



CDNI

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 2023
(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 2023
(Articles 10 et 14)

SOMMAIRE

1. Recettes et dépenses de 2011 à 2021	4
2. Évolution financière en 2021 et 2022.....	5
3. Prévisions pour 2023 et au-delà.....	6
4. Aperçu de la situation économique du transport sur le Rhin en 2021	7
5. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives	10
6. Réflexions en cours pouvant impacter la péréquation financière	12
7. Evaluation du montant de la rétribution d'élimination	13
8. Proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2023.....	14
Appendices :	14

Nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination à 10,00 euros au 1^{er} janvier 2023 : Pourquoi ?

Une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination a été décidée par les instances de la CDNI, et ce, en accord avec les représentants de la profession.

Plusieurs facteurs ont conduit les Parties Contractantes à décider cette augmentation:

- **Des coûts de collecte, de réception et de traitement des déchets huileux et graisseux en constante augmentation dans une conjoncture d'inflation inédite** : on observait depuis 2015 une augmentation constante des coûts pour le système (augmentation des coûts d'élimination, salaires du personnel dédié, augmentation des taxes...). Pour la première fois en 2018, les recettes étaient moins élevées que les coûts, ce qui a conduit la CDNI à décider d'une première augmentation de la rétribution à 8,50 € en 2021.

La conjoncture économique actuelle générale, liée à la guerre en Ukraine et qui a fait exploser les prix de l'énergie en quelques semaines, impacte et impactera de manière forte le système. Les institutions nationales, en charge de la mise en œuvre du système et de la gestion du réseau des stations de réception, s'attendent à une augmentation de 7 à 8% minimum pour les coûts pour 2022 et pour les années qui suivent (voir le tableau 4). En effet, les contrats des prestations sont indexés sur l'inflation qui est galopante depuis le début de l'année.

- **La nécessité de consolider la structure financière du système** : le montant réhaussé à 8,50 € permet à peine et temporairement l'équilibre, et le système reste ainsi fragile. Certaines institutions nationales doivent trouver des mécanismes de financement parallèles (tels que des emprunts) pour couvrir leurs coûts. Cette instabilité financière risque d'être néfaste à court-terme sur le système.

- **Le souhait de maintenir le haut niveau de qualité des prestations** : une des options possibles pour ne pas augmenter la rétribution d'élimination serait de réduire le niveau de services et réduire le maillage des stations de réception. Or, cette option n'est pas en ligne avec le souhait de la profession de maintenir le niveau de qualité des prestations ni avec celui des Parties Contractantes d'offrir un système efficace à la profession pour lui permettre de remplir ses obligations environnementales.

- Compte tenu des éléments ci-dessus, il reste extrêmement difficile et incertain d'établir un montant stable pour une plus longue période à la lumière de la conjoncture économique actuelle, même si un tel effet est - conformément aux souhaits du secteur - souhaitable et désormais espéré.

Dans un esprit de transparence et d'information, un rapport annuel exhaustif sur l'évaluation de la rétribution d'élimination est publié sur le site Internet de la CDNI.

Au travers ce rapport, l'Instance internationale de péréquation et de coordination (IIPC) procède à l'évaluation annuelle du système de financement de la Partie A et de la rétribution d'élimination.

1. Recettes et dépenses de 2011 à 2021

Lors de la signature de la CDNI en 1996, les États contractants de la CDNI se sont accordés sur une rétribution d'élimination de 7,50 € pour 1 000 litres de gazole détaxé avitaillé. Avec ce montant pour la rétribution d'élimination, les recettes ont été supérieures au montant nécessaire pour couvrir les coûts (excédent) au cours des sept premières années de fonctionnement du SPE-CDNI. Néanmoins dès 2015 il est observé une augmentation continue des coûts sans conséquence majeure sur le système, étant donné que les recettes augmentaient en parallèle jusqu'en 2017.

L'année 2018, marquée par une période de basses eaux, s'est soldée par un déficit d'environ un million d'euros. 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'ont pas expliqué à elles seules la baisse de trafic et de consommation de gazole. Elle s'est expliquée 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.

2020 a également fortement marqué le système de financement. La pandémie virale de 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 ont été conséquents avec un recul record des revenus issus des rétributions d'élimination de l'ordre de 5,7 % par rapport à 2019.

En parallèle, à partir de 2015 les coûts ont sensiblement augmenté pour atteindre environ un million d'euros supplémentaire par an pour un réseau de station de réception stable.

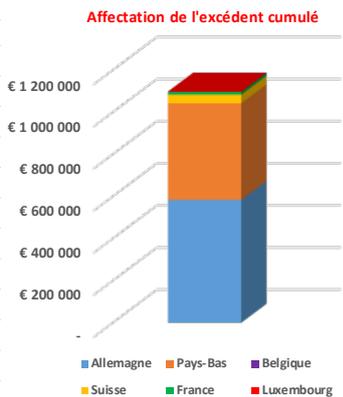
Les raisons de cette évolution sont multiples :

- les revenus tirés des huiles usées sont à un niveau extrêmement bas ;
- le coût de l'élimination des eaux de fond de cale est en hausse ;
- les coûts d'exploitation des stations de réception suivent les indices du coût de la vie ainsi que ceux du gazole ;
- l'inflation ;
- l'augmentation des coûts d'élimination et de traitement comme de nouvelles taxes (les taxes sur l'incinération...) ;
- les nouveaux investissements.

L'augmentation des coûts et la diminution des recettes a conduit à une augmentation du montant de la rétribution d'élimination d'un euro au 1^{er} janvier 2021 pour permettre la continuité du financement du système. Cette augmentation a permis d'enregistrer près de 1 340 000 euros de recettes supplémentaires.

