



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

**CONFÉRENCE DES PARTIES CONTRACTANTES**

**RECUEIL DES RÉOLUTIONS  
2023 – 2024**



## SOMMAIRE

### CDNI RÉSOLUTIONS 2023 I, 2023 II et 2024 I, 2024 II

#### Résolutions adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes du :

- 21 juin 2023
- 19 décembre 2023
- 27 juin 2024
- 12 décembre 2024

CDNI 2023-I-1	CDNI – Budget 2024 .....	5
CDNI 2023-I-2	Rapport du Secrétariat sur les comptes de l'exercice 2022 de la CDNI .....	6
CDNI 2023-I-3	Partie A Prise en compte du passage du système de paiement électronique SPE-CDNI à la nouvelle application SPE-CDNI 3.0 .....	7
CDNI 2023-I-4	Partie A Perception de la rétribution d'élimination pour les biocarburants et les carburants de synthèse (Articles 1, lettre m), 6 et 3.03 de la CDNI) .....	13
CDNI 2023-I-5	Partie B Amendement des articles 6.03, 7.04, 7.09 et de l'appendice IV du Règlement d'application de la CDNI Prise en compte dans l'attestation de déchargement pour la navigation citerne des dispositions relatives au traitement des résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs) et du lavage en cours de voyage.....	14
IIPC 2023-I-1	Constat de la péréquation provisoire 4 <sup>e</sup> trimestre 2022 .....	23
IIPC 2023-I-2	Constat de la péréquation provisoire 1 <sup>er</sup> trimestre 2023.....	29
CDNI 2023-II-1	Composition et présidence de la CPC.....	34
CDNI 2023-II-2	Programme de travail CDNI 2024-2025 .....	36
CDNI 2023-II-3	Péréquation financière internationale 2022 .....	41
CDNI 2023-II-4	Partie A Maintien du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 10 euros pour 1000 l de gazole délivré en 2024.....	45
CDNI 2023-II-5	Partie B Amendement de l'article 7.04 du Règlement d'application de la CDNI Prise en compte des dispositions relatives au traitement des résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs) et du lavage en cours de voyage dans l'attestation de déchargement pour la navigation citerne .....	61
CDNI 2023-II-6	Partie B Amendement de l'article 6.03 du Règlement d'application de la CDNI Simplification des dispositions relatives à l'attestation de déchargement en ce qui concerne le transport de conteneurs, de cargaisons mobiles (bateaux rouliers), de colis, de colis lourds et de grands appareils et le transport de sable et de gravier .....	63
IIPC 2023-II-1	Constat de la péréquation provisoire 2 <sup>e</sup> trimestre 2023 .....	66
IIPC 2023-II-2	Constat de la péréquation provisoire 3 <sup>e</sup> trimestre 2023 .....	71

CDNI 2024-I-1	CDNI – Budget 2025 .....	76
CDNI 2024-I-2	Rapport du Secrétariat sur les comptes de l'exercice 2023 de la CDNI .....	77
CDNI 2024-I-3	Partie A Maintien du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 10 euros pour 1000 l de gazole délivré en 2025.....	78
CDNI 2024-I-4	Amendement de la Partie B et de l'Appendice IV du Règlement d'application de la CDNI Confirmation des dispositions de la résolution 2017-I-4 et des actualisations intervenues entre-temps.....	96
CDNI 2024-I-5	Amendement aux articles 9.01 et 9.03, paragraphe 4, du Règlement d'application de la CDNI en vue de la prise en compte de bateaux à passagers admis au transport de plus de 12 passagers et de bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage .....	117
IIPC 2024-I-1	Constat de la péréquation provisoire 4 <sup>e</sup> trimestre 2023 .....	119
IIPC 2024-I-2	Constat de la péréquation provisoire 1 <sup>er</sup> trimestre 2024 .....	125
CDNI 2024-II-1	Composition et présidence de la CPC.....	130
CDNI 2024-II-2	Péréquation financière internationale 2023 .....	132
CDNI 2024-II-3	Partie A Augmentation du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 12,00 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1 <sup>er</sup> janvier 2026 .....	136
CDNI 2024-II-4	Partie B Suppression de l'indication de la température pour le transport de soufre liquide afin d'assurer à plus long terme la compatibilité de l'article 6.03, paragraphe 7, lettre d) du Règlement d'application de la CDNI avec l'ADN.....	154
IIPC 2024-II-1	Constat de la péréquation provisoire 2 <sup>e</sup> trimestre 2024 .....	156
IIPC 2024-II-2	Constat de la péréquation provisoire 3 <sup>e</sup> trimestre 2024 .....	161

## 2023

### Résolutions adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes du 21 juin 2023

#### Résolution CDNI 2023-I-1 CDNI – Budget 2024

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le budget détaillé, préparé par le Secrétariat (CPC (23) 6 intern), et conformément à l'article 1er du Règlement financier de la CDNI,

adopte le budget 2024 de la CPC au titre de l'article 14 paragraphe 6 de la Convention ainsi que le budget 2024 de l'IIPC au titre de l'article 10 paragraphe 6 de la Convention, s'élevant à un total de 469 550 euros,

décide l'abondement au fonds d'investissement de 150 000 euros,

arrête la répartition suivante des cotisations des Parties contractantes sur la base du montant total de 619 550 euros. Les cotisations seront les suivantes :

Pays	2024
Allemagne	133 925,00 €
Belgique	87 925,00 €
France	67 225,00 €
Luxembourg	64 925,00 €
Pays-Bas	196 025,00 €
Suisse	69 525,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>619 550,00 €</b>

Les cotisations seront versées au compte de la CDNI auprès de la banque CIC Est domiciliée à Strasbourg au plus tard le 31 mars 2024.

Cette résolution prend effet au 1<sup>er</sup> janvier 2024.

**Résolution  
CDNI 2023-I-2  
Rapport du Secrétariat sur les comptes de l'exercice 2022 de la CDNI**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le rapport de la Secrétaire générale de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur la situation financière de la CDNI relative à l'exercice 2022,

vu également le rapport des comptes sur cet exercice 2022 de l'organisme de contrôle PKF Arsilon,

adopte le bilan de l'exercice 2022 en annexe présentant un total de 604 355,57 euros et

donne quitus à la Secrétaire générale de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Annexes non publiées

**Résolution  
CDNI 2023-I-3  
Partie A  
Prise en compte du passage du système de paiement électronique SPE-CDNI  
à la nouvelle application SPE-CDNI 3.0**

La Conférence des parties contractantes,

-vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 3, 5, 6, 14 et 19,

-considérant que la prévention des déchets est une nécessité pour des raisons de protection de l'environnement ainsi que de sécurité et de santé des personnels et des usagers de la navigation intérieure ainsi que pour les secteurs de l'économie qui y sont liés,

-sur proposition du groupe de travail CDNI/G,

-décide d'amender les articles 3.01, 3.03 et 3.04 du Règlement d'application de la CDNI comme indiqué dans l'annexe.

La présente résolution entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2023.

**Annexe**

## PARTIE A

### COLLECTE, DÉPÔT ET RÉCEPTION DES DÉCHETS HUILEUX ET GRAISSEUX SURVENANT LORS DE L'EXPLOITATION DU BÂTIMENT

#### CHAPITRE I

##### Obligations des stations de réception

###### Article 1.01

###### *Attestation de dépôt*

Les exploitants des stations de réception attestent au bâtiment le dépôt des déchets huileux et graisseux survenant lors de son exploitation dans le carnet de contrôle des huiles usagées selon l'Appendice I.

#### CHAPITRE II

##### Obligations du conducteur

###### Article 2.01

###### *Interdiction de déversement et de rejet*

- (1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment.
- (2) En cas de déversement accidentel de déchets visés au paragraphe 1 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature, la quantité et l'endroit du déversement.
- (3) Est excepté de l'interdiction visée au paragraphe 1, le déversement dans la voie d'eau d'eaux séparées par les bateaux déshuileurs agréés si la teneur maximale d'huile résiduaire à la sortie est continuellement et sans dilution préalable conforme aux prescriptions nationales.

###### Article 2.02

###### *Collecte et traitement à bord*

###### *Modifié par la Résolution CDNI 2022-I-5*

- (1) L'eau de fond de cale au sens de l'article 1, lettre d), provenant des zones à bord du bâtiment qui y sont mentionnées, n'est considérée comme de l'eau de fond de cale que si l'eau huileuse a été produite pendant l'exploitation et l'entretien du bâtiment et n'est pas contaminée par des matières autres que de l'huile. L'eau de fond de cale contaminée d'une autre manière est considérée comme faisant partie des « autres déchets spéciaux » au sens de l'article 8.01, lettre e).

Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment dans des récipients prévus à cet effet ou celle des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines.

Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de matière puisse facilement être constatée et empêchée à temps.



- (2) Il est interdit
- a) d'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usagées ;
  - b) de brûler des déchets à bord ;
  - c) d'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile et la graisse ou à action émulsifiante. Sont exceptés les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de fond de cale par les stations de réception.

### **Article 2.03**

#### *Carnet de contrôle des huiles usagées, dépôt aux stations de réception*

- (1) Chaque bâtiment motorisé qui utilise du gazole, doit avoir à son bord un carnet de contrôle des huiles usagées valable, délivré par l'autorité compétente selon le modèle de l'Appendice I. Ce carnet de contrôle doit être conservé à bord. Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord six mois au moins après la dernière inscription.
- (2) Les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bâtiment. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le carnet de contrôle des huiles usagées par la station de réception.
- (3) Les navires de mer disposant d'un registre des hydrocarbures tel que prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) sont exemptés de la tenue du carnet de contrôle visé au paragraphe 1.

