



# 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 2024 (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 2024**  
**(Articles 10 et 14)**

**1. Recettes et dépenses de 2011 à 2022**

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 euros pour 1 000 l de gazole détaxé délivré. 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 la navigation à passagers 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 stations de réception sensiblement 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 avec les salaires qui augmentent et les clauses contractuelles de révision des prix ;
- l'augmentation des coûts d'élimination et de traitement comme de nouvelles taxes (les taxes sur l'incinération...) ;
- les nouveaux investissements.

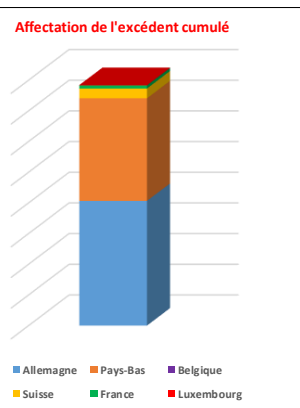
L'augmentation des coûts et la diminution des recettes a conduit à une augmentation du montant de la rétribution d'élimination d'un euro au 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour permettre la continuité du financement du système. Cette augmentation a permis d'enregistrer près de 1 340 000 euros de recettes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

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.

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 et 2022. **En 2022 le système de financement est à nouveau déficitaire de l'ordre de 357 000 euros.**

*Recettes et dépenses de 2011 à 2022<sup>1</sup>*

	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	11 423 301	11 293 811	129 490	61 559	45 125	18 969	3 145	620	71
2022	10 960 799	11 318 092	- 357 293	- 166 435	- 116 023	- 62 475	- 9 312	- 2 725	- 322
<b>Total</b>	<b>125 372 426</b>	<b>124 665 011</b>	<b>707 415</b>	<b>406 273</b>	<b>334 443</b>	<b>- 76 561</b>	<b>31 869</b>	<b>10 143</b>	<b>1 251</b>



A fin 2022 le système enregistre un excédent cumulé d'environ 707 000 euros, somme versée aux Etats contractants suivant la clé de répartition fixée par la CDNI, comme suit :

*Reports cumulés de 2011 à 2022*

Etat/IN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (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 €	61 558,79 €	- 166 434,72 €	406 271,93 €
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 €	18 969,13 €	- 62 475,44 €	- 76 562,80 €
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 €	620,43 €	- 2 725,47 €	10 143,33 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 829,15 €	- 917,84 €	71,11 €	- 322,22 €	1 251,61 €
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 €	45 125,30 €	- 116 022,83 €	334 443,09 €
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 €	3 145,25 €	- 9 312,31 €	31 868,57 €
<b>Σ</b>	<b>845 249,24 €</b>	<b>867 115,03 €</b>	<b>921 154,47 €</b>	<b>885 831,21 €</b>	<b>738 590,00 €</b>	<b>346 825,00 €</b>	<b>144 317,00 €</b>	<b>- 1 024 350,71 €</b>	<b>- 1 047 258,00 €</b>	<b>- 1 742 254,54 €</b>	<b>129 490,02 €</b>	<b>- 357 292,98 €</b>	<b>707 415,74 €</b>

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

Entre 2011 et 2022, la profession de la navigation a contribué au système à hauteur de 125 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 plus de 124 millions d'euros.

Au total, cet excédent a atteint environ 707 415 euros entre 2011 et 2022, somme redistribuée aux États contractants.

Le réseau de stations de réception existant, créé à l'entrée en vigueur de la CDNI, n'a guère évolué entre 2011 et 2022 (sauf en Belgique).

**2. Évolution financière en 2023**

Des coûts élevés dans une conjoncture d'inflation inédite ont à nouveau menés à une situation déficitaire en 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 10,00 euros pour 1 000 l. de gazole détaxé délivré au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Les effets de cette augmentation sont observés sur les résultats provisoires de la péréquation financière internationale. **2023 enregistrera vraisemblablement un résultat proche de l'équilibre.**

<sup>1</sup> Sauf avis contraire, toutes les données sont extraites des péréquations financières internationales de la CDNI. Les données 2022 sont des données provisoires.