Recettes et dépenses de 2011 à 2021¹

	Rétributions	Dépenses	Excédent	Allemagne	Pays-Bas	Belgique	Suisse	France	Luxembourg
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	306 798	80 995	26 428	-	761
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	311 751	77 802	24 876	2 474	823
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	331 705	78 630	19 556	13 986	875
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	303 194	124 147	19 574	6 738	555
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	247 165	103 604	22 220	5 922	651
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	114 131	52 689	8 810	798	298
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	48 281	21 433	3 415	857	100
2018	10 207 760	11 232 109	-1 024 349	-506 207	-331 329	-157 905	-23 073	-5 021	-814
2019	10 273 487	11 320 745	-1 047 258	-516 814	-346 371	-154 402	-24 581	-4 261	-829
2020	9 685 925	11 428 181	-1 742 256	-852 871	-579 984	-260 048	-39 189	-9 245	-918
2021	11 421 707	11 269 894	151 813	72 325	52 940	22 464	3 273	729	84
Total	114 410 033	113 323 002	1 087 031	583 474	458 281	-10 591	41 309	12 977	1 586



A fin 2021 le système enregistre un excédent cumulé d'environ 1 087 000 euros, somme versée aux Etats contractants suivant la clé de répartition fixée par la CDNI, comme suit :

Reports cumulés de 2011 à 2021

Etat/IN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (provisoire)	Etat Cumulé
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,86 €	70 231,74 €	- 506 207,70 €	- 516 814,27 €	- 852 870,87 €	72 324,61 €	583 472,47 €
BE	80 994,61 €	77 801,95 €	78 630,03 €	124 147,02 €	103 603,79 €	52 689,20 €	21 432,71 €	- 157 905,52 €	- 154 401,83 €	- 260 048,45 €	22 463,76 €	- 10 592,74 €
FR		2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,65 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	- 5 021,43 €	- 4 261,28 €	- 9 244,84 €	728,94 €	12 977,30 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 829,15 €	- 917,84 €	83,55 €	1 586,27 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,68 €	247 165,17 €	114 130,88 €	48 280,59 €	- 331 329,08 €	- 346 370,74 €	- 579 984,00 €	52 939,69 €	458 280,30 €
CH	26 427,57 €	24 875,35 €	19 556,12 €	19 574,64 €	22 219,90 €	8 809,67 €	3 414,85 €	- 23 073,20 €	- 24 580,73 €	- 39 188,53 €	3 273,39 €	41 309,03 €
Σ	845 249,24 €	867 115,03 €	921 154,47 €	885 831,21 €	738 590,00 €	346 825,00 €	144 317,00 €	-1 024 350,71 €	-1 047 258,00 €	-1 742 254,54 €	151 813,93 €	1 087 032,63 €

Ces excédents relativement faibles, voire inexistants, rendent le financement des stations de réception tendu.

Entre 2011 et 2021, la profession de la navigation a contribué au système à hauteur de 114 millions d'euros. Le coût des systèmes de collecte, de dépôt et de réception mis en place par les institutions nationales (IN) des six États contractants s'est monté à environ 113 millions d'euros.

Au total, cet excédent a atteint environ 1 087 000 euros entre 2011 et 2021, somme redistribuée aux États contractants suivant la clé de répartition fixée par la CDNI.

Le réseau de stations de réception existant, créé à l'entrée en vigueur de la CDNI, n'a guère évolué entre 2011 et 2021 (sauf en Belgique).

2. Évolution financière en 2021 et 2022

Afin de garantir la stabilité du système et de couvrir les coûts du système, la Conférence des Parties Contractantes, sur proposition de l'IIPC et en concertation avec la profession, a décidé de porter le montant de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1 000 l. de gazole avitaillé au 1^{er} janvier 2021. Les effets de cette augmentation sont observés sur les résultats provisoires de la péréquation financière internationale. **2021 enregistre, à nouveau, un résultat provisoire proche de l'équilibre** après trois années consécutives de déficits.

Cependant il est à remarquer que les recettes augmentent mécaniquement par l'augmentation du montant de la rétribution d'élimination et non par une augmentation des volumes avitaillés. Ces derniers restent proche de ceux de 2019.

¹ Sauf avis contraire, toutes les données sont extraites des péréquations financières internationales de la CDNI. Les données 2021 sont des données provisoires.

Les coûts sont quant à eux à un niveau élevé. Ils dépendent notamment des prix du gazole, de l'inflation et du coût de la vie qui ont tous augmenté en 2021. Cette augmentation devrait se poursuivre en 2022. Pour cette raison, les institutions nationales n'envisagent **pas de recul, ni même de stagnation des coûts** de collecte et de traitement des déchets huileux et graisseux survenant en navigation rhénane et intérieure. **Elles prévoient dès 2022 un déficit de l'ordre de 260 000 euros.**

3. Prévisions pour 2023 et au-delà

Pour 2023, les IN prévoient des recettes de 12 millions d'euros au total et des dépenses de 13 millions d'euros au total. Si ces montants se confirment, l'année 2023 se soldera à nouveau par un déficit d'un million d'euros. Ce déficit ne pourra alors plus être absorbé par l'excédent cumulé entre 2011 et 2022. Ce qui provoquera des situations de trésorerie tendue au moment du règlement des prestations de collecte et de traitement qui interviennent plusieurs fois par an. Le recours à des prêts bancaires pour pallier au manque de trésorerie deviendra inévitable.

Les raisons de cette évolution sont les suivantes :

- la situation concernant les huiles usées n'évoluera guère ;
- l'augmentation des coûts d'élimination et de traitement comme de nouvelles taxes (les taxes sur l'incinération...) ;
- il est probable que le coût de l'élimination des eaux de fond de cale continuera d'augmenter ;
- la pandémie de la Covid-19 qui a entraîné une diminution temporaire du transport de passagers et dans une moindre mesure du transport de marchandises ;
- l'augmentation du prix des matières premières et notamment ceux de l'énergie (particulièrement dans le contexte actuel de la guerre en Ukraine qui entraîne une crise inédite dans le secteur de l'énergie) ;
- une diminution des besoins de transport avec l'augmentation des prix des matières premières et une baisse de la production alimentaire (aussi en lien avec la guerre en Ukraine) ;
- dans une moindre mesure, l'introduction de nouveaux carburants ;
- le renouvellement des marchés de collecte et de traitement des huiles usagées aura des coûts supérieurs aux marchés actuels ;
- il est probable que les coûts indexés (notamment pour le personnel et le gazole) continueront d'augmenter. 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.
- aucun État n'a prévu des investissements majeurs jusqu'en 2025.

