



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

PARTIE A

RAPPORT DE L'IIPC RELATIF À L'ÉVALUATION ANNUELLE DU SYSTÈME DE FINANCEMENT ET PROPOSITION POUR LE MONTANT DE LA RÉTRIBUTION D'ÉLIMINATION 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)

SOMMAIRE

1. Évolution financière de 2011 à 2020

2. Aperçu de la situation économique du transport sur le Rhin en 2020 et impact de la pandémie virale de la Covid-19

3. Ajustement de la rétribution d'élimination en 2021

4. Perspectives

5. Réflexions en cours pouvant impacter la péréquation financière

6. Évaluation du montant de la rétribution d'élimination

Appendices

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.

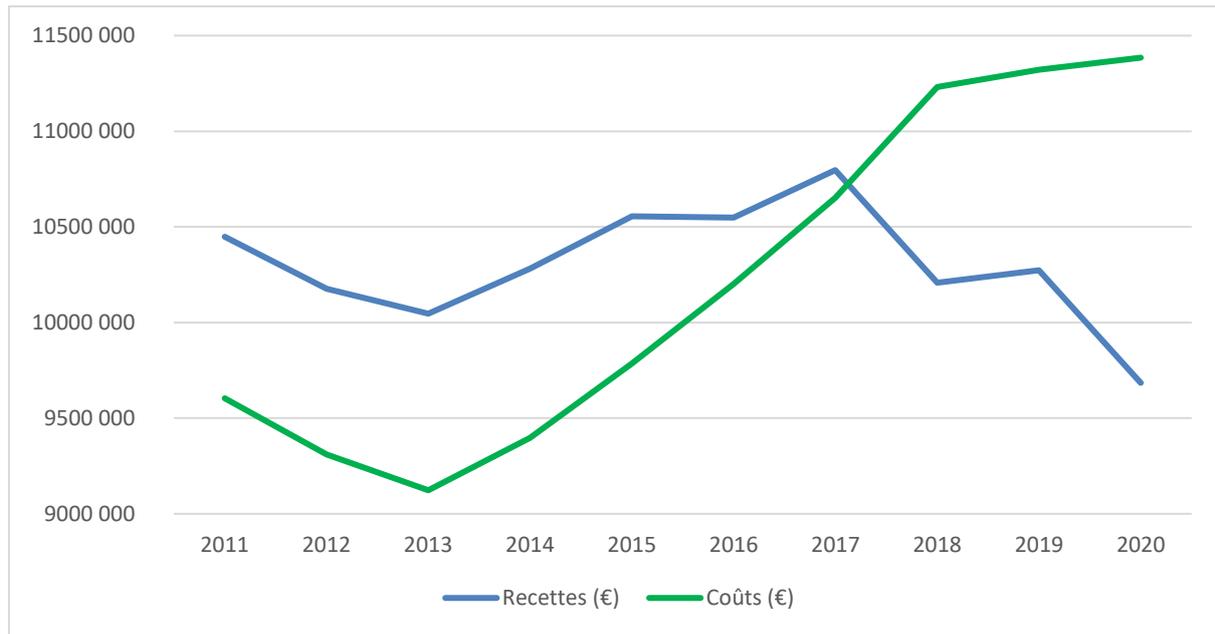
Sur l'ensemble de l'année 2018, le trafic de marchandises (en volume) sur le Rhin a diminué d'environ 12 % par rapport à 2017. Cependant les basses eaux n'expliquent pas à elles seules la baisse de trafic et de consommation de gazole elle s'explique également par la situation économique, qui s'est sensiblement 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 COÛTS 2011-2020¹