En raison de la modification des modalités pour la perception de la rétribution d'élimination lors du passage au SPE-CDNI 3.0, il n'existe pas encore de données fiables pour le 2<sup>e</sup> trimestre de l'année 2023. 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 2022. Les volumes avitaillés marquent même une baisse de 0,55 % sur le premier semestre par rapport au premier semestre 2022.

Les coûts sont quant à eux à un niveau élevé et continuent d'augmenter. Sur la même période l'augmentation était de 8,00 %. Ils dépendent notamment des prix du gazole, de l'inflation et du coût de la vie. Cette augmentation devrait se poursuivre en 2024.

### 3. Prévisions pour 2024 et au-delà

Les institutions nationales (IN) ont communiqué les prévisions ci-après. Les données prévisionnelles manquantes ont été complétées par le Secrétariat dans le tableau ci-après sur la base des données des années antérieures et de la tendance actuelle. Il a appliqué un taux de 2% pour les coûts pour le Luxembourg et la Belgique.

Pour 2024, les estimations font part d'un résultat proche de l'équilibre. Si ce résultat se confirme il **resterait un excédent d'environ 763 000 euros** au terme de l'exercice 2024. Cet excédent relativement bas peut provoquer des situations de trésorerie tendue au moment du règlement des prestations de collecte et de traitement qui interviennent plusieurs fois par an. Certaines IN peuvent avoir recours à des prêts bancaires ou autres instruments de financement (comme des garanties) pour palier à un manque de trésorerie temporaire.

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 ;
- l'augmentation du prix des matières premières et notamment ceux de l'énergie ;
- une diminution des besoins de transport avec l'augmentation des prix des matières premières et une baisse de la production alimentaire ;
- 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 2022	Estimation dépenses 2023	Estimation dépenses 2024	Estimation dépenses 2025	Recettes PF provisoire 2022	Estimation recettes 2023	Estimation recettes 2024	Estimation recettes 2025
DE	5 272 209,82	5 900 000,00	6 000 000,00	6 100 000,00	2 194 997,53	2 500 000,00	2 600 000,00	2 700 000,00
BE	1 979 056,00	1 989 346,97	2 059 769,29	2 100 964,37	1 065 822,33	1 253 910,00	1 420 000,00	1 500 000,00
FR	86 335,57	90 221,00	94 281,00	95 000,00	101 125,02	119 000,00	125 000,00	130 000,00
LUX	10 207,07	10 411,00	10 619,01	10 831,00	225 810,61	394 986,00	402 886,00	410 944,00
NL	3 675 295,00	4 000 000,00	4 320 000,00	4 666 000,00	7 021 480,00	7 667 000,00	7 820 000,00	7 976 000,00
CH	294 989,00	239 000,00	265 000,00	275 000,00	351 564,00	380 000,00	380 000,00	400 000,00
<b>Total</b>	<b>11 318 092,46</b>	<b>12 228 978,97</b>	<b>12 749 669,31</b>	<b>13 247 795,37</b>	<b>10 960 799,49</b>	<b>12 314 896,00</b>	<b>12 747 886,00</b>	<b>13 116 944,00</b>

Commentaire pour l'Allemagne : en Allemagne, un ancien bateau déshuileur a été remplacé par un nouveau bateau déshuileur à double coque tandis qu'un autre bateau déshuileur qui opérait sur la Weser a été remplacé par un bateau déshuileur stationné à Duisbourg qui opère maintenant sur les canaux allemands entre Breme et Emden et les ports situés sur le Mittellandkanal.

Le réseau de stations de réception restera stable en 2023 et 2024. Cependant il y a une forte augmentation des coûts entre 2022 et 2023 dû par la conjoncture économique, liée à la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine et qui a fait exploser les prix de l'énergie et l'inflation élevée qui en a découlé. En 2023 les prix de l'énergie et l'inflation ont diminué, mais restent à un niveau élevé.

Il n'y a pas eu d'augmentation de salaire en 2023. Pour 2024, le BEV prévoit toujours un niveau élevé mais stable de dépenses.