## **CHAPITRE III**

### **Organisation et financement de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment**

#### **Article 3.01**

##### *Définitions*

Aux fins de l'application du présent chapitre, les termes suivants désignent

- a) **"exploitant du bâtiment"** : personne physique ou morale qui subvient aux dépenses courantes liées à l'exploitation du bâtiment et notamment à l'achat du carburant utilisé, ou à défaut, le propriétaire du bâtiment.
- b) **"SPE-CDNI"** : système de paiement électronique, comprenant des comptes (ECO-comptes), ECO-ID et une appli pour le paiement de la rétribution d'élimination.
- c) **"ECO-compte"** : un compte auprès d'une institution nationale, au nom de l'exploitant du bateau, destiné au paiement de la rétribution d'élimination visée à l'article 3.03.
- d) **"ECO-ID"** : un numéro d'identification unique lié à un bateau et à un ECO-compte associé par l'exploitant d'un bateau qui donne accès à l'utilisation légitime de l'appli.

- e) **"Application"** : une application contenant un logiciel conçu pour le paiement de la rétribution d'élimination et disponible en tant qu'application via un appareil mobile ou via un site Internet et destinée à :
- générer et afficher le code-barres 2D contenant l'ECO-ID,
  - activer une transaction pour la rétribution d'élimination par la station d'avitaillement, et
  - approuver le paiement de la rétribution d'élimination par le conducteur ou l'exploitant du bateau.
- f) **"Code-barres 2D"** : un type unique de code-barres, destiné à permettre l'identification. Le code-barres 2D peut être affiché sur un smartphone, une tablette, un PC ou imprimé de manière analogique.

### **Article 3.02**

#### *Institution nationale*

L'institution nationale perçoit la rétribution d'élimination et soumet à l'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination des propositions pour la définition du réseau des stations de réception nécessaire sur le plan national. Elle a en outre pour tâche notamment d'enregistrer régulièrement selon un modèle uniforme sur le plan international les quantités éliminées des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment ainsi que la somme des rétributions d'élimination perçues. L'institution nationale ou l'autorité compétente contrôle les coûts d'élimination. L'institution nationale est représentée à l'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination et doit notamment verser aux dates fixées les montants provisoires et définitifs déterminés par cette instance et dus au titre de la péréquation financière à d'autres institutions nationales.

### **Article 3.03**

#### *Perception de la rétribution d'élimination*

#### *Modifié par la Résolution CDNI 2022-I-4*

- (1) La rétribution d'élimination s'élève à 10 euros (augmentée de la TVA) pour 1000 l de gazole délivré. Le calcul du montant doit être basé sur le volume du gazole correspondant au volume à 15 °C.
- (2) Le débiteur de la rétribution d'élimination est l'exploitant du bâtiment.
- (3) La rétribution d'élimination est à acquitter lors de l'avitaillement. Le montant de la transaction effectuée au titre de la rétribution d'élimination doit être proportionnel à la quantité de gazole délivrée.
- (4) Le paiement de la rétribution d'élimination est effectué au moyen du SPE-CDNI. Les institutions nationales exploitent le SPE-CDNI.
- (5) La procédure pour s'acquitter de la rétribution d'élimination à l'aide du SPE-CDNI est fondée sur le principe du versement d'un montant adéquat par l'exploitant du bâtiment à une institution nationale, sur lequel les rétributions d'éliminations dues ultérieurement sont prélevées. La procédure comporte les étapes suivantes :
  - a) l'ouverture à la demande de l'exploitant du bâtiment ou de son mandataire d'un ECO-compte auprès de l'institution nationale de son choix ;
  - b) la saisie dans le système électronique, par les exploitants des stations d'avitaillement, des différentes stations d'avitaillement ;
  - c) la saisie dans le système électronique, par le titulaire de l'ECO-compte, des adresses électroniques nécessaires pour l'inscription des conducteurs dans le système électronique ;
  - d) la saisie dans le système électronique, par l'exploitant de la station d'avitaillement, des adresses électroniques nécessaires pour l'inscription des stations d'avitaillement dans le système électronique ;
  - e) la transmission par le système électronique des données nécessaires à l'inscription dans le système électronique aux conducteurs et aux stations d'avitaillement ;
  - f) la création par le système électronique d'une ECO-ID par bâtiment de l'exploitant ou de son mandataire, qui est associée à l'ECO-Compte utilisé pour les futures transactions ;

- g) le versement par l'exploitant du bâtiment ou son mandataire au crédit de l'ECO-compte concerné d'un montant adéquat sur le compte bancaire de l'institution nationale en vue du paiement des rétributions d'élimination ;
  - h) l'acquittement de la rétribution d'élimination, imputée sur l'ECO-compte concerné lors de l'avitaillement et le traitement de la transaction par le système électronique. le conducteur présente à cet effet à la station d'avitaillement le code-barres 2D.
- (6) Par dérogation au paragraphe 4, la rétribution d'élimination est acquittée par l'application d'une procédure écrite dans les cas particuliers suivants :
- a) le SPE-CDNI fait défaut ou est hors service ;
  - b) le conducteur ne présente pas de code-barres 2D ou le code-barres 2D présenté n'est pas valable;
  - c) le solde de l'ECO-compte concerné est insuffisant.
- (7) Dans les cas visés au paragraphe 6, la station d'avitaillement communique à l'institution nationale du pays où elle se situe, dans un délai ne dépassant pas sept jours civils, les données nécessaires à l'acquittement de la rétribution d'élimination relative à la livraison de gazole concernée. L'institution nationale prend les dispositions nécessaires pour la perception des rétributions dues. Le cas échéant, elle peut remettre le dossier à une autre institution nationale.
- (8) Pour les transactions relevant du paragraphe 6, lettres b) et c), des frais administratifs doivent être acquittés par l'exploitant du bâtiment à l'institution nationale créancière ; le montant de ces frais est fixé d'une manière uniforme pour toutes les Parties contractantes par l'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination.
- (9) Dans les cas individuels où selon l'institution nationale l'application de la procédure prévue aux paragraphes 4 et 5 pour l'acquittement de la rétribution d'élimination n'est pas adaptée, celle-ci est habilitée à mettre en place des arrangements individuels relatifs à la livraison du gazole et au paiement de la rétribution d'élimination. Ces arrangements, qui doivent être notifiés à l'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination, doivent être conformes aux autres dispositions du présent chapitre.
- (10) Les modalités de mise en œuvre des procédures mentionnées au présent article sont à déterminer sur le plan national après coordination au sein de l'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination.

### **Article 3.04**

#### *Contrôle de la perception de la rétribution d'élimination et des coûts de réception et d'élimination*

- (1) Un justificatif d'approvisionnement en gazole doit être établi par la station d'avitaillement pour chaque avitaillement en gazole. Il doit comporter au moins les indications suivantes : nom du bâtiment, numéro européen unique d'identification des bateaux, ou toute autre indication permettant l'identification du bâtiment, nom de l'exploitant du bâtiment ou du conducteur, quantité de gazole avitaillée/remise (en litres correspondant au volume à 15°C arrondie au litre le plus proche), lieu et date, ainsi que, en cas de procédure écrite, la signature du conducteur et de la station d'avitaillement.
- (2) Le reçu relatif à la transaction de la rétribution d'élimination est établi par le SPE-CDNI sous forme électronique. Le conducteur reçoit une copie du justificatif d'approvisionnement et un reçu sous forme électronique visé dans la première phrase ci-avant. Le conducteur doit être en mesure de présenter à tout moment le justificatif d'approvisionnement ainsi que le reçu de transaction et les conserver à bord pendant douze mois. La station d'avitaillement doit être en mesure de présenter à tout moment une copie du justificatif d'approvisionnement et le reçu délivré sous forme électronique et les conserver dans son administration pendant douze mois.
- (3) Dans le cas de l'application de la procédure écrite visée par l'article 3.03, paragraphe 6, la station d'avitaillement indique sur le justificatif d'approvisionnement en gazole que l'exploitant du bâtiment ne s'est pas acquitté de la rétribution d'élimination.
- (4) La concordance entre les quantités de gazole avitaillées par les bâtiments et le montant des rétributions d'élimination acquittées est contrôlée par l'institution nationale ou l'autorité compétente sur la base des justificatifs d'approvisionnement en gazole et des reçus délivrés sous forme électronique qui doivent être présentés par les stations d'avitaillement.
- (5) L'autorité compétente peut contrôler à bord des bâtiments, ou à distance en consultant le système de paiement électronique, le paiement de la rétribution d'élimination ainsi que les quantités éliminées de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, notamment en comparant les voyages effectués inscrits dans les documents de bord appropriés avec les indications figurant sur les justificatifs d'approvisionnement en gazole et sur les reçus délivrés sous forme électronique.
- (6) L'institution nationale ou l'autorité compétente peut contrôler auprès des stations de réception les données relatives aux quantités éliminées ainsi que les coûts d'élimination sur la base des documents appropriés.
- (7) L'institution nationale ou l'autorité compétente est habilitée à contrôler les données relatives aux quantités de gazole délivrées aux bâtiments soumis au paiement de la rétribution d'élimination.
- (8) Les modalités des procédures mentionnées au présent article sont à déterminer sur le plan national après coordination au sein de l'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination.