Estimation des recettes et dépenses pour 2022-2025

Etat	Dépense PF provisoire 2021	Estimation dépenses 2022	Estimation dépenses 2023	Estimation dépenses 2024	Estimation dépenses 2025	Recettes PF provisoire 2021	Estimation recettes 2022	Estimation recettes 2023	Estimation recettes 2024	Estimation recettes 2025
DE	5 369 011,00	5 650 000,00	6 200 000,00	6 400 000,00	6 600 000,00	2 154 429,00	2 300 000,00	2 500 000,00	2 700 000,00	2 900 000,00
BE	1 667 595,00	1 814 106,00	1 995 517,00	2 195 068,00	2 414 575,00	1 110 244,00	1 100 000,00	1 100 000,00	1 100 000,00	1 100 000,00
FR	54 113,00	55 195,00	56 299,00	57 425,00	58 574,00	126 511,00	129 041,00	131 622,00	134 255,00	136 940,00
LUX	6 202,00	9 000,00	9 225,00	9 500,00	9 800,00	217 786,00	170 000,00	173 400,00	180 000,00	183 600,00
NL	3 929 973,00	4 053 793,00	4 459 172,00	4 905 060,00	5 395 598,00	7 522 663,00	7 673 116,00	7 826 579,00	7 983 110,00	8 142 772,00
CH	243 000,00	270 000,00	276 750,00	283 669,00	290 761,00	290 073,00	220 000,00	224 400,00	240 000,00	244 800,00
Total	11 269 894,00	11 852 094,00	12 996 963,00	13 850 722,00	14 769 308,00	11 421 706,00	11 592 157,00	11 956 001,00	12 337 365,00	12 708 112,00

Les contrats de collecte et d'élimination conclus avec les prestataires sont indexés notamment sur l'inflation, les salaires et le coût du gazole. Les coûts tiennent compte d'une indexation des prix estimée par les IN de 2% à 10 % par an.

Il va de soi, cependant, qu'il est difficile de faire des estimations et que des fluctuations peuvent donc se produire.

4. Aperçu de la situation économique du transport sur le Rhin en 2021²

4.1 Transport de marchandises

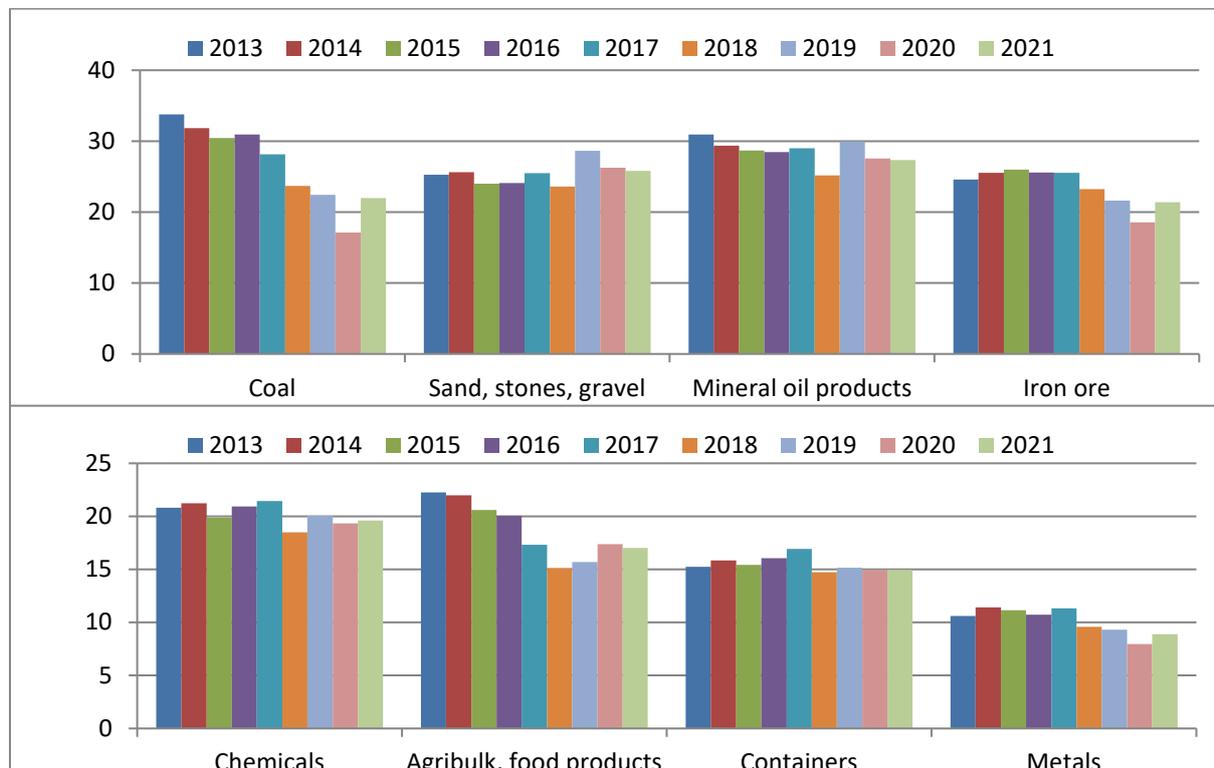
En ce qui concerne la situation économique du transport de marchandises sur le Rhin, **une reprise globale** est visible. En 2021, l'activité marchandises a augmenté de 5,4 % par rapport à 2020. La reprise est notamment à mettre au crédit des deux segments de marchandises sèches, le minerai de fer et le charbon. Tous deux affichent un taux de croissance positif de +15 % pour le minerai de fer et de +28 % pour le charbon. Cela s'explique par deux raisons. L'une est la forte augmentation de la demande de charbon dans le secteur de l'énergie en raison de l'explosion des prix du gaz, l'autre est due à l'augmentation de la production d'acier.