En ce qui concerne les recettes, le passage du SPE-CDNI version 2 à la version 3 a entraîné des effets exceptionnels en 2023 :

- L'enregistrement de nombreuses transactions hors ligne laissées en souffrance dans les terminaux après le retour de ces derniers à l'IN. Ce qui a eu un impact positif sur les recettes.
- De nombreux titulaires d'ECO-Comptes détenus au BEV se sont enregistrés sur la version 3 du SPE-CDNI avec beaucoup de retard ce qui a conduit les avitailleurs à passer des procédures écrites. Il n'est pas exclu que des transactions n'aient pas été toutes saisies à ce jour.

Pour conclure, le BEV s'attend à une augmentation des recettes. Celles-ci restent toutefois inférieures à ce que le BEV aurait pu espérer après l'augmentation de la rétribution d'élimination à 10,00 euros pour 1 000 litres de gazole détaxé délivré, au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Commentaire pour la France : 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. Les données 2025 ne tiennent pas compte de cette possible extension.

Commentaire pour la Suisse : Les montants sont impactés par le taux de change Franc Suisse / Euro.

Commentaire pour les Pays-Bas : aux Pays-Bas a été arrêté le service des bateaux déshuileurs sur les secteurs Den Helder, IJmuiden et IJsselmeer.

#### **4. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives**

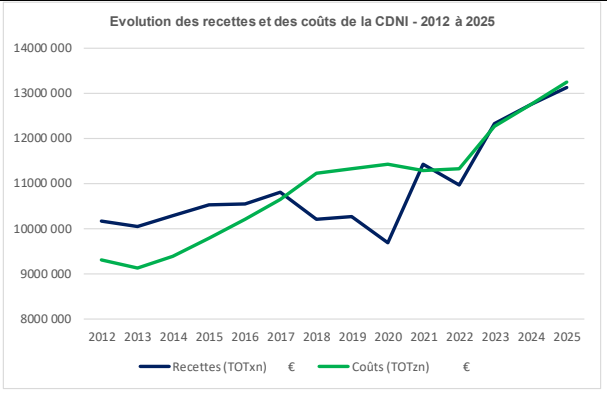
Sur la base des enseignements acquis depuis 2012 (Appendice 1), et des estimations fournies par les IN, a été réalisée une projection estimée des exercices 2022 à 2025 du système de financement de la collecte et de l'élimination des déchets de la partie A de la Convention.

Les données provisoires de l'exercice 2022 présentent un excédent cumulé depuis 2011 d'environ 707 000 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 restent élevés. L'année en cours (2023) devrait s'achever à l'équilibre avec l'augmentation de la rétribution d'élimination d'un euro cinquante pour 1000 litres de gazole détaxé délivré au premier janvier 2023. Cela signifie que les recettes provenant de la rétribution d'élimination couvrent à peine le coût de la collecte et de l'élimination des déchets huileux et graisseux. Il est même très probable que les recettes ne couvriront plus les dépenses à court terme.

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, avec un maintien de la rétribution d'élimination à 10,00 euros pour 1 000 litres de gazole détaxé délivré.

Recettes et coûts - 2012/2025				
	Recettes (TOTxn) €	Coûts (TOTzn) €	Différence excédent/déficit €	Différence (cumulée) €
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	1 712 365
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	2 633 518
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	3 519 349
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	4 257 939
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	4 604 764
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	4 749 081
2018	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	3 724 732
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	2 677 474
2020	9 685 925	11 428 181	- 1 742 256	935 218
2021	11 423 301	11 293 811	129 490	1 064 708
2022	10 960 799	11 318 092	- 357 293	707 415
2023	12 314 896	12 258 269	56 627	764 042
2024	12 747 886	12 748 909	- 1 023	763 019
2025	13 116 944	13 247 020	- 130 076	632 943
<b>Total</b>	<b>153 103 309</b>	<b>153 315 616</b>	<b>- 212 307</b>	



