au format électronique,

décide d'amender l'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application en conséquence.

L'amendement en annexe entre en vigueur le 1^{er} juin 2022.

Annexe : amendement à l'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application

**Utilisation de l'attestation de déchargement de la CDNI au format électronique
Amendement de l'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application**

L'article 6.03, paragraphe 1 du Règlement d'application est modifié comme suit :

- « (1a) Tout bâtiment qui a été déchargé dans le champ d'application géographique de la présente Convention doit avoir à son bord une attestation de déchargement valable et conforme au modèle de l'appendice IV.

L'attestation de déchargement doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance.

Lorsqu'il s'agit d'un bâtiment sans timonerie ni logement, l'attestation de déchargement peut être conservée par le transporteur à un endroit autre qu'à bord.

- (1b) Une attestation de déchargement au format électronique peut être utilisée dès lors :
- a) que la protection des données est assurée conformément au règlement (UE) 2016/679¹ (le règlement général sur la protection des données), dans sa version en vigueur, ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse ;
 - b) qu'une signature infalsifiable est prévue conformément au règlement (UE) n° 910/2014² (eIDAS), dans sa version en vigueur, ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse ;
 - c) que la sécurité des données est assurée par la mise en œuvre des exigences correspondantes des prescriptions mentionnées à la lettre a) et que l'accès non autorisé est ainsi également empêché de manière sûre ;
 - d) que la vérifiabilité de l'attestation de déchargement à bord ou dans les registres de l'exploitant du bâtiment est assurée ;
 - e) que la vérifiabilité, dans les registres, de l'identité de la personne qui a établi l'attestation de déchargement et de l'exploitant de la station de réception est assurée.

L'attestation de déchargement doit pouvoir être mise à la disposition des agents des autorités compétentes sur demande. L'attestation de déchargement peut être mise à disposition dans un format électronique lisible. »

¹ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données)

² Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE

Résolution CDNI 2021-I-6

Partie C

Amendement aux articles 8.02 et 9.01 du Règlement d'application de la CDNI en vue de la prise en compte de bateaux à passagers de plus de 12 passagers et de bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

consciente que la protection de l'environnement ainsi que la sécurité et le bien-être des personnels et des usagers de la voie d'eau constituent des impératifs pour la navigation intérieure,

constatant que les bâtiments nouvellement construits soumis au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) et à la directive (UE) 2016/1629 doivent être équipés de citernes de collecte des eaux usées ou de stations d'épuration de bord au plus tard depuis le 31.12.2008,

considérant qu'à ce titre, l'interdiction de déversement d'eaux usées domestiques des bateaux devrait être étendue aux bateaux à passagers de plus de 12 passagers et aux bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage,

considérant qu'il importe de mettre en œuvre la réglementation la plus uniforme possible sur le plan international et européen, mais que l'extension de l'interdiction de déversement nécessite des mesures d'adaptation des infrastructures et ne peut donc être appliquée immédiatement,

considérant que, à l'initiative de la Conférence des Parties Contractantes, le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a engagé des consultations pour raccourcir les dispositions transitoires relatives au montage de stations d'épuration de bord ou de citernes de collecte des eaux usées à bord de bateaux à passagers, prévues dans le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN),

après avoir consulté les organisations agréées,

sur la proposition de son groupe de travail,

vu l'étude d'impact associée à la résolution,

adopte les amendements aux articles 8.02 et 9.01 du Règlement d'application.

La présente résolution entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

1) *L'article 8.02, paragraphe 3 du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est rédigé comme suit :*

« (3) Les États contractants s'engagent à installer ou à faire installer, conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 1, de la présente Convention, des stations de réception pour les eaux usées domestiques à certains postes d'accostage servant d'aires de stationnement habituelles ou d'aires de stationnement pour la nuit.

Les stations de réception aux postes d'accostage destinés aux bateaux visés à l'article 9.01 paragraphe 3, doivent être installées d'ici la date limite indiquée à l'article 9.01, paragraphe 3. »

2) *L'article 9.01, paragraphes 3 et 4 du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est rédigé comme suit :*

« (3) Le déversement des eaux usées domestiques est interdit aux bateaux transportant plus de 12 passagers et aux bateaux à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage. Cette interdiction s'applique à partir du 1.1.2025 aux bateaux à passagers à cabines pourvus de moins de 50 emplacements de couchage et aux bateaux à passagers admis au transport de moins de 50 passagers.

(4) Cette interdiction ne s'applique pas aux bateaux à passagers

- non soumis aux prescriptions techniques relatives à l'obligation d'équipement soit de citernes de collecte des eaux usées domestiques, soit de stations d'épuration de bord, ou
- individuellement exemptés de cette obligation,

conformément aux dispositions applicables du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou de la directive (UE) 2016/1629¹. »

¹ Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE

Étude d'impact et évaluation des charges liées à la mise en œuvre de l'extension de l'interdiction du déversement d'eaux usées domestiques aux bateaux à passagers de plus de 12 passagers et de bateaux à passagers à cabine pourvus de plus de 12 emplacements de couchage

1) Étude d'impact

Nécessité de cette réglementation

En matière de traitement des eaux usées domestiques, la CDNI ne correspond pas aux dispositions et objectifs du droit européen - ici la directive (UE) 2016/1629 Annexe II, modifiée en dernier lieu par la directive déléguée (UE) 2018/970 et le RVBR dans sa teneur du 7.10.2018, par lesquels est introduit d'une façon légalement contraignante le standard ES-TRIN édition 2017/1 du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

Cette incohérence par rapport au droit européen était déjà présente par rapport aux réglementations antérieures aux dispositions actuelles de l'UE (directive 2006/87/CE, annexe II, article 15.14) et de la CCNR (RVBR dans sa teneur antérieure au 7.10.2018).

Cela concerne en particulier le déversement d'eaux usées domestiques.

Conformément au champ d'application matériel de la directive et contrairement à la CDNI, l'article 19.14, chiffre 1, de l'ES-TRIN, édition 2017/1, s'applique aux bateaux à passagers de plus de 12 personnes (voir la définition du bateau à passagers à l'article 3, lettre f), directive 2016/1629, en liaison avec l'article 1.01, chiffre 18, de l'ES-TRIN).