Début avril, la Commission européenne a proposé **d'interdire le charbon russe**, qui représente pourtant **45 %** des importations européennes totales de charbon. Cela pourrait d'une part renforcer le développement des énergies renouvelables, mais d'autre part aussi signifier le report de l'abandon de l'énergie nucléaire. **On s'attend néanmoins à ce que la demande de charbon continue d'augmenter.**

Les segments de marchandises tels que les conteneurs, le sable, la terre et les matériaux de construction ainsi que les denrées alimentaires et les aliments pour animaux restent à un niveau assez stable. Il en va de même du transport de marchandises liquides.

À la crise sanitaire succède une **crise géopolitique majeure** avec la guerre en Ukraine depuis le 24 février 2022. Les sanctions prises à l'encontre de la Russie dans le domaine de l'énergie ainsi que l'arrêt de l'activité agricole en Ukraine engendreront très certainement des **conséquences inédites** qui restent très difficiles à estimer sur le transport des matières énergétiques et agricoles.

Marchandises transportées sur le Rhin traditionnel par type de marchandises (en millions de tonnes)³



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

² Ce chapitre est élaboré en collaboration avec le service de l'Observation du marché de la CCNR. Tous les rapports de l'Observation du marché sont disponibles sur le site Internet : <https://inland-navigation-market.org/>

³ Pour les conteneurs : poids net

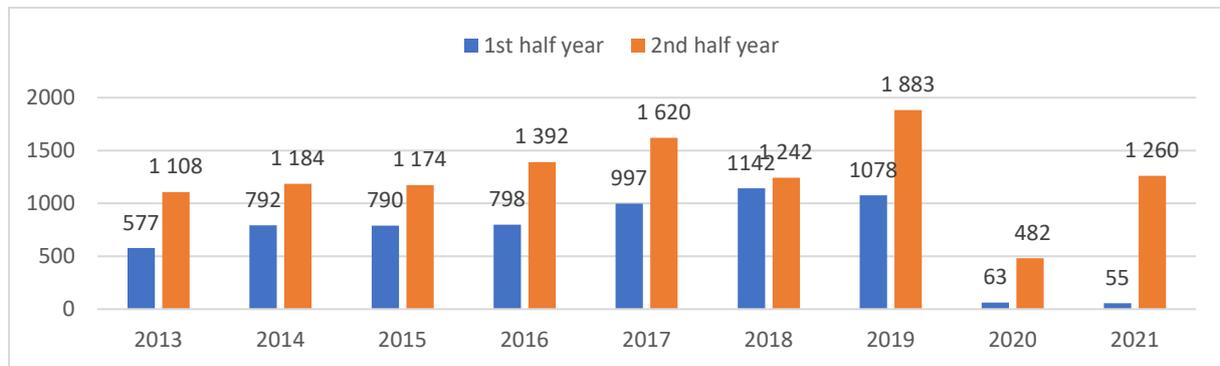
Transport de marchandises sur le Rhin traditionnel en total
et par principaux segments de marchandises (en millions de tonnes)
et taux d'évolution 2020/2019

Segments de marchandises	2019	2020	2021	2021/2020 in%
Rhin traditionnel (total)	174.1	160.0	168.6	+5.4
Produits pétroliers	30.0	27.6	27.3	-1.1
Sable, ballast, gravier	28.6	26.2	25.8	-1.5
Produits chimiques	20.1	19.3	19.6	+1.6
Minerai de fer	21.6	18.5	21.4	+15.7
Produits alimentaires	15.7	17.4	17.0	-2.3
Charbon	22.4	17.1	22.0	+28.6
Marchandises en conteneurs	15.2	15.0	14.9	-0.6
Métaux	9.3	8.0	8.9	+11.2

4.2 Transport de passagers

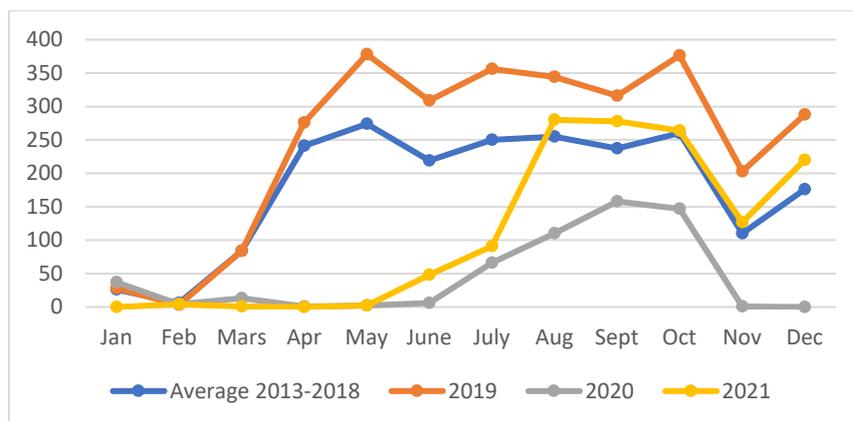
Au premier semestre 2021, l'activité à passagers était encore éloignée de 90 à 95 % du niveau du premier semestre 2019 (!).

Nombre de bateaux à passagers passant l'écluse d'Iffezheim 2013-2021



Source: German Waterway and Shipping Administration

Comparaison depuis 2017



Source: German Waterway and Shipping Administration

La situation de la navigation à passagers s'améliore en 2021.