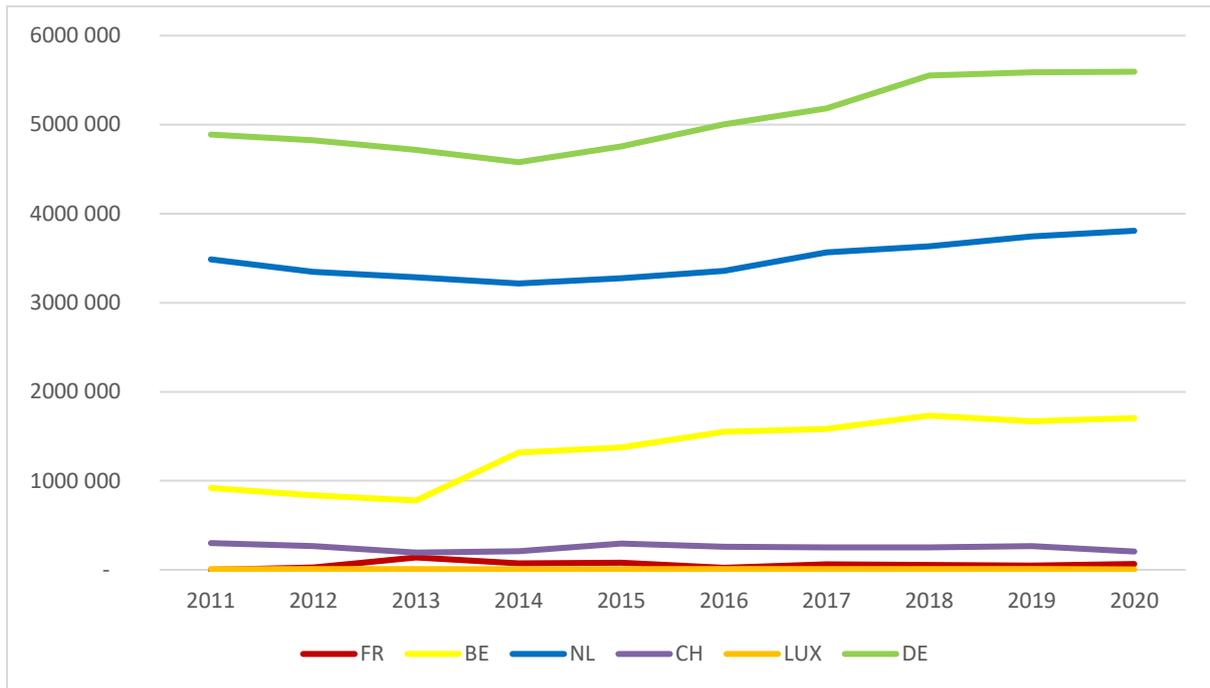
Au cours de la période 2011-2020, les coûts de collecte et d'élimination sont passés de **9 600 000** euros à **11 385 000** euros.

Les rétributions d'élimination depuis 2011 varient entre **9 680 500²** 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