La délégation allemande a soulevé ce problème à plusieurs reprises, d'abord dans le cadre des organes ED/G et ED de la CCNR, antérieurs aux organes de la CDNI et de la CPC, puis dans le cadre du groupe de travail CDNI/G, en premier lieu dans le document ED/G (07) 20 et en dernier lieu dans le document CDNI/G (14) 19.

Le thème est inscrit au programme de travail de la CDNI depuis 2011 (voir la résolution CDNI-2010-V-5).

L'objectif est de supprimer cette incohérence par une adaptation des articles 8.01 et 9.01 de l'annexe 2 à la CDNI par l'introduction de la proposition ci-annexée.

Conséquences de cette proposition selon l'évaluation des charges liées à la mise en œuvre
(Pour les détails, voir le chiffre 2)

a) Charges non récurrentes liées à la mise en œuvre

Tableau 1 : aperçu des charges non récurrentes liées à la mise en œuvre dans l'intégralité du champ d'application de la CDNI

1	2	3	4	5	6	7
	$[Sp2=FZSp1 \cdot X^1]$		$[Sp4=Sp2 \cdot Sp3]$	$[Sp5=Sp1 \cdot Y^2]$	$[Sp6=Sp4+Sp5]$	$[Sp7=Sp6/FZSp1]$
Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire Non récurrent	Rémunération	Frais de personnel Non récurrent	Coût matériel Non récurrent	Total des charges non récurrentes	Charges non récurrentes par cas
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Installation a posteriori de réservoirs de collecte des eaux usées (371)	2 968	63,40	188 171	4 266 500	4 454 671	12 007
Raccordement pour les bateaux à passagers déjà équipés d'un réservoir de collecte des eaux usées (159)	159	63,40	10 080	79 500	89 580	563
Raccordement au réseau à l'aire de stationnement (53)	1 060	63,40	67 204	1 060 000	1 127 204	21 268

- 1) X: a) Installation a posteriori d'un réservoir : 8h pour la planification.
 b) Installation d'embouts de raccordement à bord de bateaux à passagers déjà équipés d'un réservoir : 1h pour la planification.
 c) Raccordement au réseau d'assainissement local : 20 h pour la planification (commissionnement d'entreprises de génie civil et coordination avec les autorités compétentes).
- 2) Y: a) Installation a posteriori d'un réservoir : 11 500 € (embout de raccordement, tuyau d'aspiration, pompe et le cas échéant installation de levage (env. 10 000,00) nouveau calcul de stabilité (env. 1 500,00 €)).
 b) Installation d'embouts de raccordement à bord de bateaux à passagers déjà équipés d'un réservoir : env. 500,00 €
 c) Raccordement au réseau d'assainissement local : env. 20 000,00 € par raccordement (y compris les des travaux de génie civil, la pose d'une conduite sous pression, l'installation des raccordements à l'aire de stationnement et au réseau, ainsi que les frais de mise à disposition du raccordement).

b) Charges annuelles pour la mise en œuvre

Tableau 2 : Aperçu des charges courantes pour la mise en œuvre en Allemagne

1	2	3	4	5	6	7
	$[Sp2=FZSp1 \cdot X^1]$		$[Sp4=Sp2 \cdot Sp3]$	$[Sp5=Sp1 \cdot Y^2]$	$[Sp6=Sp4+Sp5]$	$[Sp7=Sp6/FZSp1]$
Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire sur l'année ¹⁾ (h)	Rémunération (€/h)	Charges annuelles en personnel (€)	Charges annuelles en matériel (€)	Total annuel des charges pour la mise en œuvre (€)	Charges annuelles pour la mise en œuvre, par cas (€)
	(h)	(€/h)	(€)	(€)	(€)	(€)
Élimination dans le réseau d'assainissement (477)	143 100	27,50	3 935 250	190 800	4 126 050	8 650
Camion de collecte (53)	6 360	27,50	174 900	5 088 000	5 262 900	99 300
Bateaux nouvellement agréés (8)	2 400	27,50	66 000	3 200	69 200	8 650

- 1) X a) Élimination dans le réseau d'assainissement : 477 bateaux à passagers * 1 heure de travail * 300 jours travaillés (installation du tuyau, mise en service de la pompe, aspiration des eaux usées et retrait du dispositif).
 b) Camion de collecte : 120 vidanges par an (sur la base de deux vidanges par semaine sur 30 jours travaillés, une vidange régulière étant nécessaire à la fois en raison de la faible contenance des réservoirs et pour des raisons d'hygiène (formation d'odeurs)).

- c) Bâtiments nouvellement agréés : 8 bateaux à passagers* 1 heure de travail * 300 jours travaillés ((installation du tuyau, mise en service de la pompe, aspiration des eaux usées et retrait du dispositif).
- 2) Y a) Élimination dans le réseau d'assainissement : 400 € par bateau à passagers (volume déposé jusqu'à 10 m³ par vidange)
b) Camion de collecte : 800 € par intervention (inclut le trajet, la vidange, le transport et l'élimination des eaux usées domestiques par l'entreprise chargée de l'élimination).
c) Bâtiments nouvellement agréés : aucune charge annuelle pour la mise en œuvre, ces bateaux à passagers devant déjà être équipés d'un réservoir de collecte des eaux usées conformément à l'ES-TRIN. Il est considéré que l'élimination se fera via le réseau d'assainissement dans une aire de stationnement.

Alternatives

Aucune. Le maintien du refus d'une adaptation aux dispositions techniques de l'Union européenne et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin serait en contradiction avec les objectifs déclarés de ces deux organisations dans le domaine de l'amélioration de la protection des eaux et aboutirait à une confrontation, au moins avec l'Union européenne.

Motif des dispositions transitoires :

Les dispositions actuelles de l'article 3 relatives aux bateaux à passagers admis au transport de plus de 50 passagers ou aux bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 50 emplacements de couchage pourraient être supprimées, les délais transitoires ayant expiré.