**Résolution  
CDNI 2023-I-4  
Partie A  
Perception de la rétribution d'élimination pour les biocarburants et les carburants de  
synthèse  
(Articles 1, lettre m), 6 et 3.03 de la CDNI)**

La Conférence des Parties Contractantes,

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

considérant que, conformément à l'article 6 en liaison avec l'annexe 2, article 3.03 de la CDNI, une rétribution d'élimination doit être versée par les bâtiments motorisés qui utilisent du gazole,

considérant qu'au moment de la signature de la CDNI en 1996, le gazole exempté de droits de douane et d'autres droits était le seul carburant utilisé par la navigation rhénane et intérieure dans les États parties à la CDNI,

considérant que, comme cela est exposé dans la feuille de route de la CCNR pour la réduction des émissions de la navigation intérieure, de plus en plus d'autres carburants seront avitaillés à l'avenir,

considérant que des carburants alternatifs sont utilisés de plus en plus fréquemment en navigation intérieure,

considérant que les biocarburants et les carburants de synthèse sont utilisés (intégralement ou partiellement) en substitution au gazole d'origine fossile,

compte tenu du fait que les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments qui résultent de l'utilisation de biocarburants et de carburants de synthèse dans des moteurs à combustion interne sont largement connus et que ces déchets sont également déposés dans le réseau de stations de réception des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments,

souhaitant préserver la base de financement de la CDNI afin de continuer à contribuer à la protection de l'environnement ainsi qu'à la sécurité et à la santé du personnel navigant et des usagers de la navigation intérieure,

précisant que les notions de biocarburants et de carburants de synthèse recouvrent les esters méthyliques d'acides gras ainsi que les gazoles paraffiniques de synthèse ou obtenus par hydrotraitement,

sur proposition du groupe de travail CDNI/G,

constate que les biocarburants et les carburants de synthèse sont assimilés au « gazole » au sens de l'article 1er, lettre m) de la CDNI et que doit par conséquent être perçue une rétribution d'élimination conformément à l'article 6 en liaison avec l'annexe 2, article 3.03, de la CDNI,

souligne que la présente résolution vient compléter la résolution CDNI 2017-I-6 qui constate que le GTL (gas-to-liquids) est assimilé au « gazole » au sens de l'article 1er, lettre m) de la CDNI et que doit par conséquent être perçue une rétribution d'élimination conformément à l'article 6 en liaison avec l'annexe 2, article 3.03, de la CDNI.

La présente résolution entre en vigueur avec effet immédiat.

**Résolution  
CDNI 2023-I-5  
Partie B  
Amendement des articles 6.03, 7.04, 7.09 et de l'appendice IV  
du Règlement d'application de la CDNI  
Prise en compte dans l'attestation de déchargement pour la navigation citerne des  
dispositions relatives au traitement des résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs)  
et du lavage en cours de voyage**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 3, 8, 14 et 19,

considérant que la prévention des déchets est une nécessité pour des raisons de protection de l'environnement ainsi que de sécurité et de santé des personnels et des usagers de la navigation intérieure ainsi que pour les secteurs de l'économie qui y sont liés,

consciente du fait que la résolution 2017-I-4 a complété la CDNI par l'ajout de dispositions relatives au traitement des résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs),

rappelant que ces dispositions entreront en vigueur le premier jour du sixième mois après le dépôt auprès du dépositaire du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation par les États signataires,

considérant que l'attestation de déchargement constitue un instrument indispensable à la bonne mise en œuvre de ces dispositions et au contrôle de leur observation,

consciente du fait que les cales sont également lavées en cours de voyage et que les attestations de déchargement sont par conséquent complétées en cours de voyage dans certains cas,

convaincue qu'il importe de mettre en œuvre à cet égard une réglementation simple et des dispositions faciles d'utilisation, tenant compte des enseignements acquis dans la pratique,

considérant que l'attestation de déchargement modifiée pour la navigation citerne répond à ces exigences,

sur proposition du groupe de travail CDNI/G,

décide d'amender les articles 6.03, 7.04, 7.09 et l'appendice IV du Règlement d'application de la CDNI comme indiqué dans l'annexe.

La présente résolution entrera en vigueur au plus tard le 1er juillet 2024.

**Annexe 1** : Règlement d'application amendé

**Annexe 2** : Modèle amendé de l'attestation de déchargement

**Annexe 3** : Indications amendées relatives à la manière de compléter l'attestation de déchargement

**1) Amendement 1 : article 6.03**

**« Article 6.03**

*Attestation de déchargement*

(...)

- (4a) Le bâtiment ne peut poursuivre son voyage après le déchargement qu'aux conditions suivantes
- Une attestation de déchargement a été présentée par le destinataire de la cargaison ou, si le destinataire de la cargaison ou l'affréteur fait appel aux services d'une installation de manutention, par l'exploitant de l'installation de manutention (article 7.08) ;
  - Le conducteur a confirmé, par la signature de la partie 2 a) de l'attestation de déchargement, que toutes les mesures relatives au déchargement du bâtiment, telles qu'indiquées par le destinataire de la cargaison ou l'installation de manutention dans les cases 1 à 10, ont été exécutées. Cela comprend la désignation d'une station de réception pour la prise en charge des déchets ou des vapeurs du bâtiment (article 7.01, paragraphe 1).
- (4b) Pendant le voyage, le conducteur a l'obligation de déclarer par sa signature dans la partie 2 b) de l'attestation de déchargement :
- si de l'eau de lavage a été produite (lors du lavage pendant le voyage) ;
  - la quantité d'eau de lavage produite à bord et son emplacement de stockage ;
  - s'il existait une cargaison suivante compatible après le départ de l'installation de manutention (article 7.04, paragraphe 3, lettre c)).
- (5) Pour les bâtiments qui effectuent des transports exclusifs ne s'appliquent que l'élimination et la prise en charge des résidus de manutention.
- (6) Si les cales ou les citernes à cargaison sont lavées et si l'eau de lavage produite ne peut être déversée dans la voie d'eau conformément aux standards de déchargement et aux exigences de l'appendice III relatives au dépôt et à la réception, le bateau ne peut poursuivre son voyage qu'après confirmation dans l'attestation de déchargement :
- que l'installation de manutention a pris en charge l'eau de lavage ; ou
  - qu'une station de réception a été désignée au conducteur, et
  - que le conducteur a indiqué si les cales ou les citernes à cargaison seront lavées pendant le voyage. »

**2) Amendement 2 : article 7.04, paragraphe 3, lettre a)**

**« Article 7.04**

*Restitution du bâtiment*

(...)

- (3) a) Les paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux cales et citernes à cargaison de bâtiments effectuant des transports exclusifs pour autant que lors d'un chargement suivant, les vapeurs au sens de l'appendice IIIa soient recueillies par l'installation de manutention et ne soient pas libérées dans l'atmosphère. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif écrit. Dans ce cas doit être cochée la case 6a) de l'attestation de déchargement. Le justificatif doit être conservé à bord. »

**3) Amendement 3 : article 7.04, paragraphe 3, lettre b)**

« Article 7.04

*Restitution du bâtiment*

(...)

- (3) b) Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux cales et citernes à cargaison de bâtiments effectuant des transports compatibles, pour autant que lors d'un chargement suivant, les vapeurs au sens de l'appendice IIIa soient recueillies par l'installation de manutention et ne soient pas libérées dans l'atmosphère. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif écrit. Dans ce cas doit être cochée la case 6b) de l'attestation de déchargement. Le justificatif doit être conservé à bord.

Les dispositions de l'appendice IIIa ne s'appliquent plus si le conducteur peut, une fois le chargement terminé et avant de quitter l'installation de manutention, démontrer

- que chaque citerne à cargaison séparée a été remplie à plus de 95 % d'un produit qui ne tombe pas sous une interdiction énoncée à l'appendice IIIa, ou
- que, pour chaque citerne à cargaison séparée, les trois chargements suivants étaient constitués d'un produit qui ne tombe pas sous une interdiction énoncée à l'appendice IIIa, ou
- que les vapeurs ont été recueillies dans les conditions prévues à l'appendice IIIa. »

**4) Amendement 4 : article 7.04, paragraphe 3, lettre c)**

« Article 7.04

*Restitution du bâtiment*

(...)

- 3) c) Si la cargaison suivante n'est pas encore connue au moment du déchargement, mais qu'il s'agira selon toute vraisemblance d'une cargaison compatible, l'application du paragraphe 2 peut être reportée. L'affrètement (en cas de cargaison liquide) ou le destinataire de la cargaison (en cas de cargaison sèche) doit désigner à titre provisoire une station de réception pour l'eau de lavage ou pour le dégazage, qui doit être inscrite dans l'attestation de déchargement. En outre doit être cochée la case 6c de l'attestation de déchargement. Si la compatibilité de la cargaison suivante est établie et peut être démontrée avant que le transporteur ou le conducteur ne gagne la station de réception indiquée dans l'attestation de déchargement, cela doit être indiqué au numéro 13 de l'attestation de déchargement. Et si, lors d'un chargement suivant, il est possible de recueillir les vapeurs dont la libération dans l'atmosphère est interdite conformément à l'appendice IIIa (tableaux I à III), le conducteur l'indique au numéro 13 de la partie 2 b) de l'attestation de déchargement. Dans ce cas, un lavage ou un dégazage n'est pas nécessaire. Si tel n'est pas le cas, les dispositions relatives au lavage et au dégazage sont pleinement applicables. Le justificatif concernant la cargaison suivante compatible doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.