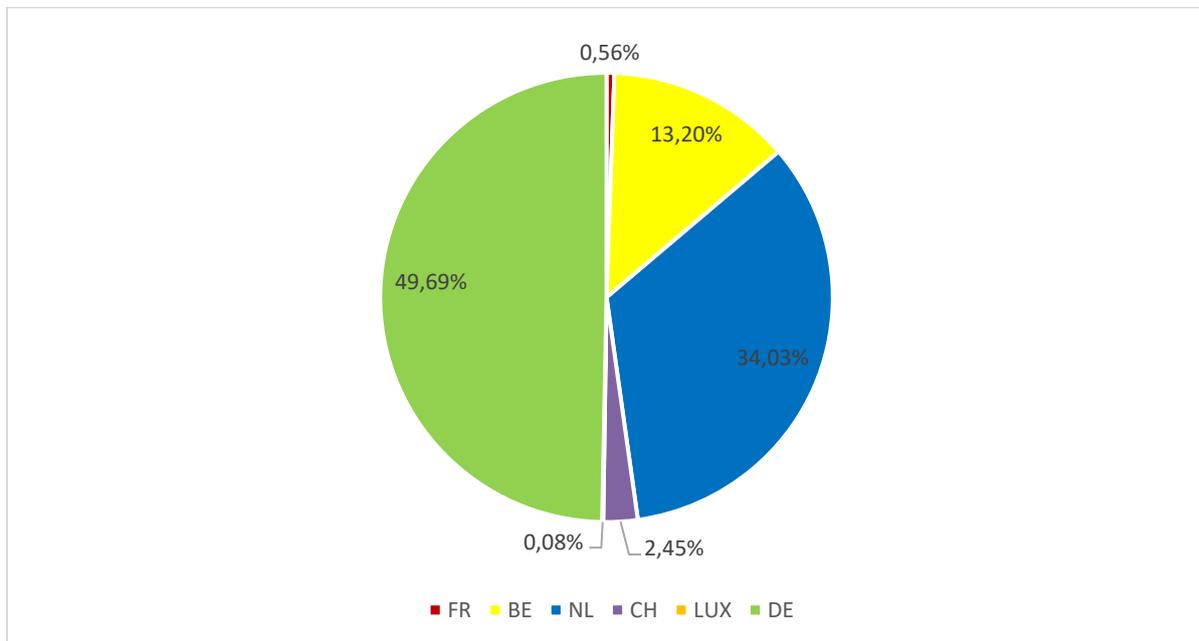
² Montant provisoire

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.

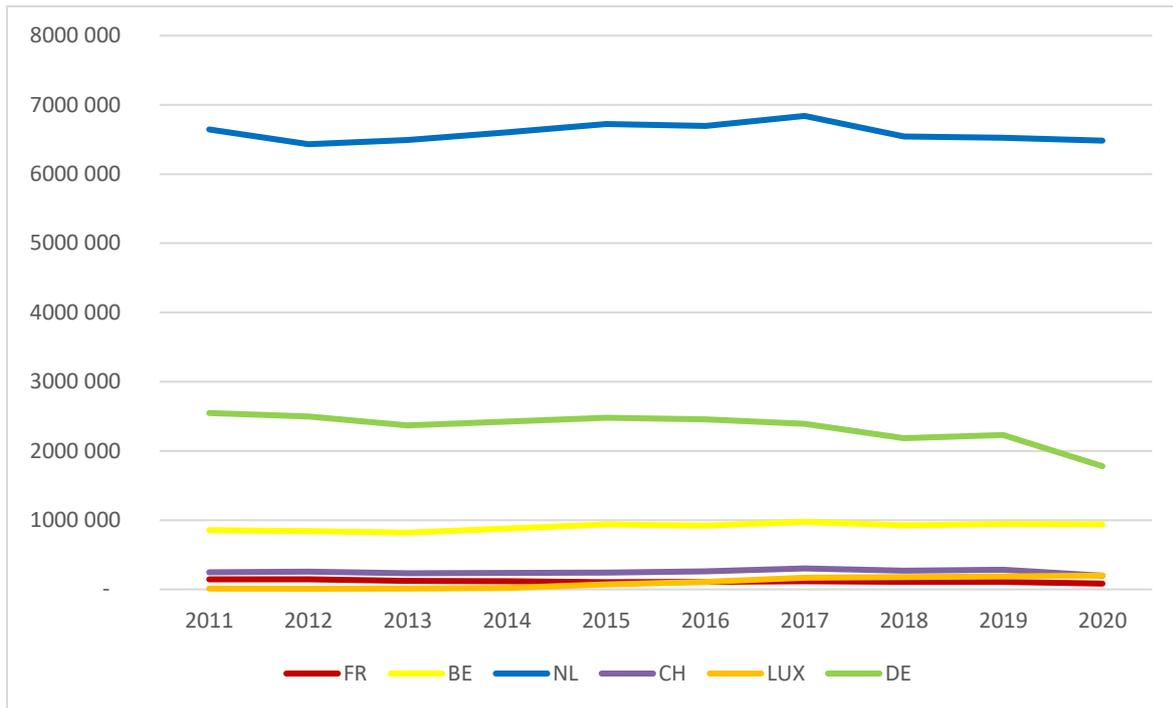
FIGURE 3 : RÉPARTITION DES COÛTS par IN 2011-2020



Au cours de cette période ont été collectés :