Les dispositions techniques de la directive de l'UE (directive 2006/87/CE) et de la CCNR (RVBR) stipulent que les nouvelles constructions de bateaux à passagers construits pour plus de 12 passagers doivent être équipées de réservoirs de collecte des eaux usées ou de stations d'épuration de bord

- a) depuis le 1.1.2006 s'ils sont exploités sur le Rhin
- b) depuis le 31.12.2008 s'ils sont exploités exclusivement hors du Rhin.

Les bateaux déjà en service sont exonérés de ces dispositions jusqu'en 2045 au minimum, un équipement a posteriori étant difficile voire impossible.

Afin d'assurer l'harmonisation avec les dispositions transitoires du RVBR et de la directive (UE) 2016/1629, il est proposé que la CDNI opère un renvoi à ces réglementations. Ce renvoi permet d'assurer la cohérence juridique de la CDNI avec les règles rhénanes et européennes dans le domaine des prescriptions techniques. En pratique, cela permet d'assurer qu'un bateau soumis aux exigences environnementales sera en mesure d'observer les exigences techniques. Le renvoi permet de tenir compte immédiatement d'un changement des échéances dans l'ES-TRIN. À l'initiative de la CPC, le Comité CESNI travaille actuellement à réduire significativement ces délais transitoires dans l'esprit de la protection de l'environnement (2045 à 2030).

Les nouvelles dispositions adaptent ainsi la CDNI aux prescriptions techniques.

L'interdiction de déversement faite aux bâtiments de plus de 12 passagers ou de plus de 12 emplacements de couchage, qui doivent être équipés d'un réservoir de collecte des eaux usées au plus tard depuis 2008, ne devrait logiquement s'appliquer qu'à partir du moment où devront être disponibles aussi les installations de réception.

Ces dernières doivent préalablement être créées par le biais d'une nouvelle rédaction de la CDNI. À cet effet, la CDNI prévoyait un délai transitoire de 5 ans pour les bâtiments de plus de 50 passagers ou de plus de 50 emplacements de couchage. La proposition actuelle retient un délai d'environ 4 ans.

La modification des articles 8.01 et 9.01 constitue une adaptation aux dispositions relatives aux déchets de la Commission du Danube. Cela permet d'assurer une harmonisation sur le plan international.

2) Évaluation des charges

Estimation ex ante destinée à déterminer les charges liées à l'application de l'article 9.01, paragraphe 3 de l'Annexe 2 de la CDNI aux bateaux à passagers de plus de 12 passagers ou aux bateaux à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage

1. Résumé

Citoyens et citoyennes

Aucune charge liée à l'application n'a été identifiée pour les citoyens et citoyennes.

Acteurs de l'économie

Pour la navigation intérieure allemande, l'élimination des eaux usées domestiques par le raccordement au réseau d'assainissement local ou par le recours à un camion de collecte occasionnera une dépense non récurrente de 900 000 euros. À cela s'ajoutera un coût annuel de 1 400 000 euros par an.

Si l'on considère tous les partenaires de la CDNI, les acteurs économiques supporteront pour l'élimination des eaux usées domestiques une dépense non récurrente de 5 700 000 euros ainsi qu'un coût annuel de 9 500 000 euros

Administration

Pour l'administration, la mise en œuvre n'impliquera que des contraintes mineures pour l'approbation des raccordements au réseau d'assainissement à créer dans les aires de stationnement.

2. Aperçu des charges financières

Tableau 1 : charges financières découlant de l'extension de l'article 9.01, paragraphe 3, de l'annexe 2 de la CDNI

Domaine d'application	Spécification ou obligation d'information, destinataire normatif (abréviation)	Coût total annuel en euros	Charges non récurrentes liées à la mise en conformité en euros
Allemagne	Élimination des eaux usées domestiques (wW)	1 400 000	900.000
Champ d'application de la CDNI	Élimination des eaux usées domestiques (wW)	9 500 000	5 700 000

3. Contexte et procédure pour l'estimation des charges

Le Ministère fédéral des transports et des infrastructures numériques, plus particulièrement l'unité WS25, a chargé l'Office fédéral des statistiques de procéder à l'évaluation du projet de prescriptions visant à étendre l'application de l'article 9.01, paragraphe 3, de l'annexe 2 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 9 septembre 1996 (CDNI). L'évaluation de l'amendement prévu à la CDNI, c'est-à-dire d'une convention qui ne relève pas de la législation fédérale, constitue une tâche inhabituelle. Toutefois, les modifications apportées à l'annexe 2 de la CDNI devant être transposées à l'identique au niveau national, une incorporation directe dans la réglementation allemande (CDNI-V) est probable.

Le mandat pour l'évaluation couvre par conséquent toutes les charges non récurrentes et courantes occasionnées en liaison avec l'élimination des eaux usées domestiques des bateaux à passagers de plus de 12 passagers ou des bateaux à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage en Allemagne et, de manière distincte, pour l'intégralité du champ d'application de la CDNI (Allemagne, Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse). Le projet d'amendement du 29.08.2014 tient lieu de base à cet effet.

Les paramètres pertinents pour l'évaluation proviennent de sources fournies par le Ministère fédéral des transports et de l'infrastructure numérique ainsi que de recherches propres, notamment d'une enquête menée par l'Administration fédérale des voies d'eau et de la navigation (WSV). En l'absence de données concernant les postes de dépenses pertinents dans tous les pays lors de la réalisation de l'évaluation, des données plausibles déjà disponibles ont été utilisées pour la détermination des valeurs manquantes afin de compléter les paramètres. Il convient donc de noter que l'extrapolation des charges liées à la mise en œuvre a été effectuée sur la base d'une hypothèse de coûts constants d'un pays à l'autre. La méthode d'évaluation retenue est conforme aux lignes directrices pour la détermination et la présentation des charges liées à la mise en œuvre des projets de réglementation du gouvernement fédéral (état : octobre 2012).