Les dispositions de l'appendice IIIa ne s'appliquent plus si le conducteur peut, une fois le chargement terminé et avant de quitter l'installation de manutention, démontrer

- que chaque citerne à cargaison séparée a été remplie à plus de 95 % d'un produit qui ne tombe pas sous une interdiction énoncée à l'appendice IIIa, ou
- que, pour chaque citerne à cargaison séparée, les trois chargements suivants étaient constitués d'un produit qui ne tombe pas sous une interdiction énoncée à l'appendice IIIa, ou
- que les vapeurs ont été recueillies dans les conditions prévues à l'appendice IIIa. »



## 5) Amendement 5 : article 7.09

### « Article 7.09

#### *Documents de transport*

L'affrèteur fournit les informations suivantes dans le contrat de transport et dans les documents de transport :

- le nom et le numéro à quatre chiffres selon l'appendice III de chaque catégorie de matières qu'il a remise au transport et
- le numéro ONU selon l'appendice IIIa
- la valeur AVFL variable (en raison de la composition du mélange), si elle ne figure pas dans la colonne 3 des tableaux I à III de l'appendice IIIa. »

**Partie 1 : Déclaration du destinataire de la cargaison / de l'installation de manutention (Art. 7.08)****A Nom / entreprise :** ..... **Adresse :** .....

1. Nous avons déchargé du bateau.....

(Nom)(ENI) (Citerne à cargaison n°)

2. .... ☐ tonne(s) / ☐ m<sup>3</sup> .....

(Quantité) (Catégorie et n° des marchandises selon l'appendice III et n° ONU\*)

Valeur AVFL variable\* ..... (selon les indications de l'affréteur, en raison de la composition)

3. Annoncé le : (Date (JJ/MM/AAAA)) ..... (Heure) ..... 4. Début du déchargement le : (Date (JJ/MM/AAAA)) .....  
(Heure) .....

5. Fin du déchargement le : (Date (JJ/MM/AAAA)) ..... (Heure) .....

**B Transport exclusifs / transports compatibles / report du nettoyage du bateau (ou de la citerne à cargaison)**

6. Le bateau

a)\* ☐ effectue des transports exclusifs – article 7.04, paragraphe 3, lettre a).b)\* ☐ transporte en tant que cargaison suivante une cargaison compatible – article 7.04, paragraphe 3, lettre b).

c)\* jusqu'à la décision relative à la compatibilité de la cargaison suivante – article 7.04, paragraphe 3, lettre c) :

☐ ne sera pas lavé.☐ ne sera pas dégazé.**C Nettoyage du bateau**

7.\* Les citernes à cargaison ont été restituées

a) dans un état asséché (standard de déchargement A en vertu de l'Appendice III du Règlement d'application).

b) ☐ dans un état lavé ; Quantité d'eau de lavage : ..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ litre(s)c) ☐ dans un état dégazé.**D Prise en charge des résidus de manutention**8.\* ☐ Résidus de manutention pris en charge.**E Eaux de lavage et dépôt**

9. Les eaux de lavage

a) ☐ peuvent être déversées dans l'eau de surface conformément à l'Appendice III du Règlement d'application  
(colonne 3) ;b)\* ☐ ont été prises en charge à l'installation de manutention/par le destinataire de la cargaison ;c)\* ☐ doivent être déposées conformément au contrat de transport à la station de réception désignée par  
l'affréteur (article 7.05, paragraphe 2) ;Le conducteur effectue le lavage pendant la navigation : ☐ Oui ☐ Non

Si non, les eaux de lavage doivent être déposées à la station de réception désignée par l'affréteur

d)\* ☐ doivent être déposées auprès de la station de réception..... (Nom) mandatée par nous (Article 7.08)Le conducteur effectue le lavage pendant la navigation : ☐ Oui ☐ Non

Si non, les eaux de lavage doivent être déposées à la station de réception mandatée par nous.

**F Dégazage et dépôt**

10.\* Le dégazage

a) ☐ a été effectué par nous à l'installation de manutention / chez le destinataire de la cargaison (station de réception) ;b) ☐ doivent être déposées conformément au contrat de transport à la station de réception désignée par  
l'affréteur (article 7.05, paragraphe 2) ;c) ☐ doit être effectué auprès de la station de réception des vapeurs ..... (Nom), mandatée par nous (Article 7.08).**G\* Signature du destinataire de la cargaison / de l'installation de manutention**.....  
(Lieu)(Date (JJ/MM/AAAA) et heure) (Nom en lettres capitales / Cachet et signature)

**Partie 2a) : Déclaration du conducteur après le déchargement, au moment de quitter l'installation de manutention\***

Les indications figurant aux **numéros 1 à 10** sont confirmées par la signature du conducteur.

**Signature du conducteur**

.....  
(Date (JJ/MM/AAAA)) (Nom en lettres capitales et signature)

**Partie 2b) : Déclaration du conducteur pendant la navigation**

11.\* ☐ Les eaux de lavage ont été produites lors du lavage pendant la navigation (9c ou d).

**12.\* Lieu d'entreposage des eaux de lavage**

- a) ☐ citerne pour produits résiduels / GRV ; Quantité..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ litre(s)  
 b) ☐ citerne à cargaison : ..... Quantité..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ litre(s)  
 c) autres récipients à résidus (préciser) : ..... Quantité ..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ litre(s)

13.\* ☐ La cargaison suivante est compatible, aucun lavage ou de dégazage n'est effectué – Article 7.04, paragraphe 3, lettre c).

14.\* Observations : .....

**Signature du conducteur**

.....  
(Date (JJ/MM/AAAA)) (Nom en lettres capitales et signature)

**Partie 3 : Déclaration de la station de réception concernant le dépôt et la réception d'eaux de lavage (seulement si 9 c) ou 9 d) est coché)**

Nom de la station de réception .....

Adresse.....

**Attestation de dépôt**

15.\* ☐ Le dépôt des eaux de lavage conformément aux quantités mentionnées au numéro 9b) ou 11 a/b/c)\* est confirmé.

Code des déchets\*)..... Quantité : ..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ litre(s)

16. Observations : .....

17. Enregistré le (Date (JJ/MM/AAAA)).....(Heure)..... Début du dépôt le : (Date (JJ/MM/AAAA)) ..... (Heure) ..... Fin du dépôt le : (Date (JJ/MM/AAAA)) ..... (Heure) .....

Nom de l'exploitant .....

(Nom en lettres capitales / Cachet et signature)

**Partie 4 : Déclaration de la station de réception concernant le dépôt et la réception de vapeurs (seulement si 10a), 10 b) ou 10c) est coché)**

Nom de la station de réception .....

Adresse.....

**Attestation de dépôt**

18.\* ☐ Le dégazage a été effectué conformément aux standards de dégazage de l'Appendice IIIa du Règlement d'Application. La concentration de vapeur mesurée était inférieure à la valeur limite (AVFL)

19. Observations : .....

20. Enregistré le (Date (JJ/MM/AAAA)).....(Heure)..... Début du dégazage le (Date (JJ/MM/AAAA)).....(Heure).....

Fin du dégazage le (Date (JJ/MM/AAAA))..... (Heure) .....

Personne en charge du dégazage conformément à l'appendice IIIa, A. Dispositions générales, numéro 6

.....  
(Nom en lettres capitales / Cachet et signature)

\* Voir remarque concernant cette question dans l'annexe de l'attestation de déchargement cale citerne

**Annexe 3 CDNI 2023-I-5**

**Annexe de l'attestation de déchargement cale citerne**

**Indications pour compléter l'attestation de déchargement cale citerne 2023**

**Partie 1 : Déclaration du destinataire de la cargaison / de l'installation de manutention**

**Remarque ad A : nom et adresse de l'entreprise obligatoire (coordonnées complètes)**

**Remarque ad n° 2 :**

- \* Remplir obligatoirement le numéro ONU selon les tableaux I, II et III de l'appendice IIIa ;
- \* Valeur AVFL (variable) : à remplir s'il s'agit d'un mélange et si aucune valeur n'est indiquée dans la colonne 3 des tableaux susmentionnés de l'appendice IIIa.

**Remarque ad n° 6a :**

- \* L'affectation en tant que transport exclusif intervient sur la base de la déclaration du conducteur, une preuve écrite est obligatoire en cours de route pour justifier la conformité de la réalisation d'un transport exclusif (article 7.04, paragraphe 3, lettre a) ; (remplir le n° 8) en liaison avec la prise en charge de résidus de cargaison par l'installation de manutention.

**Remarque ad n° 6b :**

- \* L'affectation en tant que cargaison compatible intervient sur la base de la déclaration du conducteur, une preuve écrite est obligatoire en cours de route pour justifier la conformité de la prise en charge d'une cargaison suivante compatible (article 7.04, paragraphe 3, lettre b) ;  
(remplir le n° 7a) L'assèchement est obligatoire avant le départ, Standard de déchargement A ;  
(remplir le n° 8) Obligation de prise en charge de résidus de cargaison par l'installation de manutention.