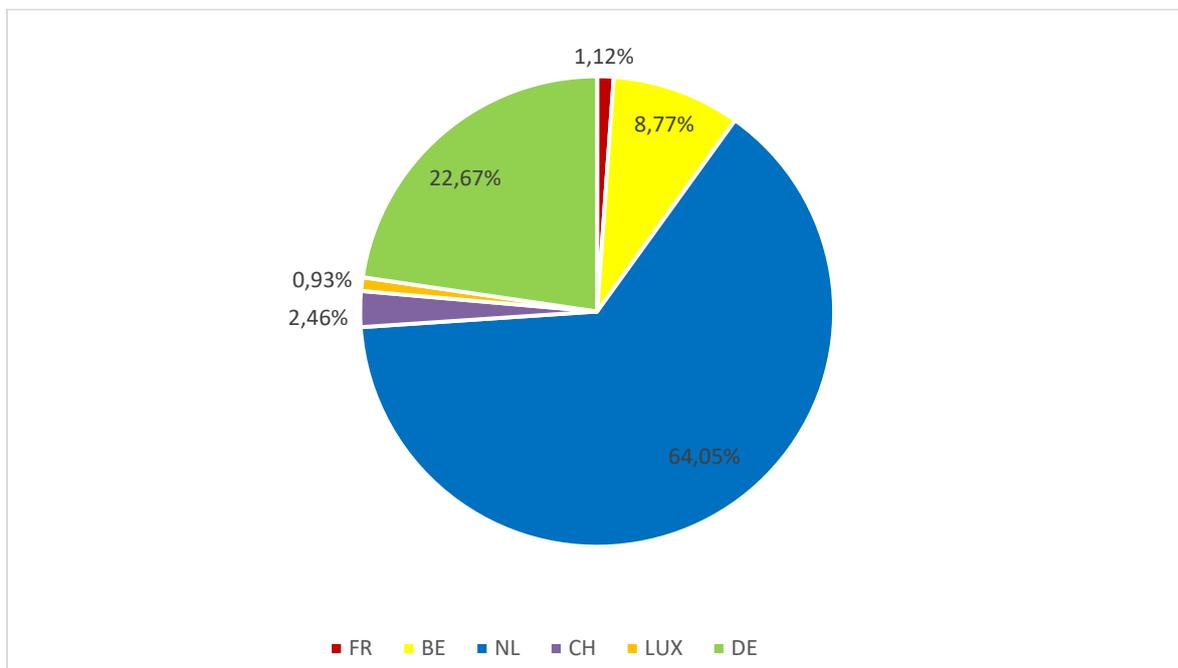
- **409 615 m³** d'eaux de fond de cale ;
- **40 035 m³** d'huiles usagées ;
- **10,165 tonnes** de déchets huileux solides ;
- **1,276 tonne** de récipients.

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



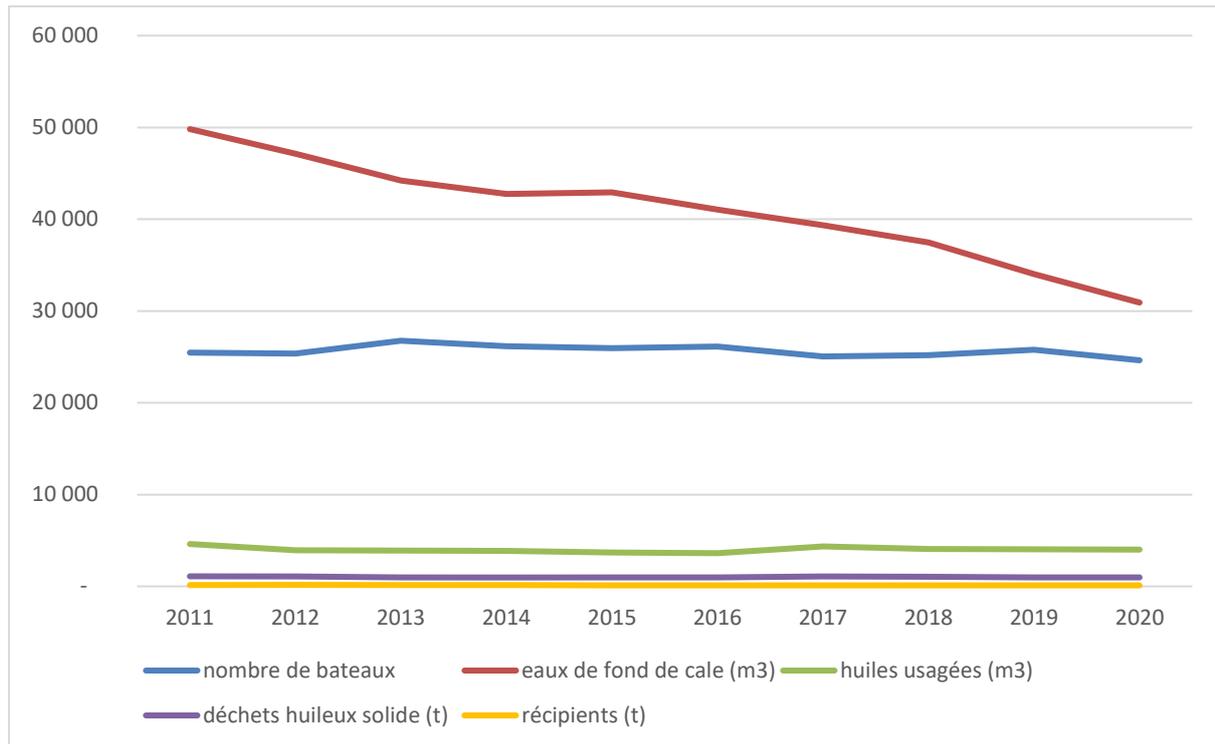
Les recettes proviennent des rétributions d'élimination des déchets, des intérêts perçus ou dus et d'éventuelles autres recettes comme la revente d'huiles usagées.