4. Description des charges liées à la mise en œuvre pour les acteurs économiques

Élimination des eaux usées domestiques des bateaux à passagers de 13 à 50 passagers ou emplacements de couchage (article 9.01, paragraphe 3, annexe 2 de la CDNI)

a) Charges non récurrentes liées à la mise en œuvre

Les eaux usées domestiques des bateaux à passagers peuvent être éliminées de deux façons. D'une part, il est possible d'installer un réservoir de collecte des eaux usées, à partir duquel les eaux usées domestiques sont déversées dans le réseau d'assainissement local au poste de stationnement au moyen d'un raccordement, d'un tuyau d'aspiration et d'une pompe. D'autre part, un camion de collecte peut aspirer les eaux usées domestiques au poste de stationnement, puis les acheminer en vue de leur élimination. De manière générale, il est probable que les bateaux concernés déverseront essentiellement leurs eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement, le coût de ce déversement étant moins élevé sur le long terme que celui qu'impliquerait l'intervention d'un camion de collecte.

Nombre de cas

En Allemagne, environ 80 bateaux à passagers sont concernés par cette exigence. Il est considéré que soixante-dix pour cent des bateaux à passagers concernés - ce qui correspond à **56 bateaux à passagers** - devront être équipés de réservoirs de collecte des eaux usées (y compris le raccord, le tuyau d'aspiration et la pompe), un tel réservoir devant être installé aussi bien pour l'évacuation dans le réseau d'assainissement que pour l'aspiration au moyen de camions de collecte. **24 bateaux à passagers** sont déjà équipés de réservoirs, auxquels il suffira d'ajouter les embouts de raccordement.

Pour **8 bateaux à passagers** - soit un bateau à passagers sur dix - le poste de stationnement devra être équipé d'un point de raccordement au réseau d'assainissement ; les points de raccordement déjà disponibles dans les aires de stationnement peuvent être utilisés par la plupart des bateaux à passagers.

Au total, environ **530 bateaux à passagers** sont concernés par cette exigence dans le champ d'application de la CDNI. Par conséquent, l'installation de réservoirs de collecte des eaux usées sera nécessaire à bord de **371 bateaux à passagers**. À bord de **159 bateaux à passagers, les réservoirs de collecte des eaux usées existants devront être équipés d'embouts de raccordement**. Pour l'intégralité du champ d'application de la Convention, la création de points de raccordement au réseau sera nécessaire pour **53 bateaux à passagers**.

Charges liées au temps consacré à la mesure

La planification pour l'installation d'un réservoir de collecte des eaux usées nécessite environ une journée de travail (**8 heures**). Cela inclut le commissionnement d'un fabricant pour la réalisation d'un réservoir, ainsi que l'intervention d'un bureau d'études pour la modification et la vérification du calcul de stabilité. À cela s'ajoute la demande d'une visite spéciale par la commission de visite.

Lors de cette visite devra être vérifiée la conformité aux exigences du Règlement de visite des bateaux de navigation intérieure, à la fois en ce qui concerne la configuration et l'équipement du réservoir et des raccords et en matière de stabilité.

La planification pour l'installation d'un embout de raccordement sur un réservoir existant est évaluée à **une heure de travail**.

La planification pour la connexion au réseau d'assainissement nécessite **20 heures de travail** et inclut le commissionnement d'une entreprise de génie civil, ainsi que la coordination avec les autorités compétentes.

Les coûts salariaux sont basés sur le tableau des coûts salariaux pour le secteur économique figurant dans le Guide pour la détermination des coûts de mise en œuvre, Secteur économique H à niveau de qualification élevé (état : 2018).

Coût matériel

Le coût de l'installation d'un réservoir, y compris le raccordement, le tuyau d'aspiration, la pompe et, le cas échéant, l'équipement de lavage, s'élève à environ 10 000 euros par bateau à passagers et comprend des configurations individuelles des réservoirs, adaptées aux conditions rencontrées à bord du bateau à passagers (dans certains cas, le réservoir ne peut pas être installé directement sous les installations sanitaires). La vérification et la modification du calcul de stabilité par un bureau d'études nécessite environ deux jours et demi à environ 600 euros/jour, soit environ 1 500 euros. Si la visite spéciale effectuée par la commission de visite coïncide avec la visite périodique, la vérification n'occasionnera pas de frais supplémentaires. Si la visite spéciale est effectuée indépendamment de la visite périodique, cela occasionnera des frais administratifs (voir ci-après). Au total, le coût matériel de l'installation d'un réservoir de collecte des eaux usées s'élève à **11 500 euros** par cas.

Le coût de l'installation d'embouts de raccordement à bord de bateaux à passagers déjà équipés d'un réservoir s'élève à **500 euros** par bateau à passagers.

Le coût de la création d'un raccordement au réseau d'assainissement local s'élève au total **20 000 euros** par raccordement et inclut des travaux de génie civil, la pose d'une conduite sous pression, l'installation des raccords à l'aire de stationnement et au réseau, ainsi que les frais de mise à disposition du raccordement.

Frais administratifs

La facturation d'une visite spéciale par la commission de visite s'effectue conformément au règlement allemand relatif aux frais en navigation intérieure, dans sa teneur du 01.01.2018. Pour la facturation est considéré le temps nécessaire, à hauteur de 12,50 euros par quart d'heure entamé (soit 50 euros/heure). Le temps nécessaire est estimé à 1,5 heure, à cela s'ajoutent les frais de déplacement du siège de la commission de visite au lieu de la visite. Une durée moyenne de 180 minutes a été retenue pour le déplacement (aller/retour) d'une commission de visite (50 euros/heure), ce qui correspond à 150 euros. À cela s'ajoutent aussi le temps consacré au traitement au bureau principal et de « petits frais » connexes. Le coût moyen s'élèvera ainsi à environ 400 euros par bateau à passagers.

Exemple de calcul

Les **frais de personnel non récurrents** pour la planification d'un réservoir sont ventilés comme suit :

(56 bateaux à passagers x 8 heures) x 63,40 euros de salaire = 28 400 euros.

Les **frais matériels non récurrents** pour l'installation d'un réservoir sont ventilés comme suit :

56 bateaux à passagers x 11 500 euros de frais d'installation = 644 000 euros.