**Remarque ad n° 6c :**

- \* Il est possible de reporter une obligation de lavage ou de dégazage après le déchargement (article 7.04, paragraphe 3, lettre c) si la cargaison suivante sera selon toute vraisemblance un transport compatible et à condition que :
  - 1) : l'installation de manutention désigne à titre provisoire une station de réception pour le lavage ou le dégazage (remplir la case 9 ou 10) sur la base de l'article 7.05 ou 7.08 ; et
  - 2) : après le déchargement, le bateau est mis à disposition à l'état « cale asséchée » (remplir la case 7a, standard de déchargement A).

**Remarque ad n° 7 :**

- \* Nettoyage de la citerne à cargaison à l'installation de manutention après le déchargement :
  - 7a : l'assèchement (standard de déchargement A) est toujours obligatoire, sauf s'il s'agit d'un transport exclusif ;
  - 7b : lors du lavage sur le lieu de déchargement avec indication de la quantité d'eau de lavage, il est obligatoire de remplir la case 9b si de l'eau de lavage est déposée ;
  - 7c : en cas de dégazage sur le lieu de déchargement, il est obligatoire de remplir case 10a.

**Remarque ad n° 8 :**

- \* Les résidus de manutention qui se trouvent dans les gattes à bord doivent être pris en charge par l'installation de manutention (article 7.03, paragraphes 2 et 3).

**Remarque ad n° 9 :**

- \* 9b : doit être coché, si l'installation de manutention a pris en charge de l'eau de lavage (voir le n° 7b).
- \* 9c : doit être coché, si l'affréteur a désigné une station de réception dans le contrat de transport.
- \* 9d : doit être coché, si l'affréteur n'a pas désigné de station de réception dans le contrat de transport. La désignation d'une station de réception est prescrite pour l'installation de manutention. Obligation conformément à l'article 7.08) ;
- \* les n° 9c ou 9d doivent être remplis conformément à la déclaration du conducteur (article 6.03, paragraphe 6),

**Remarque ad n° 10 :**

- \* 10a : si le dégazage après déchargement a lieu dans la station de réception, la partie 4 doit être remplie.
- \* 10b : doit être coché, si l'affréteur a désigné une station de réception pour les vapeurs dans le contrat de transport (article 7.05, paragraphe 2, lettre a).
- \* 10c : doit être coché, si l'affréteur n'a pas désigné de station de réception pour les vapeurs dans le contrat de transport (Obligation conformément à l'article 7.08.).

**G : signature obligatoire, nom de l'installation de manutention responsable en capitales d'imprimerie**

---

**Partie 2 a) Déclaration du conducteur après le déchargement, au moment de quitter l'installation de manutention**

**Remarque ad PARTIE 2 a) :**

- \* Le conducteur signe l'attestation de déchargement au moment de quitter l'installation et confirme ainsi les données figurant sous les numéros 1 à 10.

---

**Partie 2 b) Déclaration du conducteur pendant le transport**

**Remarque ad n° 11 :**

- \* Le conducteur doit indiquer par écrit ou sous forme numérique dans l'attestation de déchargement si de l'eau de lavage a été produite lors du lavage en cours de voyage (article 6.03, paragraphe 4, lettre b).

**Remarque ad n° 12 :**

- \* Le conducteur doit consigner par écrit le lieu et la quantité d'eau de lavage à bord (article 6.03, paragraphe 4, lettre b).

**Remarque ad n° 13 :**

- \* Le conducteur doit indiquer le transport compatible à la case 13 pour justifier la conformité à l'article 7.04, paragraphe 3, lettre c, de sorte qu'un lavage ou un dégazage ne soient pas nécessaires (article 7.04, paragraphe 3, lettre c).

**Remarque ad n° 14 :**

Case pour les remarques

**Signature du conducteur obligatoire pour les événements survenus pendant le transport, nom du conducteur en lettres capitales.**

---

### **Partie 3 : Déclaration relative au dépôt et à la réception d'eau de lavage à la station de réception**

#### **Remarque ad n° 15 :**

- \* La station de réception (collecte fixe ou mobile) indique ici sur l'attestation de déchargement la quantité d'eau de lavage déposée par le bateau. Un exemplaire ou une copie de l'attestation de déchargement est conservé par la station de réception (article 7.01, paragraphe 2). Un exemplaire de l'attestation de déchargement est renvoyé au bateau (article 7.01, paragraphe 2).
- \* Codes admissibles (6 chiffres) pour le dépôt d'eau de lavage (Règlement CE n°1013/2006) :

Code des déchets	Description
16 07	<i>Déchets provenant du nettoyage des citernes et fûts de transport et de stockage (sauf 05 et 13)</i>
16 07 08*	déchets huileux
16 07 09*	Déchets contenant d'autres matières dangereuses
16 10	<i>Déchets liquides aqueux pour traitement externe</i>
16 10 01*	Déchets liquides aqueux contenant des matières dangereuses
16 10 02	Déchets liquides aqueux autres que ceux visés par le code 16 10 01

\* Déchets dangereux

---

### **Partie 4 : Déclaration de la station de réception concernant le dépôt et la réception de vapeurs**

#### **Remarque ad n° 18 :**

- \* La station de réception des vapeurs indique ici sur l'attestation de déchargement la concentration de vapeur mesurée conformément aux dispositions de l'Appendice IIIa. Les mesures sont effectuées à l'intérieur de la conduite vers la station de réception et à des points à bord qui sont jugés appropriés par l'expert.
-

## IIPC

### Résolution IIPC 2023-I-1

#### Constat de la péréquation provisoire 4<sup>e</sup> trimestre 2022

*Résolution arrêtée le 23 février 2023*

#### Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 4<sup>e</sup> trimestre 2022.
  - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1<sup>er</sup> février 2023.
  - b) Le tableau « données annuelles » (**annexe 2**) regroupe les volumes pour 2022.
  - c) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 3**).
  - d) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 4**).
2. Particularités
  - a) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
  - b) Les reports tiennent compte de la péréquation financière internationale 2021 (Résolution CDNI 2022-II-3).
  - c) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

#### Paielement dû au titre de la péréquation du 4<sup>e</sup> trimestre 2022

3. L'IIPC approuve la péréquation du 4<sup>e</sup> trimestre 2022 sur la base de ce qui suit :
  - a) Charges totales : 11 223 154,65 €
  - b) Recettes totales : 10 953 312,20 €
  - c) Résultat : - 269 842,45 €
  - d) Distribution :

SAB à :	
→ ITB :	189 431,73 €
→ BEV :	690 108,94 €
→ VNF :	2 982,08 €
LUX à :	
→ BEV :	59 206,50 €
SRH à :	
→ ITB :	6 778,99 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2022, état 4<sup>e</sup> trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T4/2022	Solde reporté 2011-2021	Etat Cumulé
	Dn T4		
DE	- 126 761,70 €	572 706,65 €	445 944,95 €
BE	- 46 676,73 €	- 14 087,35 €	- 60 764,08 €
FR	- 2 075,80 €	12 868,79 €	10 792,99 €
LUX	- 215,36 €	1 573,84 €	1 358,48 €
NL	- 88 366,50 €	450 465,91 €	362 099,41 €
CH	- 5 746,37 €	41 180,89 €	35 434,53 €
<b>Σ</b>	<b>- 269 842,45 €</b>	<b>1 064 708,72 €</b>	<b>794 866,27 €</b>

### Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau données annuelles

Annexe 3 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 4 : Tableau de distribution



Annexe 1 IIPC 2023-I-1

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 4 2022		VNF (FR)		ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		7	1 603	2 462	110	7	1 420	5 609	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m³ -	1	112	447	48	2	447	1 056	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m³	5	787	2 711	118	5	2 593	6 219	
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	3 397	19 964	1 005	-	6 529	+	30 895
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	70	30 892	55 321	4 495	105	37 875	+	128 758
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg -	20	16 607	39 381	2 154	67	10 094	+	68 283
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	50	50 896	114 666	7 654	172	54 498		227 936
5	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		4 082	2 050	255			+	6 387
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		2 001	12 744		26	3 756	+	18 527
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	57	6 083	14 794	255	26	3 756		24 971
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	23 766	472 452	930 717	63 000	4 431	1 283 256	+	2 777 622
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€			2 243				+/-	2 243
	Intérêts / Zinsen / Rente	€								
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	23 766	472 452	932 960	63 000	4 431	1 283 256		2 779 865
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€	20 848	281 577	1 820 938	70 054	63 577	543 651	+	2 800 645
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€								
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 1 758					-/-	- 1 758
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€							+/-	-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€								-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	20 848	279 819	1 820 938	70 054	63 577	543 651		2 798 887
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m³								-
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m³	2 455	33 127	245 780	8 246	29	47 010		336 647

\* facultatif / fakultativ / facultatief

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

BE (ITB) : Trois factures relatives au 4ème trimestre de la Région Wallonne ne sont pas comptabilisées dans cette péréquation.

BE (ITB): Drei Rechnungen der Region Wallonien für das vierte Quartal sind in diesem Ausgleich nicht berücksichtigt.

BE (ITB): Drie facturen betreffende het 4e kwartaal van het Waals Gewest zijn niet in deze verevening opgenomen.