■ **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

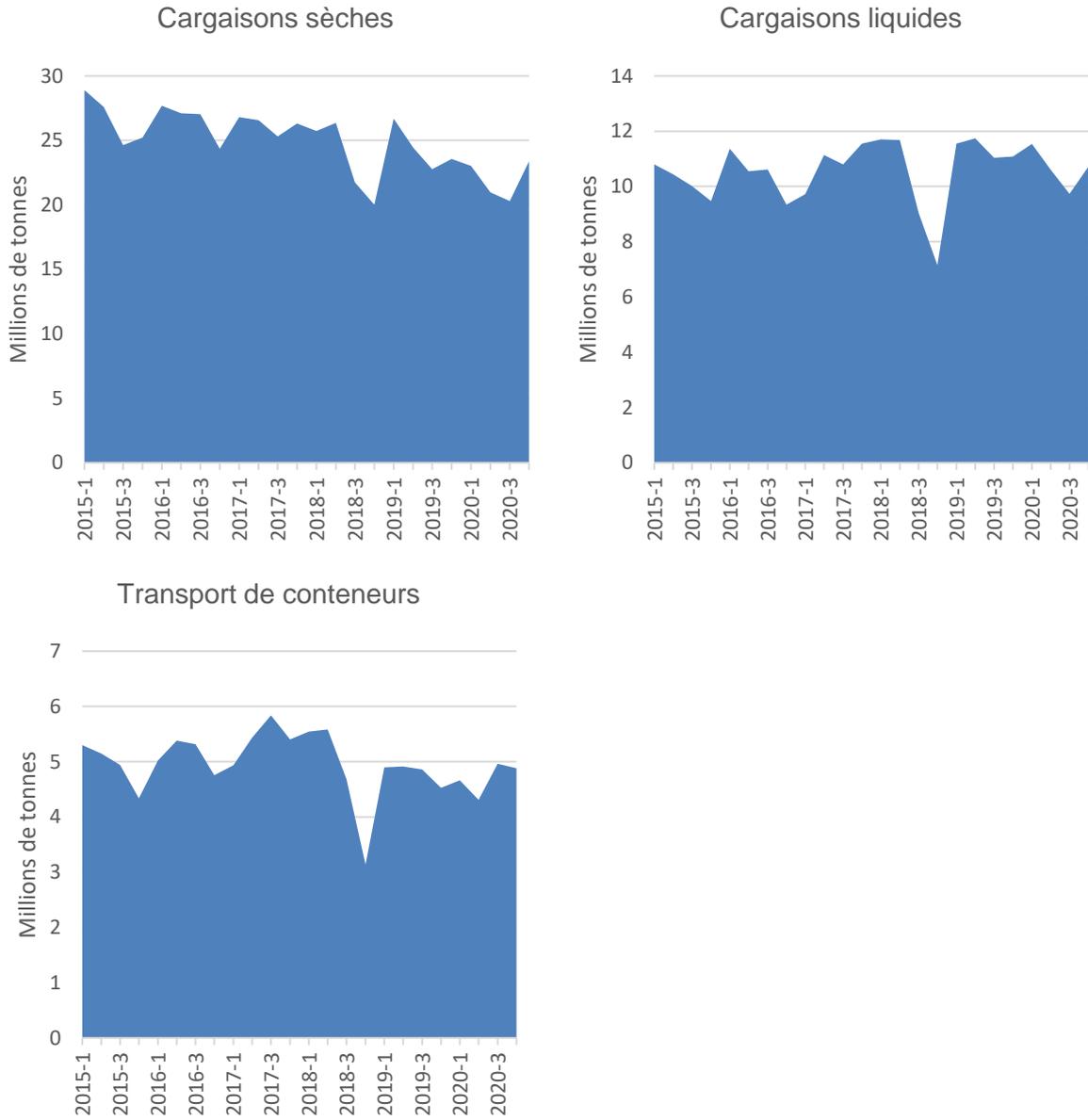
Par type de marchandise, **le charbon a été le plus fortement impacté (- 23,80 %)** ainsi que le minerai de fer (- 14,20 %).