Tableau 2 : aperçu des frais non récurrents pour l'Allemagne

Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire Non récurrent en heures	Rémunération en euros/heure	Frais de personnel Non récurrent en euros	Coût matériel Non récurrent en euros	Total des frais non récurrents en euros	Frais non récurrents par cas, en euros
Réservoir de collecte (56)	448	63,40	28 403	644 000	672 403	12 007
Raccordement (24)	24	63,40	1 521	12 000	13 521	563
Connexion au réseau (8)	160	63,40	10 144	160 000	170 144	21 268

Pour la navigation intérieure allemande, cela représentera une dépense non récurrente d'environ **900 000 euros**. Ce montant comprend les frais non récurrents pour l'installation des réservoirs de collecte, soit 672 403 euros, les frais de montage des embouts de raccordement, soit 13 521 euros ainsi que la création des raccordements au réseau, soit 170 144 euros. En fonction du type d'équipement nécessaire, cela représente pour un bateau à passagers des frais compris entre 563 et 21 268 euros.

Tableau 3 : aperçu des frais non récurrents pour la mise en œuvre dans l'intégralité du champ d'application de la CDNI

Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire Non récurrent en heures	Rémunération en euros/heure	Frais de personnel Non récurrent en euros	Coût matériel Non récurrent en euros	Total des frais non récurrents en euros
Réservoir de collecte (371)	2 968	63,40	188 171	4 266 500	4 454 671
Raccordement (159)	159	63,40	10 080	79 500	89 580
Connexion au réseau (53)	1 060	63,40	67 204	1 060 000	1 127 204

Pour l'intégralité du champ d'application de la CDNI seront occasionnés des frais non récurrents s'élevant à environ **5 700 000 euros**. Ce montant comprend les frais non récurrents pour l'installation des réservoirs de collecte, soit 4 454 671 euros, les frais de montage des embouts de raccordement, soit 89 580 euros ainsi que la création des raccordements au réseau, soit 1 127 204 euros.

b) Coût annuel de la mise en œuvre

Nombre de cas

Pour la détermination du coût annuel de la mise en œuvre ont été pris en considération trois facteurs. En Allemagne, des frais annuels de mise en œuvre pour le déversement des eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement seront occasionnés par quatre-vingt-dix pour cent des bateaux à passagers, soit **72 bateaux à passagers**. Des frais courants de mise en œuvre pour l'élimination des eaux usées domestiques au moyen d'un camion de collecte seront occasionnés par un bateau à passagers sur dix, soit **8 bateaux à passagers**. À cela s'ajoutera chaque année environ **un bateau à passagers** nouvellement agréé, lequel sera aussi soumis aux dispositions considérées.

Pour le champ d'application de la CDNI, le nombre des bateaux à passagers qui déversent leurs eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement s'élève à **477 bateaux à passagers**.

Pour **53 bateaux à passagers**, l'élimination des eaux usées domestiques sera assurée au moyen d'un camion de collecte. Il est considéré que, dans le champ d'application de la CDNI, environ **8 bateaux à passagers** seront nouvellement agréés chaque année et seront soumis aux dispositions considérées.

Temps nécessaire

Le temps nécessaire pour l'élimination des eaux usées dans le réseau d'assainissement local est estimé à **une heure de travail**, pour la pose du tuyau, la mise en fonctionnement de la pompe, l'aspiration des eaux usées, puis pour le retrait du dispositif. Il est considéré qu'aura lieu **une vidange par jour** sur 300 jours ouvrés par an.

Le temps nécessaire pour l'élimination des eaux usées au moyen d'un camion de collecte est estimé à **une heure de travail**, pour la préparation du bateau à passagers en vue de l'aspiration, pour la surveillance de la vidange et pour les formalités auprès de l'entreprise d'élimination. L'aspiration en tant que telle nécessite environ deux heures ; étant donné qu'elle est assurée par l'entreprise d'élimination, elle est comptabilisée dans les frais matériels. Il est considéré qu'auront lieu **deux vidanges par semaine** sur 300 jours ouvrés par an (soit 120 vidanges), étant donné qu'à la fois la faible contenance des réservoirs et les aspects liés à l'hygiène (odeurs nauséabondes) nécessitent une élimination régulière. Les **coûts** salariaux sont basés sur le tableau des coûts salariaux pour le secteur économique figurant dans le Guide pour la détermination des coûts de mise en œuvre, Secteur économique H à niveau de qualification moyen (état : 2018).

Coût matériel

Le coût de l'élimination des eaux usées domestiques s'élève à **400 euros** par bateau à passagers et par an pour le déversement dans le réseau d'assainissement, sur la base d'un volume déversé atteignant jusqu'à 10 m³ par vidange.

Le coût de l'aspiration au moyen d'un camion de collecte s'élève à **800 euros** par intervention et inclut le trajet jusqu'au bateau à passagers, la vidange, le transport et l'élimination des eaux usées domestiques par l'entreprise chargée de l'élimination.

Les bateaux à passagers nouvellement agréés ne sont confrontés à **aucune charge annuelle pour la mise en œuvre** sous la forme de coûts matériels, ces bateaux à passagers étant déjà équipés d'un réservoir de collecte des eaux usées conformément au Règlement allemand de visite des bateaux de navigation intérieure. Il est considéré que l'élimination se fera via le réseau d'assainissement dans une aire de stationnement.

Exemple de calcul

Les **frais de personnel annuels** pour l'élimination dans le réseau d'assainissement sont ventilés comme suit :

$(72 \text{ bateaux à passagers} \times 1 \text{ heure de travail} \times 300 \text{ jours de travail}) \times 27,50 \text{ euros de salaire} = 594\,000 \text{ euros}$

Le **coût matériel annuel** de l'élimination dans le réseau d'assainissement est ventilé comme suit :
 $400 \text{ euros de frais de déversement} \times 72 \text{ bateaux à passagers} = 28\,800 \text{ euros}$

Tableau 4 : aperçu des charges courantes pour la mise en œuvre en Allemagne

Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire sur l'année en heures	Rémunération en euros/heure	Coûts annuels en personnel en euros	Coûts matériels annuels en euros	Coût total annuel de la mise en œuvre en euros	Coût annuel de la mise en œuvre par cas en euros
Élimination dans le réseau d'assainissement (72)	21 600	27,50	594 000	28 800	622 800	8 650
Camion de collecte (8)	960	27,50	26 400	768 000	794 400	99 300
Bateaux à passagers nouvellement agréés (1)	300	27,50	8 250	400	8 650	8 650

Pour la navigation intérieure allemande, cela représentera une charge annuelle pour la mise en œuvre d'environ **1 400 000 euros**. Ce montant comprend le coût annuel de l'élimination des eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement de l'aire de stationnement, soit 622 800 euros, le coût de l'élimination par un camion de collecte, soit 794 400 euros et le coût pour les bateaux à passagers nouvellement agréés, soit 8 650 euros par an. En fonction des modalités d'élimination retenues, cela représente une charge annuelle pour la mise en œuvre comprise entre 8 650 et 99 300 euros par bateau à passagers.