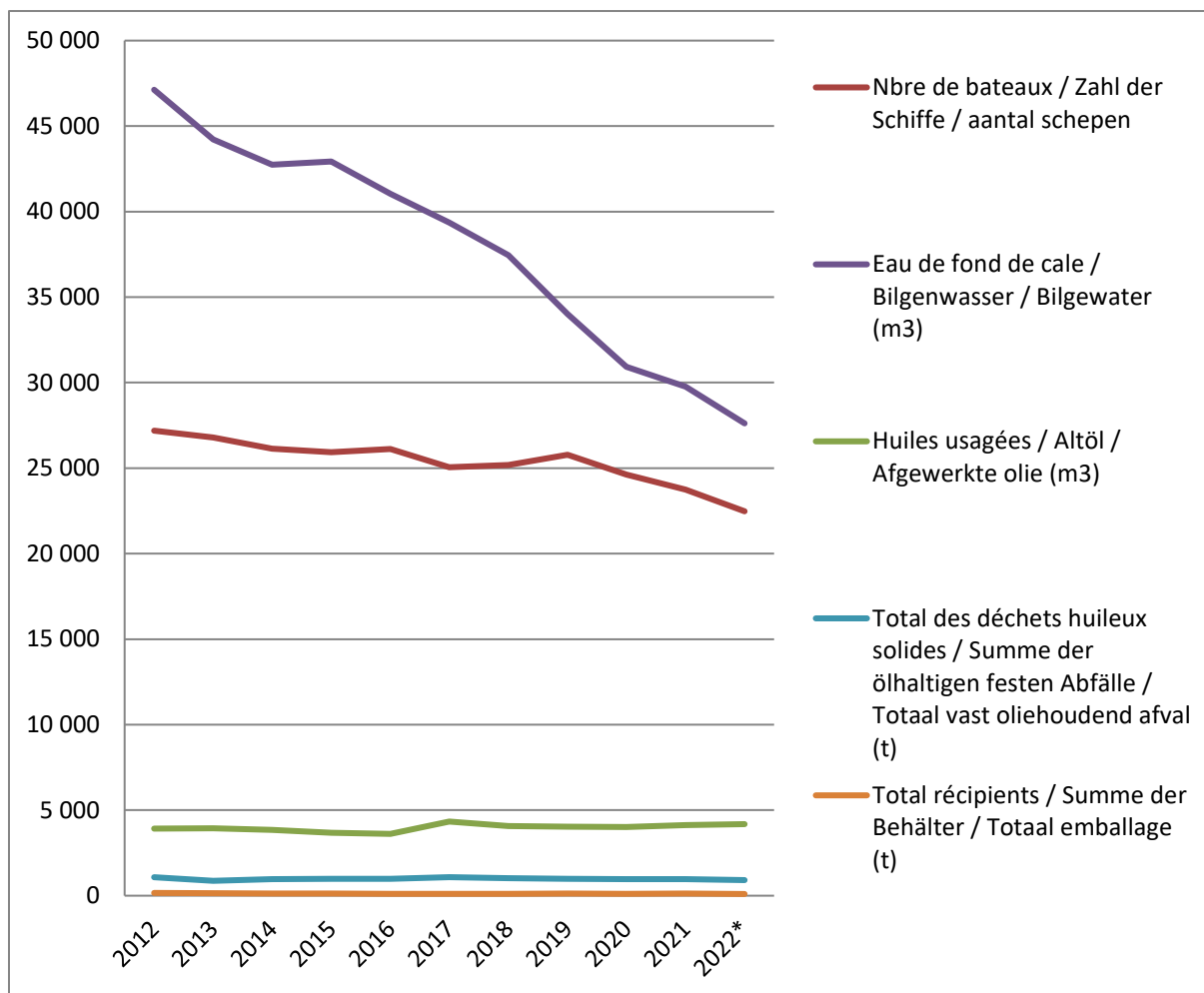
En ce qui concerne le volume de déchets huileux et graisseux collectés, en nombre d'opérations et en volume, la tendance générale est en baisse avec une collecte d'eaux de fond de cale en net recul.

Cette tendance (augmentation des coûts malgré la baisse des volumes 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 en 2018 ;
4. enfin, les coûts de l'énergie et l'inflation se sont également traduits par une augmentation.