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)**

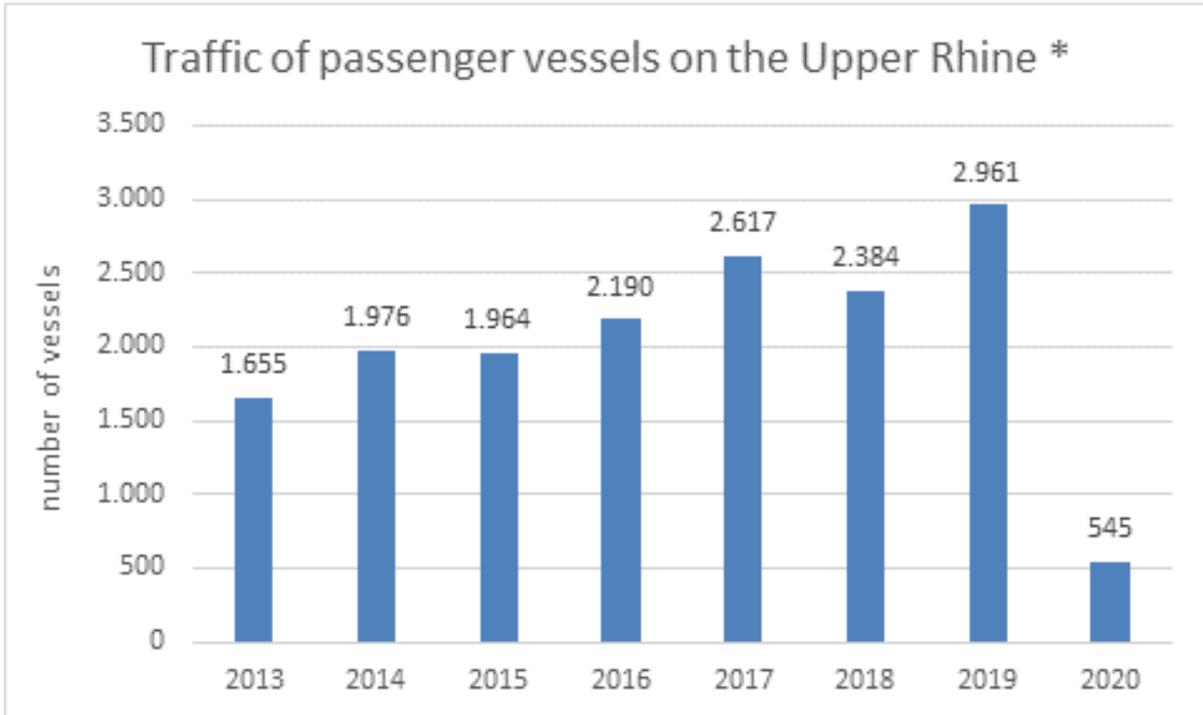


Transport de marchandises sur le Rhin par type de cargaison (T1 2015-T4 2020) (Source : Observation du marché, CCNR)

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.