Selon les données fournies par le BEV, les recettes de ce dernier issues de la navigation à passagers connaissent un net rebond en 2021, avec 224 000 € soit 124% de plus qu'en 2020. Mais ces recettes restent à -47% en deçà du niveau de 2019 :

Rétribution d'élimination, recettes du BEV issues de la navigation à passagers

	2019	2020	2021
Bateaux d'excursion journalière	261 000 €	61 000 €	142 000 €
Bateaux à passagers à cabines	163 000 €	39 000 €	82 000 €
Total navigation à passagers	424 000 €	100 000 €	224 000 €

Source : BEV, 13 avril 2022

4.3 Impact sur la rétribution d'élimination

Les chiffres de l'année 2021 sont positifs. Le total des recettes en 2021 s'élève à **11 421 706 €** (chiffres provisoires), ce qui s'inscrit dans le scénario estimé à l'automne 2021.

Comparaison trimestrielle des recettes (en euros) de la rétribution d'élimination (2019-2020-2021)

	2019	2020	2021*	Comparaison 2020-2021 en %	Comparaison 2019-2021 en %
T1	2 532 835 €	2 565 993 €	2 713 549 €	5,75%	6,66%
T2	2 592 716 €	2 297 338 €	2 767 703 €	20,47%	6,32%
T3	2 649 205 €	2 318 825 €	2 850 633 €	22,93%	7,07%
T4	2 504 245 €	2 503 771 €	3 089 821 €	23,54%	19,04%
TOTAL	10 277 300 €	9 685 927 €	11 421 706 €	17,92%	10,02%

*chiffres issues des péréquations trimestrielles provisoires. La péréquation finale est adoptée dans la péréquation annuelle de l'année +1 (en décembre).

On observe une **nette hausse des recettes** sur les 2^e, 3^e et 4^e trimestres pour un total de près +18% par rapport à l'année précédente.

L'année 2020 ayant été marquée fortement par la crise (sanitaire), il est proposé d'observer la comparaison avec l'année 2019 comme année de référence (dernière colonne). On observe une hausse de 10%, ce qui confirme la hausse des recettes espérée avec l'augmentation de la rétribution d'élimination à 8,50 € / 1000 litres de gazole avitaillé.

Il reste à examiner la marge de progression supplémentaire pour les recettes, lorsque doit reprendre en 2022 la navigation à passagers, particulièrement touchée par les mesures liées à la pandémie de Covid-19.

Le transport des marchandises et notamment des matières énergétiques connaîtra très certainement les conséquences de la guerre en Ukraine mais l'impact n'est pas mesurable aujourd'hui.

Si l'on observe en parallèle les quantités avitaillées (en litres), on remarque que les chiffres sont cependant à la baisse :

Comparaison trimestrielle des quantités avitaillées (en litres) (2019-2020-2021)
(les chiffres sont extrapolés à partir de la rétribution d'élimination)

	2019	2020	2021 (prov)	Comparaison 2020-2021 en %	Comparaison 2019-2021 en %
T1	337 711 333	342 132 400	319 241 059	-6,69%	-5,79%
T2	345 695 467	306 311 733	325 612 118	6,30%	-6,17%
T3	353 227 333	309 176 667	335 368 588	8,47%	-5,33%
T4	333 899 333	333 836 133	363 508 353	8,89%	8,15%
TOTAL	1 370 535 486	1 291 458 953	1 343 730 118	4,05%	-1,99%

On observe une hausse des avitaillements en 2021, et particulièrement aux troisième et quatrième trimestres. Mais si l'on applique la comparaison ici également avec l'année 2019 comme année de référence « ante-crise », **les quantités avitaillées sont en baisse de 2% en 2021**. La hausse du 4^e trimestre ne permet pas de gommer les baisses des trois premiers trimestres.

Balance coûts/recettes 2020-2021

	2020			2021 (prov.)		
	Recettes	Coûts	Balance	Recettes	Coûts	Balance
T1	2 565 993 €	2 908 381 €	-342 388 €	2 713 549 €	2 803 365 €	-89 816 €
T2	2 297 338 €	2 712 658 €	-415 320 €	2 767 703 €	2 763 948 €	3 755 €
T3	2 318 825 €	2 933 189 €	-614 364 €	2 850 633 €	2 833 735 €	16 898 €
T4	2 503 771 €	2 873 952 €	-370 181 €	3 089 821 €	2 829 738 €	263 394 €
TOTAL	9 685 927 €	11 428 180 €	-1 742 253 €	11 421 706 €	11 230 786 €	190 920 €

Tandis que l'année 2020 avait été marquée par un très fort déficit dans la balance coûts / recettes, l'année 2021 indique un retour à l'équilibre, avec une **balance positive à près de 200 000 €**.

L'augmentation est entrée en vigueur à temps pour éviter une aggravation de la situation financière due à la pandémie de Covid-19. Cependant, l'objectif de cette augmentation de la rétribution d'élimination, à savoir **l'amélioration structurelle du rapport entre les recettes et les dépenses reste très fragile**. Les coûts ont diminué de 200 000 € ce qui correspond d'ailleurs au surplus de la balance.

Si le montant des recettes reste inchangé, il ne permettra pas de couvrir l'augmentation des coûts annoncée (voir chapitre suivant).

Conclusions intermédiaires :