Tableau 5 : aperçu des charges courantes liées à la mise en œuvre dans l'intégralité du champ d'application de la CDNI

Élimination des eaux usées domestiques (FZ)	Temps nécessaire sur l'année en heures	Rémunération en euros/heure	Coûts annuels en personnel en euros	Coûts matériels annuels en euros	Coût annuel de la mise en œuvre en euros
Élimination dans le réseau d'assainissement (477)	143 100	27,50	3 935 250	190 800	4 126 050
Camion de collecte (53)	6.360	27,50	174 900	5 088 000	5 262 900
Bateaux nouvellement agréés (8)	2.400	27,50	66 000	3 200	69.200

Dans l'intégralité du champ d'application de la CDNI, la mise en œuvre impliquera pour la navigation intérieure une charge annuelle s'élevant à environ **9 500 000 euros**. Ce montant comprend le coût annuel de l'élimination des eaux usées domestiques dans le réseau d'assainissement de l'aire de stationnement, soit 4 126 050 euros, le coût de l'élimination par un camion de collecte, soit 5 262 900 euros et le coût pour les bateaux nouvellement agréés, soit 69 200 euros par an.

Source :

Office fédéral des statistiques (Bonn, Allemagne)
A 303/11302000
Stefanie Brinkwerth, Sabrina Roski
Bonn, 06.06.2018

Résolution CDNI 2021-I-7

Partie C

Harmonisation internationale pour les ordures ménagères et uniformisation des pictogrammes utilisés Amendement de l'article 9.03 et lignes directrices

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 14 et 19,

consciente que la protection de l'environnement ainsi que la sécurité et le bien-être des personnels et des usagers de la voie d'eau constituent des impératifs pour la navigation intérieure,

considérant que des prescriptions claires relatives à la collecte et au tri sélectif des déchets à bord sont vectrices d'une navigation intérieure toujours plus durable,

considérant qu'il importe à cet égard de mettre en œuvre une réglementation internationale uniforme,

convaincue que des pictogrammes clairs et transparents, permettant l'identification sans ambiguïté des récipients de collecte à bord, constituent un outil essentiel pour une mise en œuvre uniforme de ces prescriptions,

tenant compte des enseignements acquis dans la pratique,

sur la proposition de son groupe de travail et afin de répondre à une demande expresse de la profession,

adopte l'amendement à l'article 9.03 telle que présenté en annexe 1,

adopte les lignes directrices en annexe 2 et invite son groupe de travail à en assurer la meilleure dissémination possible.

La présente résolution entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Annexes

Annexe 1 : Amendement de l'article 9.03 du Règlement d'application

Annexe 2 : Lignes directrices

Partie C

Amendement de l'article 9.03 du Règlement d'application

L'article 9.03 du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est rédigé comme suit :

« (1) Le conducteur doit assurer la collecte à bord et le dépôt séparé des déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1.

Si possible, les ordures ménagères doivent être déposées séparément selon les catégories suivantes : papier, verre, matières plastiques/synthétiques rigides, déchets d'emballage (synthétiques, métalliques et en carton), déchets résiduels et autres déchets.

(2) L'incinération des déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1, est interdite à bord.

(3) Les exploitants des bateaux à passagers qui disposent d'une station d'épuration de bord conforme à l'appendice V doivent veiller eux-mêmes de manière appropriée au dépôt réglementaire des boues de curage, contre attestation sur la base des dispositions nationales.

(4) Il incombe au conducteur d'un bateau à passagers soumis à l'interdiction du déversement d'eaux usées domestiques conformément à l'article 9.01 paragraphe 3, de s'assurer que les eaux usées domestiques sont collectées à bord du bateau d'une manière appropriée, puis déposées auprès d'une station ou installation prévue à l'article 8.02 paragraphe 3, si le bateau à passagers est dépourvu d'une station d'épuration de bord au sens de l'article 9.01 paragraphe 4.

5) Les déchets collectés visés au paragraphe 1 doivent être stockés à bord dans des récipients de collecte appropriés portant les pictogrammes correspondants. »

**Lignes directrices de la CDNI
relatives aux flux de déchets triés et entreposés à bord, ainsi qu'à la signalétique
correspondante sous la forme de pictogrammes**

L'article 9.03 de la partie C de la CDNI prescrit la manière dont la collecte et le dépôt des déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 1, doivent être effectués, en les séparant si possible en différentes catégories de déchets. Les présentes lignes directrices apportent des précisions sur le nouveau cinquième paragraphe, qui contient des éclaircissements concernant la manière dont doit se dérouler la collecte à bord et les pictogrammes à utiliser à cette fin.

Afin d'éviter les barrières linguistiques et liées aux couleurs utilisées, il a été décidé de proposer un système de pictogrammes neutres et aisément reconnaissables. Ces dispositions sont cependant non contraignantes.

Utilisation des pictogrammes :

Les pictogrammes peuvent être fixés sur des récipients de collecte appropriés à bord des bateaux, qui sont destinés au stockage séparé des flux de déchets : papier, verre, déchets d'emballage (en plastique, en métal (cannettes) et en carton (briques alimentaires), déchets organiques (déchets de légumes, de fruits et de jardin) et déchets résiduels. Ces récipients de collecte doivent être munis d'une étiquette ou d'une impression indiquant quel type de déchets doit être placé dans quel conteneur.