Annexe 2 IIPC 2023-I-1

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens								
2022			VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		26	6 376	9 760	382	12	5 851	22 407	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m³	1	505	1 783	151	3	1 725	4 168	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m³	31	3 760	11 520	346	11	11 657	27 325	
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	40	13 609	73 908	1 785		28 132	+	117 474
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	265	124 233	224 232	14 429	150	153 487	+	516 796
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	20	67 309	157 495	5 004	85	40 499	+	270 412
	4 Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	325	205 151	455 635	21 218	235	222 118		904 682
	Récipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		14 919	8 777	875			+	24 571
	Récipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		7 049	52 276		46	14 451	+	73 822
	5 Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	102	21 968	61 053	875	46	14 451		98 495
<u>Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</u>										
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	86 336	1 941 355	3 665 730	239 000	8 957	5 272 210	+	11 213 588
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			9 565				+/-	9 565
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	86 336	1 941 355	3 675 295	239 000	8 957	5 272 210		11 223 153
<u>Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>										
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	101 125	1 067 580	7 021 480	344 075	225 811	2 194 998	+	10 955 068
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 1 758					-/-	- 1 758
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/-	-
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)-)*	€								-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	101 125	1 065 822	7 021 480	344 075	225 811	2 194 998		10 953 310
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolumen verdragstaat	m³								-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolumen NI	m³	11 899	125 598	956 572	41 504	106	192 969		1 328 648

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

\* facultatif / fakultativ / facultatief

Annexe 3 IIPC 2023-I-1

Calcul de péréquation									
Année 2022/4 trimestre									
IIPC PT 2022-4									
Etat/IN	Données IN 4T2022			Péréquation financière					
	Coûts	Recettes	Part coûts	Part convent. Recettes	Péréquation	Péréquation T1	Péréquation T2	Péréquation T3	Péréquation T4
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Q	Cn = Q - Xn	Cn T1	Cn T2	CnT3	CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3
DE	5 272 210,56 €	2 194 998,04 €	0,4697619095893	5 145 448,86 €	2 950 450,82 €	749 898,14 €	732 017,82 €	719 219,42 €	749 315,43 €
BE	1 941 355,45 €	1 065 822,33 €	0,1729776974961	1 894 678,72 €	828 856,39 €	152 304,62 €	222 429,22 €	257 911,83 €	196 210,72 €
FR	86 335,57 €	101 125,02 €	0,0076926294516	84 259,77 €	- 16 865,25 €	- 8 882,66 €	- 8 045,58 €	- 2 919,09 €	- 2 982,08 €
LUX	8 957,07 €	225 810,81 €	0,0007980884412	8 741,71 €	- 217 069,10 €	- 52 571,88 €	- 51 368,78 €	- 53 921,94 €	- 59 206,50 €
NL	3 675 296,00 €	7 021 480,00 €	0,3274744146914	3 586 929,50 €	- 3 434 550,50 €	- 828 635,33 €	- 837 545,81 €	- 885 846,61 €	- 882 522,75 €
CH	239 000,00 €	344 076,00 €	0,0212952603304	233 253,63 €	- 110 822,37 €	- 12 112,90 €	- 57 486,86 €	- 34 443,61 €	- 6 778,99 €
Σ	11 223 154,65 €	10 953 312,20 €	1,00	10 953 312,20 €	- 0,00 €	0,00 €	0,00 €	- €	0,00 €

## Annexe 4 IIPC 2023-I-1

**Résolution**  
**IIPC 2023-I-2**  
**Constat de la péréquation provisoire 1<sup>er</sup> trimestre 2023**

*Résolution (arrêté le 16 mai 2023)*

**Déroulement de la procédure**

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 1<sup>er</sup> trimestre 2023 :
  - a) Le tableau « données trimestrielles » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1<sup>er</sup> mai 2023.
  - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
  - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).
2. Particularités

Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.

**Paiement dû au titre de la péréquation du 1<sup>er</sup> trimestre 2023**

3. L'IIPC approuve la péréquation du 1<sup>er</sup> trimestre 2023 sur la base de ce qui suit :
  - a) Charges totales : 2 975 836,85 €
  - b) Recettes totales : 3 138 285,98 €
  - c) Résultat : 162 449,13 €
  - d) Distribution :
    - SAB à :
      - ITB : 169 419,93 €
      - BEV : 727 128,88 €
      - VNF : 551,18 €
    - LUX à :
      - BEV : 90 221,23 €
    - SRH à :
      - ITB : 39 553,64 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2023, état 1<sup>er</sup> trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T1/2023	Report provisoire 2022	Solde reporté 2011-2021	Etat Cumulé
	Dn T1			
DE	73 635,86 €	- 126 761,70 €	572 706,65 €	519 580,81 €
BE	26 466,70 €	- 46 676,73 €	- 14 087,35 €	- 34 297,38 €
FR	1 110,70 €	- 2 075,80 €	12 868,79 €	11 903,69 €
LUX	169,50 €	- 215,36 €	1 573,84 €	1 527,98 €
NL	57 791,01 €	- 88 366,50 €	450 465,91 €	419 890,41 €
CH	3 275,36 €	- 5 746,37 €	41 180,89 €	38 709,89 €
<b>Σ</b>	<b>162 449,13 €</b>	<b>- 269 842,45 €</b>	<b>1 064 708,72 €</b>	<b>957 315,40 €</b>

## Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

Annexe 1 IIPC 2023-I-2

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 1 2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	10	1 608	2 633	96	3	1 513	5 863		
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m³	-	117	44		523	1 138		
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m³	5	859	3 096	62	3	7 321		
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	3 106	20 425	280	7 113	+	30 924	
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	125	37 033	61 217	4 927	60	46 459	+	149 821
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	85	19 070	43 675	700	12	11 831	+	75 373
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	210	59 209	125 317	5 907	72	65 403		256 118
5	Récipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		5 570	1 602	250		+	7 422	
	Récipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 718	13 815		28	4 553	+	20 114
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	2	7 288	15 417	250	28	4 553		27 538
<b>Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>										
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	20 346	484 832	1 059 488	60 000	3 105	1 348 904	+	2 976 676
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 839				+/-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	20 346	484 832	1 058 649	60 000	3 105	1 348 904		2 975 837
<b>Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>										
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	20 906	302 325	2 013 540	102 829	93 496	605 190	+	3 138 286
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€							-/-	-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€							+/-	-
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€								-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	20 906	302 325	2 013 540	102 829	93 496	605 190		3 138 286
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m³								-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m³	2 135	30 233	240 334	10 771		45 975		329 448

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Calcul de péréquation					
Année 2023/1. Trimestre					
IIPC PT 2023-1					
	Données IN 1T2023			Péréquation financière	
Etat/IN	coûts	recettes	part coûts	part convent. Recettes	Péréquation
	<b>Zn</b>	<b>Xn</b>	<b>Zn/ΣZn</b>	<b>Zn/ΣZn x ΣXn = Ω</b>	<b>Cn = Ω - Xn</b>
DE	1 348 904,15 €	605 189,90 €	0,4532856530760	1 422 540,01	817 350,11 €
BE	484 832,25 €	302 325,38 €	0,1629229942495	511 298,95	208 973,57 €
FR	20 346,45 €	20 905,97 €	0,0068372195875	21 457,15	551,18 €
LUX	3 105,00 €	93 495,73 €	0,0010434039756	3 274,50	- 90 221,23 €
NL	1 058 649,00 €	2 013 540,00 €	0,3557483334478	1 116 440,01	- 897 099,99 €
CH	60 000,00 €	102 829,00 €	0,0201623956636	63 275,36	- 39 553,64 €
<b>Σ</b>	<b>2 975 836,85 €</b>	<b>3 138 285,98 €</b>	<b>1,00</b>	<b>3 138 285,98 €</b>	<b>0,00 €</b>





**Résolutions adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes du  
19 décembre 2023**

**Résolution  
CDNI 2023-II-1  
Composition et présidence de la CPC**

La Conférence des Parties Contractantes,  
à l'occasion de la Conférence des Parties Contractantes du 19 décembre 2023,  
constate, selon l'article 3 du Règlement intérieur de la CPC, la composition des délégations des  
Parties Contractantes suivante :

pour

Allemagne :	M. LINDEMANN (chef de délégation) Mme KÖPPEN (membre) M. SPITZER (expert) M. HÖTTE (expert)
Belgique :	M. DE SPIEGELEER (chef de délégation) Mme RENAUX (membre) M. EL KAHLOUN (membre) M. MILCAMPS (suppléant) M. VERLINDEN (suppléant)
France :	Mme BOULDOUYRÉ (cheffe de délégation)
Luxembourg :	M. NILLES (chef de délégation) M. SCHROEDER (membre)
Pays-Bas :	M. TEN BROEKE (chef de délégation) M. KORTMAN (membre) M. SPUIJ (suppléant) Mme POP (suppléante)
Suisse :	M. NUSSER (chef de délégation) M. KOLTSIDAS (membre)

Pour 2024 la présidence sera assurée par la délégation suisse et la vice-présidence par la  
délégation allemande.

Les représentants de l'institution nationale au sein de l'Instance internationale de péréquation et  
de coordination sont admis en tant qu'observateurs permanents.