Evolution des volumes de déchets



\* provisoire / vorläufig / voorlopig

## 5. Réflexions pouvant impacter la péréquation financière

- L'IIPC constate que les coûts restent élevés. 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<sup>2</sup> 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. Toutefois, un ajustement du réseau peut être envisagé si les recettes et les dépenses connaissent des changements significatifs<sup>3</sup> ;
- exploitation de synergies innovantes dans la collecte ;
- réduction des déchets collectés ;
- collecte et mise à disposition de données ;
- examen de la structure de financement.

<sup>2</sup> CPC (21) 18 final = CDNI/G (21) 31 final = IIPC (21) 25 final

<sup>3</sup> CPC (21)m 35

- Le **secteur** pourrait mener une réflexion sur la couverture du réseau de stations de réception.
- Le BEV informe des modifications survenues sur les canaux du Nord de l'Allemagne et sur la Weser qui ont permis de réduire les coûts de réception dans cette région importante du pays (Kanalviereck). Sur le Danube un bateau déshuileur double coque a été mis en service.
- 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**<sup>4</sup>. 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 de 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.

## 6. 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 cinquante pour 1 000 litres de gazole détaxé délivré au 1<sup>er</sup> janvier 2023 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 ;
- conscient 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 pourrait être assez 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 à court terme avec un montant de rétribution d'élimination à 10 euros.

L'IIPC restera très attentive aux évolutions (coûts/recettes) afin de garantir la pérennité du système et propose d'actualiser ce rapport lors de sa réunion de mai de 2024.

### Appendices :

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2022

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

---

<sup>4</sup> Point traité dans le rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2019













**Données cumulées et variations en %  
2012 - 2022**

<b>CDNI</b>														
2012-2022		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2022
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	23 736	22 477	302 673	-17,34%
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	4 127	4 177	48 405	6,50%
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	29 765	27 619	428 081	-41,39%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T 1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	7 967	-16,07%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T 162	141	129	124	107	110	114	122	112	119	99	1 039	-38,88%
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Zn - Kosten inzameling & verwijdering													
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€ 9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	11 428 180	11 293 811	11 318 092	124 665 010	21,58%
	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geinde Xn - verwijderingsbijdrage													
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€ 10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 685 926	11 423 301	10 960 799	125 372 426	7,71%

\* 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<sup>5</sup>

						
						
	11	3	1	1	21	1
	2	7			1	
	<i>Selon les besoins Nach Bedarf naar behoefte</i>					
		2				

Source : CDNI (2023)

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 :**

**38 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,**

**22 aux Pays-Bas et**

**1 en Suisse.**

<sup>5</sup> Un bateau déshuileur paraît sur le réseau allemand et luxembourgeois

## 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 dispose du plus grand réseau de voies d'eau dans le champ d'application de la CDNI. La réception des déchets de la partie A est principalement assurée par des bateaux déshuileurs. Sur un total de 11 bateaux déshuileurs, 8 interviennent au niveau régional (dans un rayon d'environ 50 km). 3 bateaux assurent la collecte (suivant un itinéraire programmé) pour le compte du BEV (Bilgenentwässerungsverband), avec un rayon d'action moyen (entre 100 et 400 km) et plus étendu (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 assurée par les bateaux déshuileurs. Le traitement ultérieur des eaux de fond de cale ainsi collectées varie selon les réglementations régionales.

- Normalement, l'eau de fond de cale est séparée à bord en phase huileuse et phase aqueuse. L'eau épurée est rejetée dans la voie d'eau ou 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 mandate des entreprises au terme d'appels d'offres à l'échelle européenne et sur la base de valeurs seuils. 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 marché est attribué à la meilleure des offres, parmi celles qui sont conformes à la description des prestations et aux critères de l'appel d'offre.

Le BEV fait actuellement intervenir trois entreprises privées dans cinq régions. 7 bateaux sont exploités par des entreprises assurant exclusivement la collecte de déchets relevant de la Partie A. 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 (avitaillement en carburants, eau potable, huile, et fourniture de 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 des prestations des entreprises mandatées ne dépend pas de la quantité d'eau de fond de cale collectée sur le secteur allemand du bassin fluvial rhénan. La rémunération dépend plutôt de la quantité d'huile usée qui a été 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 21 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). 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 depuis 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.

\*\*\*