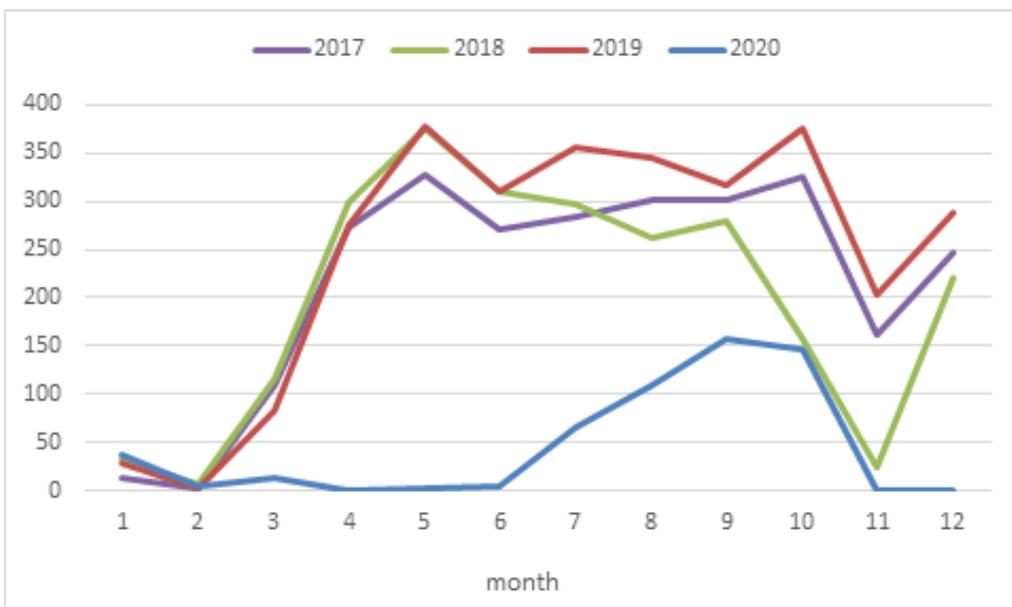
▪ **FIGURE 9 : NOMBRE DE BATEAUX À PASSAGERS PASSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM 2013-2020**



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.

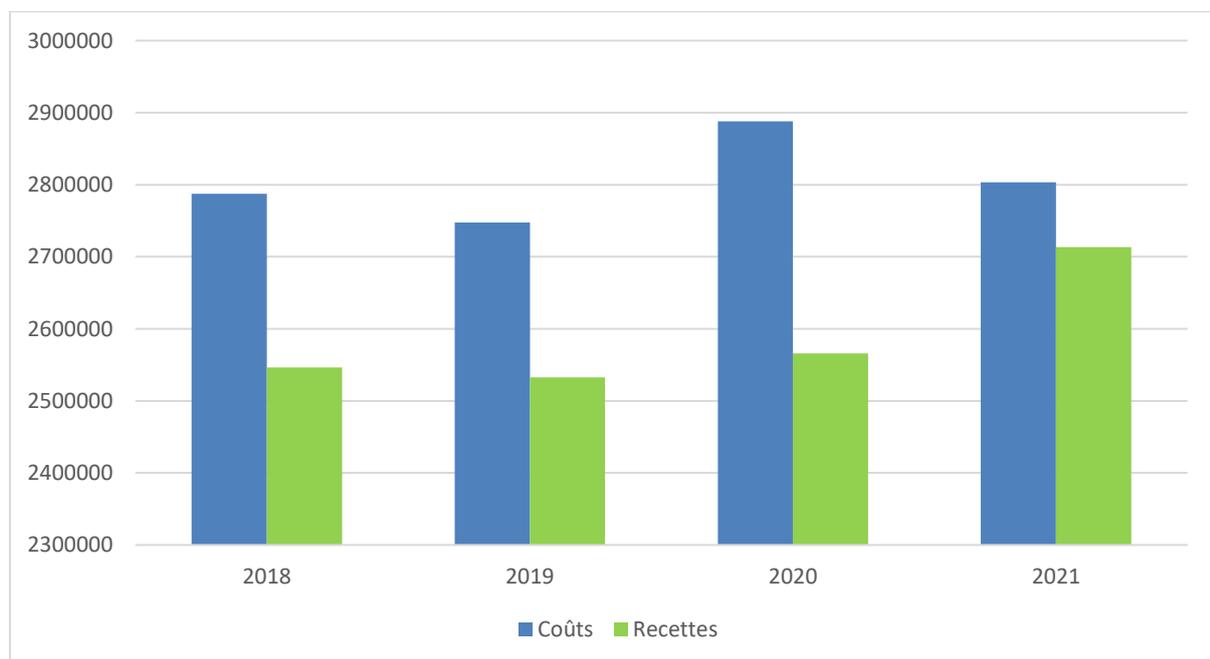
	2019	2020	Comparaison en %	Comparaison en €
T1	2 532 835 €	2 565 992 €	1,31%	+ 33 157 €
T2	2 592 716 €	2 279 806 €	-12,07%	-312 910 €
T3	2 649 205 €	2 318 826 €	-12,47%	-330 379 €
T4	2 504 245 €	2 532 242 €	1,12%	+ 27 997 €
TOTAL	10 277 300 €	9 687 867 €	-5,74%	-589 433 €