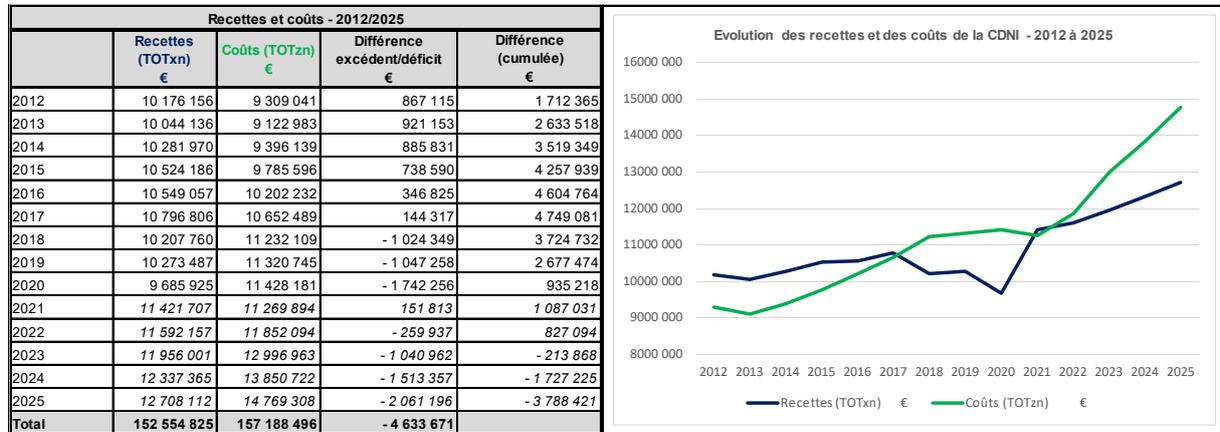
- **L'année 2021 est marquée par un rebond économique**, porté par le transport de marchandises tandis que la navigation à passagers est restée à quai ; la situation économique de l'année 2022 sera inédite et il est encore difficile d'estimer les conséquences (positives ou négatives) de la crise sur notamment les produits énergétiques ou agricoles résultant de la guerre en Ukraine ;
- Les **recettes de la rétribution d'élimination connaissent une nette augmentation**, ce davantage **grâce à l'augmentation de la rétribution d'élimination** au 1^{er} janvier 2021 qu'à la reprise de l'activité économique puisque les quantités avitaillées sont inférieures en 2021 par rapport à 2019 ;
- Cette hausse permet d'atteindre un **équilibre** entre les recettes et les coûts en 2021 ; cet équilibre reste néanmoins **très fragile** à la fois en raison des **incertitudes** liées à l'activité de transport qui impactera les avitaillements, et en raison de l'augmentation des coûts du système.

5. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives

Sur la base des enseignements acquis depuis 2012 (Appendice 1), et des estimations fournies par les IN, a été réalisée une projection estimée des exercices 2022 à 2025 du système de financement de la collecte et de l'élimination des déchets de la partie A de la Convention.

Les données provisoires de l'exercice 2021 présentent un excédent cumulé depuis 2011 d'environ 1 000 000 d'euros. Toutefois, une baisse considérable des recettes excédentaires annuelles a déjà été constatée au cours des dernières années. Les recettes sont restées globalement stables, tandis que les coûts augmentent régulièrement. L'année en cours (2022) devrait à nouveau s'achever par un déficit malgré l'augmentation de la rétribution d'élimination d'un euro au premier janvier 2021. Cela signifie que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvrent plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et gras. Cette tendance se poursuivra probablement pour les années à venir.

Les IN ont communiqué les prévisions ci-après. Les données prévisionnelles manquantes ont été complétées dans le tableau ci-après sur la base des données des années antérieures et de la tendance actuelle, pour un maintien de la rétribution d'élimination à 8,50 euros pour 1 000 litres de carburant détaxé avitaillé.



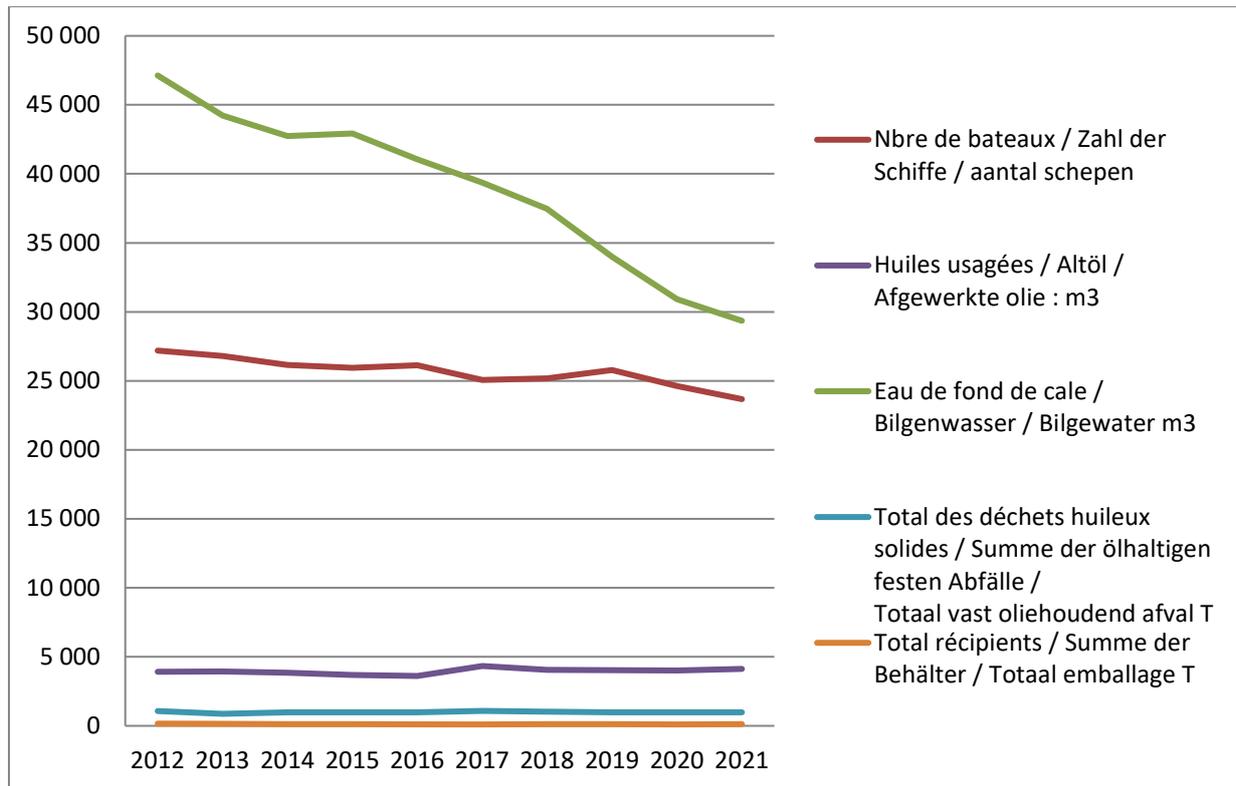
Cette figure montre qu'à partir de 2022, les recettes seront inférieures aux dépenses.