### **Composition de l'IIPC**

La Conférence des Parties Contractantes,

prend acte de la composition suivante de l'IIPC en application de l'article 3 du Règlement Intérieur de l'IIPC :

pour

Allemagne :	M. SPITZER (représentant, chef de délégation) M. HÖTTE (suppléant) M. STAATS (représentant de la profession) Mme SIEBRECHT (représentante de la profession - suppléante)
Belgique :	Mme MYLLE (représentante, cheffe de délégation) M. VAN LANCKER (représentant de la profession) M. ROLAND (représentant de la profession)
France :	Mme HENNION (représentant, chef de délégation) M. FLIPO (suppléant) M. FIORILLO (représentant de la profession) Mme BILLIG (représentante de la profession - suppléante)
Luxembourg :	M. SCHROEDER (représentant, chef de délégation) M. SPITZER (suppléant)
Pays-Bas :	M. KLEIBERG (représentant, chef de délégation) M. DE HOOGE (suppléant) M. WINGELAAR (représentant de la profession)
Suisse :	M. NUSSER (représentant, chef de délégation) M. BLESSINGER (suppléant) Mme GEBHARD (suppléante) M. METZGER (représentant de la profession)

**Résolution  
CDNI 2023-II-2  
Programme de travail CDNI 2024-2025**

La Conférence des Parties Contractantes,  
rappelant le mandat qui lui est donné en vertu de la Convention,  
adopte le programme de travail 2024 - 2025,  
invite les délégations des Parties Contractantes, l'IIPC et le Groupe de travail CDNI/G à soumettre des propositions concernant les thèmes inscrits au programme de travail,  
invite le Secrétariat à appuyer la mise en œuvre de ce programme.

**Annexe**

Programme de travail 2024-2025 de la CDNI

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
		de	à		
Partie A : déchets huileux et graisseux					
1.	Système de financement selon l'article 6 de la CDNI				
	1.1. Évaluation du montant de la rétribution d'élimination au vu des coûts globaux du réseau des stations de réception et évaluation du réseau des stations de réception			Rapports de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement CPC (22) 19 = IIPC (22) 22 rev.1 = CDNI/G (22) 34	Tâche permanente
	1.2. Élaboration des péréquations financières internationales trimestrielles et annuelles				Tâche permanente
	1.3 Examen des montants reportés dans le cadre de la péréquation	2024	2025		I
	1.4 Studie über neue Antriebsarten und Abfallerzeugung zur besseren Abschätzung der Auswirkungen auf das System*	2024	2025	CPC (21) 18 final (Point 2.4) CPC (22) 55	II
	1.5 Analyse de la possibilité et des modalités de prise en compte de nouveaux carburants dans le système de financement de la partie A	2024	2025	CPC (21) 18 final (Point 2.4) CPC (22) 55	II
	1.6 Fixation des modalités pour le dépôt des déchets de bateaux équipés de nouveaux types de systèmes de propulsion.	2024	2025	CPC (21) 18 final (Point 2.4) CPC (22) 55	II
	1.7 Evaluation du nouveau système de paiement électronique de la CDNI (SPE-CDNI)	2024	2025	CPC (21) 20 IIPC (23) 24 lenk rev.3	I
2.	Optimisation de l'exploitation du réseau des stations de réception				
	2.1 Définition d'un cadre pour la collecte et fourniture de données représentatives pour décrire les systèmes et faciliter les décisions stratégiques *	2024	-	CPC (21) 18 final (Point 1.2) IIPC (21) 46 CPC (23) 2 = IIPC (23) 2	I
	2.2 Poursuite du Benchmarking CDNI (financier et opérationnel) : analyse des processus d'élimination (critères qualitatifs et quantitatifs) *	2024	2025	CPC (16) 26 intern IIPC (19) 34 intern = CPC (19) 36 intern (rapport 2018) CPC (21) 18 final (Point 1.3) IIPC (23)m 23 (Point 4.6)	I

\* Tâche issue des recommandations de la table ronde sur l'avenir de la Partie A de la CDNI qui s'est tenue le 8 avril 2021.

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
		de	à		
	2.3 Ateliers réguliers des « bonnes pratiques » entre les institutions nationales (bilatéraux au besoin) pour explorer les possibilités de synergies pour optimiser le système de la Partie A *	2024	2025	CPC (21) 18 final (Point 1.4) CPC (23) 12 = CDNI/G (23) 18	I
	2.4 Examen et rapport sur les avancées et mesures techniques contribuant à la réduction du volume des déchets (groupe de réflexion interne) *	2024	2025	CPC (21) 18 final (Point 1.5)	II
	2.5 Accompagnement de la mise en œuvre du nouveau module d'enregistrement du dépôt des déchets	2024	-		I
	2.6 Evaluation du nouveau module d'enregistrement du dépôt des déchets	-	2025		I
<b>3.</b>	<b>Questions générales liées à la Partie A</b>				
	3.1 Dématérialisation du carnet de contrôle des huiles usagées : examen du cadre juridique nécessaire et des conditions techniques pour y répondre ; et le cas échéant, modification des dispositions concernées du Règlement d'application	2024	2025	IIPC (19) 21 rev.1 intern IIPC (19) 32 CDNI/G (20) 39 = IIPC (20) 29 CDNI/G (22) 46 = IIPC (22) 43	
<b>Partie B : déchets liés à la cargaison</b>					
<b>4.</b>	<b>Amendement de la Convention intégrant des dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide</b> Résolution CDNI 2017-I-4; CPC (19) 11 rev.2				
	4.1 Suivi de la ratification et de la mise en œuvre de la modification	2024	2025	CPC (20) 10 rev.4 CPC (22) 15 rev.1 = CDNI/G (22) 32 rev.1 CPC (20) 54 rev.2 = CDNI/G (20) 33 rev.3 CP CPC (23) 4	I
	4.2 <b>Préparation de l'évaluation des dispositions relatives au traitement des résidus gazeux</b>	2024	-	Résolution CDNI 2017-I-4 CDNI/G (21) 38 rev.3 CDNI/G (22) 37 rev.2 CDNI/G (22) 47 CDNI/G (22) 15 rev.3 + add. CDNI/G (23) 21	I
<b>5.</b>	<b>Suivi de la mise en œuvre de la Partie B :</b>				
	5.1 Actualisation de la liste des points de contact nationaux pour publication sur le site Internet				Tâche permanente

\* Tâche issue des recommandations de la table ronde sur l'avenir de la Partie A de la CDNI qui s'est tenue le 8 avril 2021.

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
		de	à		
	5.2 Mise à jour de l'information disponible sur les infrastructures (carte des stations de réception sur le site Internet) sur une base régulière			CPC (14) 29 rev.1 intern CPC (20) 54 rev.1 = CDNI/G (20) 33 rev.2 (dégazage)	Tâche permanente
<b>Partie C : autres déchets liés à l'exploitation du bateau</b>					
6.	<b>Intégration des « eaux usées provenant de l'exploitation des piscines à bord des bateaux à passagers comme nouvelle catégorie de déchets de la Partie C</b> et définition d'un cadre pour le traitement et le rejet de ces eaux	2024	2025	CDNI/G (19) 39 rev.2 CDNI/G (22) 50	II
7.	<b>Examen de la pertinence de maintenir la distinction entre bateaux à passagers et bateaux à cabines</b>	2024	2025	Résolution CDNI 2021-I-6	II
8.	<b>Examen de la nécessité d'établir des dispositions pour le contrôle du volume des eaux usées et des dispositifs de vidange des stations d'épuration de bord ;</b> le cas échéant, préparation des dispositions correspondantes	2024	2025	CDNI/G (18) 32 CDNI/G (18) 33	II
9.	<b>Toiletage de la réglementation : renvoi aux prescriptions techniques de l'ES-TRIN en ce qui concerne les installations de bord</b>	2024	2025		II
10.	<b>Suivi de la mise en œuvre de la Partie C :</b>				
	10.1 Constitution d'une liste des points de contact nationaux pour publication sur le site Internet				Tâche permanente
	10.2 Mise à jour de l'information disponible sur les infrastructures (carte des stations de réception sur le site Internet) sur une base régulière				Tâche permanente
<b>Questions générales</b>					
11.	<b>Suites de l'atelier international avec les autorités compétentes consacré à la mise en œuvre des Parties B et C (2023)</b>	2024	2025		I
12.	<b>Communication relative à la mise en œuvre de la Convention</b> (mise à jour du contenu du site Internet, communiqués de presse et lettres d'actualité, maintenance de WaSTo, etc.)				Tâche permanente
13.	<b>FAQ : élaboration et mise à jour de FAQ</b>			CPC (21) 25 rev.1 CPC (22) 46 = CDNI/G (21) 59 rev.1	Tâche permanente
14.	<b>Examen des Règlements intérieurs</b>				
	14.1 Examen du Règlement intérieur de la CPC	2024	2025		II
	14.2 Examen du Règlement intérieur de l'IIPC	2024	2025		II
	14.3 Examen du Règlement financier de la CDNI	2024	2025		II

N°	Mandat / Objet	Durée		Références	Priorité
		de	à		
15.	<b>Coopération avec d'autres organisations fluviales et internationales en vue d'assurer l'harmonisation des règles internationales</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Commission centrale pour la navigation du Rhin (synchronisation des dispositions du chapitre 15 du Règlement de police pour la navigation du Rhin et de la CDNI)</li> <li>- Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) : travaux d'harmonisation du CEVNI avec les dispositions de la CDNI et de l'ADN</li> <li>- Commission du Danube</li> <li>- Commission Internationale pour la Protection du Rhin</li> <li>- Union européenne</li> </ul>				Tâche permanente
16.	<b>Examen d'un amendement de l'annexe 1 de la Convention pour une extension du champ d'application en France</b>	2024	2025	CPC (19) 50	II
17.	<b>Relations avec des États tiers intéressés par une adhésion à la Convention</b>			CPC (19) 3 + add	Tâche permanente
18.	<b>Aperçu de la mise en œuvre au niveau national, y compris la désignation des responsables en cas d'infraction et le catalogue des amendes mis à jour</b>				Tâche permanente



**Résolution  
CDNI 2023-II-3  
Péréquation financière internationale 2022**

La Conférence des Parties contractantes,

vu l'article 14 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et l'article 2 de son Règlement intérieur,

approuve la péréquation financière 2022, arrêtée par l'Instance internationale de péréquation et de coordination,

rappelle :

-que l'article 6 alinéa 1 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, stipule que « les rétributions d'élimination versées seront exclusivement affectées au financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments » ;

-qu'aucun bénéfice ne doit être réalisé dans ce cadre ;

-qu'il appartient aux institutions nationales de prendre toutes les dispositions nécessaires afin que les montants à reporter restent intégralement disponibles pour être employés exclusivement aux fins précitées.