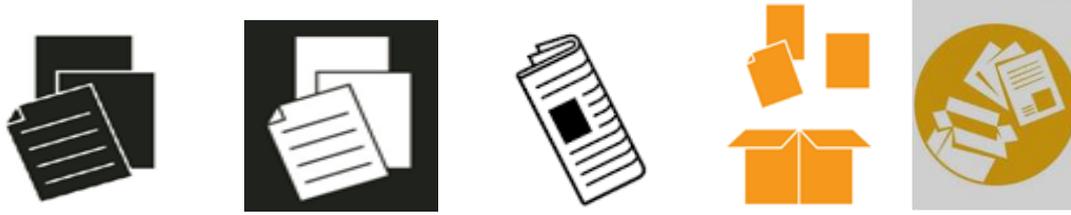
Instructions pour l'élimination des déchets :

Les emballages doivent être correctement vidés, égouttés ou raclés.

Lors de la collecte des déchets organiques, il convient de veiller à ne pas inclure de déchets susceptibles de contenir du plastique.

Séparer autant que possible les déchets susmentionnés des déchets résiduels permet au conducteur de réduire le volume des déchets résiduels.

Papier



Verre



Déchets d'emballages en matière plastique, en métal, et en carton



Déchets organiques



Déchets résiduels



IIPC

Résolution IIPC 2021-I-1

Constat de la péréquation provisoire 4^{ème} trimestre 2020

Résolution (arrêtée le 26 février 2021)

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 4^{ème} trimestre 2020.
 - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} février 2021.
 - b) Le tableau « données annuelles » (**annexe 2**) regroupe les volumes pour 2020.
 - c) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 3**).
 - d) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 4**).
2. Particularités
 - a) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
 - b) Les reports tiennent compte de la péréquation financière internationale 2019 (Résolution CDNI 2020-II-2).
 - c) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

Paielement dû au titre de la péréquation du 4^{ème} trimestre 2020

3. L'IIPC approuve la péréquation du 4^{ème} trimestre 2020 sur la base de ce qui suit :
 - a) Charges totales : 11 381 237,00 €
 - b) Recettes totales : 9 684 485,30 €
 - c) Résultat : - 1 696 751,70 €
 - d) Distribution :

SAB à :	
ITB :	113 506,53 €
BEV :	719 243,49 €
LUX à :	
BEV :	50 732,30 €
VNF à :	
ITB :	26 460,40 €
SRH :	2 411,94 €

Compte selon l'article 14 du Règlement intérieur de l'IIPC

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2020, état 4^{ème} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T4/2020	Solde reporté 2011-2019	Etat Cumulé
	Dn T4		
DE	- 834 027,51 €	1 364 018,73 €	529 991,22 €
BE	- 254 301,27 €	226 991,96 €	- 27 309,32 €
FR	- 9 647,97 €	21 493,20 €	11 845,22 €
LUX	- 897,63 €	2 420,56 €	1 522,93 €
NL	- 567 166,17 €	985 324,61 €	418 158,44 €
CH	- 30 711,15 €	77 224,17 €	46 513,02 €
Σ	- 1 696 751,70 €	2 677 473,23 €	980 721,53 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau données annuelles

Annexe 3 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 4 : Tableau de distribution

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 4 2020		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	-	2 403	2 689	99	-	1 683		6 874	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	94	517	37	-	392		1 040	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	3	984	3 108	105	-	3 241	7 441	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	13 149	22 042	504	-	7 975	+ 43 670	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	30	32 721	66 160	3 465	-	43 583	+ 145 959	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	-	20 029	45 784	1 367	-	10 055	+ 77 235	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	30	65 899	133 986	5 336	-	61 613	266 864	
	Réipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		5 131	2 886	1 010			+ 9 027	
	Réipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		2 558	15 529		-	4 430	+ 22 517	
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	5	7 689	18 415	1 010	-	4 430	31 549	
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering									
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	12 414	440 055	964 043	61 000	-	0	1 385 894	+ 2 863 406
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			1 026				+/- 1 026	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	12 414	440 055	965 069	61 000	-	0	1 385 894	2 864 432
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage									
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	39 942	250 119	1 681 436	50 898	50 791	450 056	+	2 523 242
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 381					-/-	- 3 381
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€							+/-	-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€								-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	39 942	246 738	1 681 436	50 898	50 791	450 056		2 519 861
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³								-
	Volume de gazole IN / Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	-	33 349	250 624	6 787	8	48 918		339 686

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Annexe 2

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens							
2020		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	20	7 296	10 458	395	11	6 448	24 628	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	367	1 941	117	2	1 593	4 020	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	40	4 213	13 145	354	29	13 136	30 917
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	15	37 973	79 574	1 784	100	31 401	+ 150 847
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	127	121 638	241 236	15 048	50	159 424	+ 537 523
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	35	76 520	161 465	3 787	44	40 843	+ 282 694
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	177	236 131	482 275	20 619	194	231 668	971 064
	Réipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		18 458	11 049	2 005			+ 31 512
	Réipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		8 252	55 246		22	16 341	+ 79 861
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	157	26 710	66 295	2 005	22	16 341	111 530
Zn-	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	64 715	1 705 767	3 802 671	206 000	6 021	5 594 375	+ 11 379 549
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			1 688				+/- 1 688
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	64 715	1 705 767	3 804 359	206 000	6 021	5 594 375	11 381 237
Xn-	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	83 333	943 918	6 484 581	197 448	199 359	1 779 227	+ 9 687 867
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 381					-/- - 3 381
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/- -
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	83 333	940 537	6 484 581	197 448	199 359	1 779 227	9 684 486
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	8 125	125 856	967 681	26 327	120	189 134	1 317 243