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 collecte d'eaux de fond de cale en net recul.

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

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

Evolution des volumes de déchets



6. Réflexions en cours pouvant impacter la péréquation financière

- L'IIPC constate que la hausse des coûts se poursuit. Elle s'attend à ce que le réseau d'élimination soit au moins maintenu ou qu'il doive être développé, ce qui signifie qu'une hausse des coûts est probable aussi à l'avenir.
- 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 actuellement une réflexion sur **l'extension de la Convention** à l'ensemble du territoire métropolitain. Cette extension impliquerait la création de stations de réception supplémentaires. La France a pris en compte la rétribution d'élimination dans son évaluation et vise un système qui assure un équilibre entre les recettes et les dépenses.
- 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

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

environ 40 bateaux ayant fait l'objet d'un contrat avec les Institutions nationales. Selon les informations disponibles, seulement trois bateaux possèdent actuellement une double coque. Des concertations seront entreprises au niveau national en prenant en considération le renouvellement de la flotte des bateaux déshuileurs notamment avec l'élaboration d'un plan stratégique pluriannuel.

Il est rappelé ici l'importance des investissements et de l'innovation qui peuvent avoir des effets positifs sur la structure des prix et la stabilité des coûts.

7. Evaluation du montant de la rétribution d'élimination

- Constatant, après une première année d'application, que l'augmentation de la rétribution d'élimination d'un euro au 1^{er} janvier 2021 permet à peine de trouver l'équilibre financier ;
- Sachant que les coûts d'exploitation des stations de réception suivent l'inflation et les indices du coût de la vie ainsi que ceux du gazole ;
- Et que les estimations convergent vers une augmentation du coût de la vie et des prix du gazole et des autres biens à la consommation ;
- Et suivant les estimations des institutions nationales, il est très probable que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvriront plus le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux dès 2022 et de façon durable avec un montant de rétribution d'élimination à 8,50 euros.

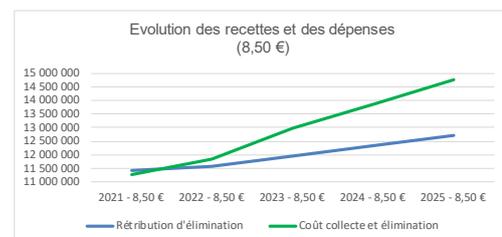
Au vu des derniers développements concernant le système, il est très probable qu'une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination devra intervenir dès 2023.

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

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

	à 8,50€				
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 8,50 €	2024 - 8,50 €	2025 - 8,50 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	11 956 001	12 337 365	12 708 112
Excédent / déficit	151 812	-259 937	-1 040 962	-1 513 357	-2 061 196
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	-168 365	-1 681 722	-3 742 918

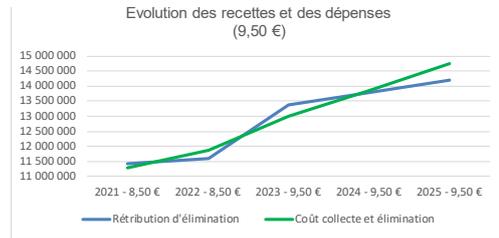


Cette hypothèse ne permet plus le financement du système dès 2022 et les excédents cumulés n'offriront plus la trésorerie nécessaire au financement du système sans recours à l'emprunt bancaire.

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

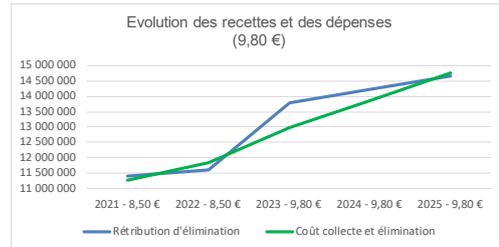
à 9,50€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,50 €	2024 - 9,50 €	2025 - 9,50 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	13 362 589	13 788 820	14 203 184
Excédent / déficit	151 812	-259 937	365 626	-61 902	-566 124
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	1 238 223	1 176 321	610 197



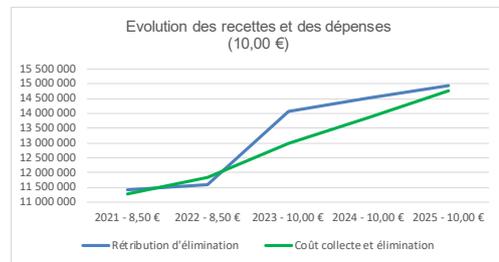
à 9,80€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,80 €	2024 - 9,80 €	2025 - 9,80 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	13 784 566	14 224 256	14 651 706
Excédent / déficit	151 812	-259 937	787 603	373 534	-117 602
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	1 660 200	2 033 734	1 916 132



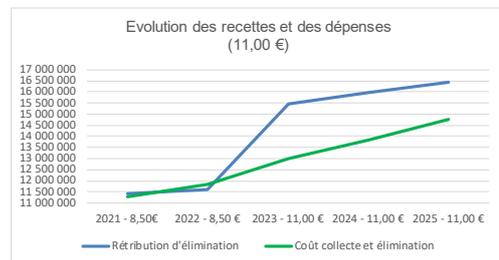
à 10,00€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	14 065 884	14 514 547	14 950 720
Excédent / déficit	151 812	-259 937	1 068 921	663 825	181 412
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	1 941 518	2 605 343	2 786 755