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.

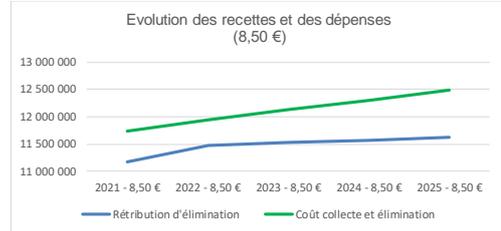
L'IIPC restera très attentive aux évolutions (coûts/recettes) afin de garantir la pérennité du système.

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

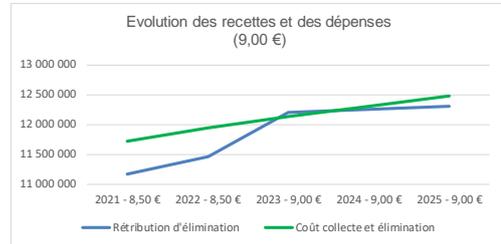
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 8,50 €	2024 - 8,50 €	2025 - 8,50 €
Coût collecte et élimination	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Rétribution d'élimination	11 165 021	11 473 022	11 523 023	11 573 024	11 623 025
Excédent / déficit	-562 000	-474 000	-609 006	-729 000	-859 000
Excédent / 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 :

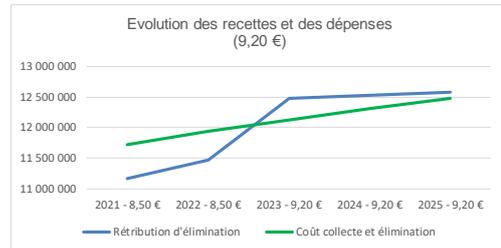
à 9,00€

	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



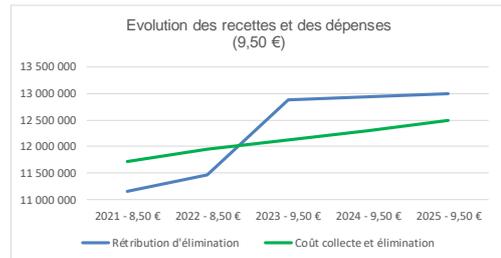
à 9,20€

	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



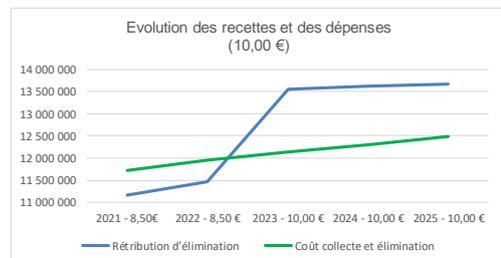
à 9,50€

	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



Appendices :

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

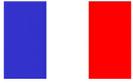
Appendice 2 : Description comparative entre les États par son réseau de stations de réception

**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>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Zn - 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>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / Xn - 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 déchetage 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 graisseux n'est effectuée dans le champ d'application de la CDNI en France, à l'exception du port de Strasbourg.