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Calcul de péréquation									
Année 2020/4 trimestre									
IIPC PT 2020-4									
Etat/IN	Données IN 4T2020			Péréquation financière					
	Coûts Zn	Recettes Xn	Part coûts Zn/Zn	Part convent. Recettes Zn/Zn x ΣXn = Ω	Péréquation Cn = Ω - Xn	Péréquation T1 Cn T1	Péréquation T2 Cn T2	Péréquation T3 CnT3	Péréquation T4 CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3
DE	5 594 374,66 €	1 779 227,00 €	0,4915436397643	4 760 347,15 €	2 981 120,15 €	733 915,61 €	782 352,57 €	694 876,19 €	769 975,79 €
BE	1 705 767,00 €	940 536,87 €	0,1498753606484	1 451 465,73 €	510 928,86 €	199 117,00 €	11 909,88 €	159 935,05 €	139 966,93 €
FR	64 715,34 €	83 333,43 €	0,0056861429034	55 067,37 €	- 28 266,06 €	285,45 €	5 996,91 €	- 5 676,08 €	- 28 872,34 €
LUX	6 021,00 €	199 359,00 €	0,0005290286109	5 123,37 €	- 194 235,63 €	52 059,47 €	- 47 035,82 €	- 44 408,03 €	- 50 732,30 €
NL	3 804 359,00 €	6 484 581,00 €	0,3342658623136	3 237 192,83 €	- 3 247 388,17 €	883 457,08 €	- 758 157,99 €	- 773 023,08 €	- 832 750,02 €
CH	206 000,00 €	197 448,00 €	0,0180999657594	175 288,85 €	- 22 159,15 €	2 198,50 €	4 934,46 €	- 31 704,05 €	2 411,94 €
Σ	11 381 237,00 €	9 684 485,30 €	1,00	9 684 485,30 €	0,00 €	0,00 €	- 0,00 €	0,00 €	0,00 €

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
4t2020 - Zahlungsleistende IN IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE							0,00
FR	26 460,40					2 411,94	28 872,34
LUX		50 732,30					50 732,30
NL	113 506,53	719 243,49					832 750,02
CH							0,00
SUMME / TOTAL	139 966,93	769 975,79	0,00	0,00	0,00	2 411,94	
							912 354,66
							912 354,66

Résolution IIPC 2021-I-2

Constat de la péréquation provisoire 1^{er} trimestre 2021

Résolution (arrêtée le 20 mai 2021)

Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 1^{er} trimestre 2020 :
 - a) Le tableau « données trimestrielles » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1^{er} mai 2021.
 - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
 - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).
2. Particularités
Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.

Paiement dû au titre de la péréquation du 1^{er} trimestre 2021

3. L'IIPC approuve la péréquation du 1^{er} trimestre 2021 sur la base de ce qui suit :

a) Charges totales :	2 803 364,68 €
b) Recettes totales :	2 713 548,99 €
c) Résultat :	- 89 815,69 €
d) Distribution :	
SAB à :	
ITB :	139 295,25 €
BEV :	724 680,23 €
LUX à :	
BEV :	50 389,49 €
VNF à :	
ITB :	18 656,97 €
SRH :	3 511,65 €

Compte selon l'article 14 du Règlement intérieur de l'IIPC

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2021, Etat 1^{er} trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T1/2021	Report provisoire 2020	Solde reporté 2011-2019	Etat Cumulé
	Dn T1			
DE	- 42 399,61 €	-834 027,51 €	1 364 018,73 €	487 591,62 €
BE	- 12 911,26 €	-254 301,27 €	226 991,96 €	- 40 220,57 €
FR	- €	-9 647,97 €	21 493,20 €	11 845,22 €
LUX	- €	-897,63 €	2 420,56 €	1 522,93 €
NL	- 32 550,48 €	-567 166,17 €	985 324,61 €	385 607,96 €
CH	- 1 954,35 €	-30 711,15 €	77 224,17 €	44 558,67 €
Σ	- 89 815,69 €	- 1 696 751,70 €	2 677 473,23 €	890 905,84 €

Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 1 2021		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		1 726	2 702	96	-	1 508	6 032	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	64	567	41	-	384	1 056	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	805	3 501	99	-	3 087	7 492	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	8 791	21 301	500	-	7 081	+ 37 673	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	32 023	74 788	4 415	-	38 823	+ 150 049	
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	18 286	47 578	700	-	10 844	+ 77 408	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	-	59 100	143 667	5 615	-	56 748	265 130
	Récipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 043	4 255	270	-		+ 7 568
	Récipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 822	16 198		-	4 156	+ 22 176
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	-	4 865	20 453	270	-	4 156	29 744
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€		402 991	1 015 979	61 000	-	1 323 394	+ 2 803 365
	Intérêts / Zinsen / Rente	€							+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	-	402 991	1 015 979	61 000	-	1 323 394	2 803 365
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	22 169	232 128	1 847 404	55 534	50 389	505 925	+ 2 713 549
	Créances irrécouvrables (définitivement) * / Uneinbringliche Forderungen (definitiv) * / Oninbare vorderingen (definitief) *	€							-/- -
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr. * / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen * / Mutatie voorziening oninbare vorderingen * (+ ou/oder/of -/-) *	€							+/- -
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-) *	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	22 169	232 128	1 847 404	55 534	50 389	505 925	2 713 549
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	2 612	30 950	242 755	6 615	26	50 785	333 743

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Calcul de péréquation

Année 2021/1. Trimestre					
IIPC PT 2021-1					
	Données IN 1T2021			Péréquation financière	
Etat/IN	coûts	recettes	part coûts	part convent. Recettes	Péréquation
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn
DE	1 323 394,20 €	505 924,87 €	0,4720735084670	1 280 994,59	775 069,72 €
BE	402 991,48 €	232 128,00 €	0,1437527849570	390 080,22	157 952,22 €
FR	- €	22 168,63 €	0,0000000000000	0,00	- 22 168,63 €
LUX	- €	50 389,49 €	0,0000000000000	0,00	- 50 389,49 €
NL	1 015 979,00 €	1 847 404,00 €	0,3624141401396	983 428,52	- 863 975,48 €
CH	61 000,00 €	55 534,00 €	0,0217595664364	59 045,65	3 511,65 €
Σ	2 803 364,68 €	2 713 548,99 €	1,00	2 713 548,99 €	0,00 €

Tableau de distribution

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
Zahlungsleistende IN/ 1t2021 IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE							0,00
FR	18 656,97					3 511,65	22 168,62
LUX		50 389,49					50 389,49
NL	139 295,25	724 680,23					863 975,48
CH							0,00
SUMME / TOTAL	157 952,22	775 069,72	0,00	0,00	0,00	3 511,65	
							936 533,59
							936 533,59