à 11,00€

	2021 - 8,50€	2022 - 8,50 €	2023 - 11,00 €	2024 - 11,00 €	2025 - 11,00 €
Coût collecte et élimination	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Rétribution d'élimination	11 421 706	11 592 157	15 472 472	15 966 002	16 445 792
Excédent / déficit	151 812	-259 937	2 475 509	2 115 280	1 676 484
Excédent / déficit cumulé	1 132 534	872 597	3 348 106	5 463 386	7 139 870



8. Proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2023

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

- décider d'augmenter le montant de la rétribution d'élimination à 10,00 euros dès le 1^{er} janvier 2023 (article 3.03) et de publier le présent rapport ;
- décider de communiquer auprès des acteurs concernés sur cette augmentation du montant de la rétribution d'élimination ;
- inviter l'IIPC à appliquer une approche globale, avec un réseau comportant un nombre suffisant de stations de réception et assurant l'efficacité de l'élimination ;
- inviter l'IIPC à porter attention à la maîtrise des coûts ;
- inviter l'IIPC à présenter un nouveau rapport l'année prochaine en incluant ces éléments.

Appendices :

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2021

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

**Données cumulées et variations en %
2012 - 2021**

CDNI													
2012-2021		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2021
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	23 673	280 133	-12,94%
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	4 117	44 218	4,97%
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	29 352	400 049	-37,72%
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	977	7 967	-9,50%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T 162	141	129	124	107	110	114	122	112	118	1 039	-27,14%
	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung /</u> <u>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	11 428 180	11 269 894	113 323 001	21,06%
	<u>Recettes des rétributions d'élimination /</u> <u>ingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde</u> <u>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	9 685 926	11 421 707	114 410 033	12,24%

* 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

						
						
	11	3	1	1	24	1
	2	7			1	
	<i>Selon les besoins / Nach Bedarf / naar behoefte</i>	2				

Source : CDNI (2022)

Les États Contractants de la CDNI mettent à disposition du secteur de la navigation des solutions permettant la collecte et l'élimination des déchets huileux et graisseux.

Il s'agit de plus de **50 stations de réception, réparties comme suit :**

41 bateaux déshuileurs,

10 stations à terre.

Camions pour l'élimination mobile : si aucun bateau déshuileur n'est disponible et si aucune station à terre n'est accessible, l'élimination est assurée au moyen de camions.

Les informations relatives au réseau de stations de réceptions sont publiées sur le site internet de la CDNI avec les indications détaillées pour chaque station de réception. (<https://www.cdni-iwt.org/>). Ces Informations sont également accessibles depuis les sites internet des Institutions Nationales (IN).

Ces stations de réception se répartissent comme suit :

13 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

Lors de l'évaluation de la situation financière, il convient également de tenir compte du déroulement des processus, des ressources et du cadre juridique. Ci-dessous est décrite la situation actuelle dans chaque pays.

Description par État - Allemagne



Secteur d'intervention :

L'Allemagne possède un réseau de voies d'eau relativement étendu, essentiellement desservi par des bateaux déshuileurs. En général, les bateaux interviennent à l'échelle régionale (dans un rayon d'environ 50 km). 3 bateaux effectuent des opérations d'élimination pour le compte du Bilgenentwässerungsverband (association des déshuileurs) selon un calendrier, sur des secteurs d'une étendue moyenne (entre 100 et 400 km) et plus grande (jusqu'à environ 1000 km).

Collecte et élimination :

Du point de vue de la navigation intérieure, le pompage de l'eau de fond de cale constitue la principale prestation offerte par les bateaux déshuileurs. La manière dont l'eau de fond de cale collectée par les bateaux est ensuite traitée varie en fonction de la législation régionale.

- Normalement, l'eau de fond de cale est séparée à bord en phase huileuse et phase aqueuse. L'eau épurée est rejetée soit dans la voie d'eau, soit dans le réseau d'assainissement à terre. L'huile séparée des eaux de fond de cale est déposée pour retraitement avec les huiles usées, lesquelles sont collectées séparément.
- Exceptionnellement, l'eau de fond de cale peut être intégralement déposée à terre pour un traitement ultérieur (par exemple lorsque la séparation de l'huile et de l'eau n'est pas possible à bord).

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.

Actuellement, le BEV fait intervenir trois entreprises privées dans cinq régions. Ces entreprises exploitent 7 bateaux qui interviennent exclusivement pour le déshuilage des cales de bateaux de navigation intérieure. Les autres bateaux déshuileurs interviennent également pour l'élimination de déchets des navires de mer et pour l'avitaillement en carburant des bateaux de navigation intérieure et pour la fourniture d'autres produits (eau potable, huile, défenses en bois).

Particularités spécifiques aux États :

Conformément à l'ADN, un équipage de deux personnes est obligatoire en Allemagne pour l'exploitation des bateaux déshuileurs.

La rémunération pour les prestations fournies par les entreprises mandatées ne dépend pas de la quantité d'eau de fond de cale prise en charge dans la partie allemande du bassin fluvial du Rhin. Cette rémunération se base sur la quantité d'huile usée collectée et séparée. Les huiles usées remises aux entreprises chargées de leur élimination génèrent des recettes, lesquelles sont déduites des frais occasionnés par la collecte.

Description par État - Luxembourg



Secteur d'intervention :

Au Luxembourg, le déshuilage des fonds de cale 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. À ce jour, aucun assèchement n'a eu lieu au Luxembourg 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.

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 – Mobilité et Infrastructures – Direction de la Réglementation et du Contrôle des 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 cinq 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 (North Sea Port), 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. De plus, il y a sur le canal Albert un parc à déchets à Evergem. 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, ainsi qu'un camion-citerne aspirant en région Hainaut-Namur. En Région Bruxelles-Capitale, le Port de

Bruxelles prévoit une collecte à l'écluse de Molenbeek, ainsi qu'un camion-citerne aspirant pour les eaux de fond de cale à partir de la mi-2022 (coopération avec De Vlaamse Waterweg).

Description par État - France



Secteur d'intervention :

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

Collecte et élimination :

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

Attribution du marché :

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

Particularités spécifiques aux États :

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