Cette résolution prend effet le 19 décembre 2023.

**Annexe**

# Synthèse des données annuelles 2022

<div> <div>CDNI</div> <div>Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens</div> </div>								
2022		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	26	6 446	9 760	382	12	5 851	22 477
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup> 1	514	1 783	151	3	1 725	4 177
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup> 31	4 044	11 520	346	11	11 667	27 619
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg 40	14 547	73 908	1 785		28 132	+ 118 412
	Chiffons usagés / Altappen / Poetsdoeken	kg 265	124 618	224 232	14 429	150	153 487	+ 517 181
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg 20	67 792	157 495	5 004	85	40 499	+ 270 895
	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg 325	206 957	455 635	21 218	235	222 118	906 488
5	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	14 971	8 777	876			+ 24 624
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	7 305	52 276		46	14 451	+ 74 078
	<b>Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg 102	22 276	61 053	876	46	14 451	98 804
<b>Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€ 86 336	1 979 056	3 665 730	294 989	10 207	5 272 210	+ 11 308 527
	Intérêts / Zinsen / Rente	€		9 565				+/- 9 565
	<b>Total / Gesamt / Totaal Zn</b>	€ 86 336	1 979 056	3 675 295	294 989	10 207	5 272 210	11 318 092
<b>Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€ 101 125	1 067 580	7 021 480	351 564	225 811	2 194 998	+ 10 962 557
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€	- 1 758					-/- - 1 758
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€						+/- -
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€						-
	<b>Total / Gesamt / Totaal Xn</b>	€ 101 125	1 065 822	7 021 480	351 564	225 811	2 194 998	10 960 799
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>					200 000	200 000
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup> 11 899	125 598	956 572	41 504	106	192 969	1 328 648

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

### Calcul de la péréquation finale annuelle et la distribution

Article 4.03 Annexe 2 de la Convention / Übereinkommen Artikel 4.03 Anlage 2 / Verdrag Artikel 4.03 bijlage 2								
IIPC PA 2022								
	Données IN/ Angabe NI/ Gegevens NI			Péréquation financière/ Finanzausgleich / Financiële verevening				
	Coûts/ Kosten/ kosten	Recettes/ Einnahmen/ Opbrengsten	Part coûts/ Anteil Kosten/ Andeei in Kosten	Part convent. Recettes/ vertraglicher Anteil Einnahmen/ Andeei opbrengsten cnfrm. Vertrag	Péréquation/ Ausgleich/ Verevening	Somme des péréquations provisoires/ Summe vorläufige Ausgleiche/ totaal van de voorlopige vereveningen	Péréquation complémentaire/ Restausgleich/ Additioneele verevening	Excédents ou déficits/ Mehreinnahme oder Defizit/ Overschot of tekort
IN	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	Cnsq=Σ(CnT1 à CnT4)	ΔCn=Cn-Cnsq	U=Xn-Zn+Cnsq+ΔCn
DE	5 272 209,82 €	2 194 997,53 €	0,4658214128072	5 105 775,10 €	2 910 777,57 €	2 950 450,82 €	- 39 673,24 €	- 166 434,72 €
BE	1 979 056,00 €	1 065 822,33 €	0,1748577339330	1 916 580,56 €	850 758,23 €	828 856,39 €	21 901,84 €	- 62 475,44 €
FR	86 335,57 €	101 125,02 €	0,0076281025540	83 610,10 €	- 17 514,92 €	-16 865,25 €	- 649,67 €	- 2 725,47 €
LUX	10 207,07 €	225 810,61 €	0,0009018365980	9 884,85 €	- 215 925,76 €	-217 069,10 €	1 143,34 €	- 322,22 €
NL	3 675 295,00 €	7 021 480,00 €	0,3247274231934	3 559 272,17 €	- 3 462 207,83 €	-3 434 550,50 €	27 657,33 €	- 116 022,83 €
CH	294 989,00 €	351 564,00 €	0,0260634909144	285 676,70 €	- 65 887,30 €	-110 822,37 €	44 935,05 €	- 9 312,31 €
<b>Σ</b>	<b>11 318 092,46 €</b>	<b>10 960 799,49 €</b>	<b>1,00</b>	<b>10 960 799,49 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>- 0,00 €</b>		- 357 292,98 €
	<b>Solde/Saldo/ 31.12.2022</b>		<b>- 357 292,97 €</b>					

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
2022 IN débitrices / Zahlungsleistende IN / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE				1 143,34		38 529,90	39 673,24
FR	649,67						649,67
LUX							0,00
NL	21 252,17					6 405,16	27 657,33
CH							0,00
SUMME / TOTAL	21 901,84	0,00	0,00	1 143,34	0,00	44 935,06	
							67 980,24
							67 980,24

**Résolution  
CDNI 2023-II-4  
Partie A**

**Maintien du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à  
10 euros pour 1000 l de gazole délivré en 2024**

La Conférence des Parties Contractantes,

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

vu la proposition de l'IIPC du 23 novembre 2023, soumise conformément à l'article 4.01 paragraphe 1 du Règlement d'application de la Convention susmentionnée ;

vu le rapport de l'IIPC du 4 décembre 2023 relatif à la gestion du système de financement conformément à l'article 6 de la CDNI, joint à la présente résolution ;

tenant compte de l'avis de la profession, qui se dit satisfaite du déploiement actuel du réseau des stations de réception ;

prenant acte du fait que les effets de la hausse de la rétribution d'élimination à 10 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1er janvier 2023 sur la stabilité du financement du système ne peuvent pas encore être mesurés ;

sachant que les coûts d'exploitation de plusieurs stations de réception sont indexés sur l'inflation, le coût de la vie et le prix du gazole ;

prenant acte qu'il serait opportun, au vu du caractère volatile de la conjoncture économique, de planifier une concertation à ce sujet à la session d'été prochaine ;

considérant que l'excédent cumulé depuis l'année 2011 devrait encore être suffisant pour couvrir un éventuel déficit pour l'année 2024 ;

décide de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 10 euros pour 1000 l de gazole délivré.

**Annexe :** 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.

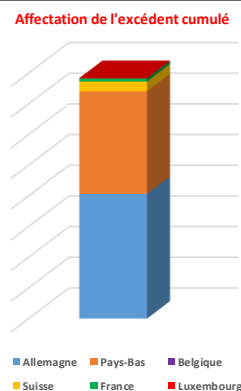
L'augmentation des coûts et la diminution des recettes a conduit à une augmentation du montant de la rétribution d'élimination d'un euro au 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour permettre la continuité du financement du système. Cette augmentation a permis d'enregistrer près de 1 340 000 euros de recettes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

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (provisoire)	Etat Cumulé
Etat/IN													
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 inexistant, 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 mené 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.

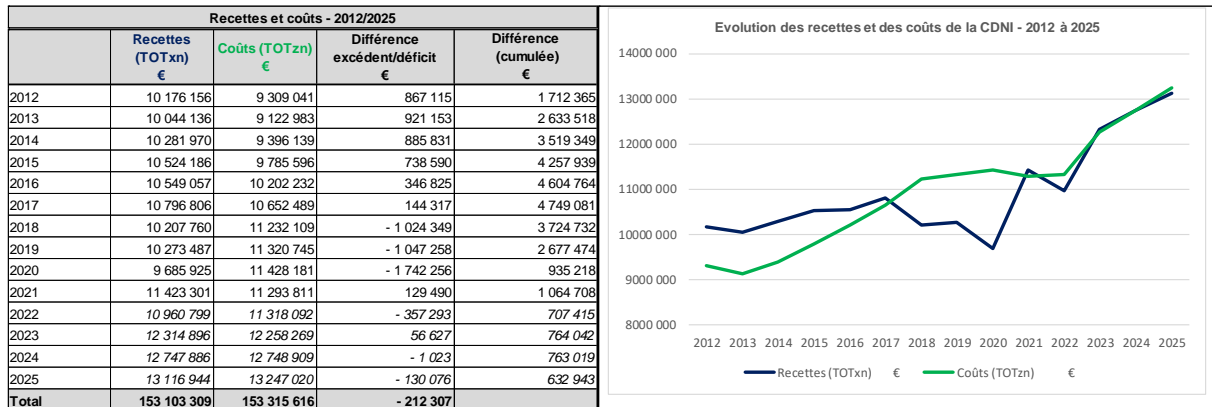
Commentaire pour les Pays-Bas : aux Pays-Bas a été arrêté le service des bateaux déshuileurs sur les secteurs Den Helder, IJmuiden et IJsselmeer.

#### 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.

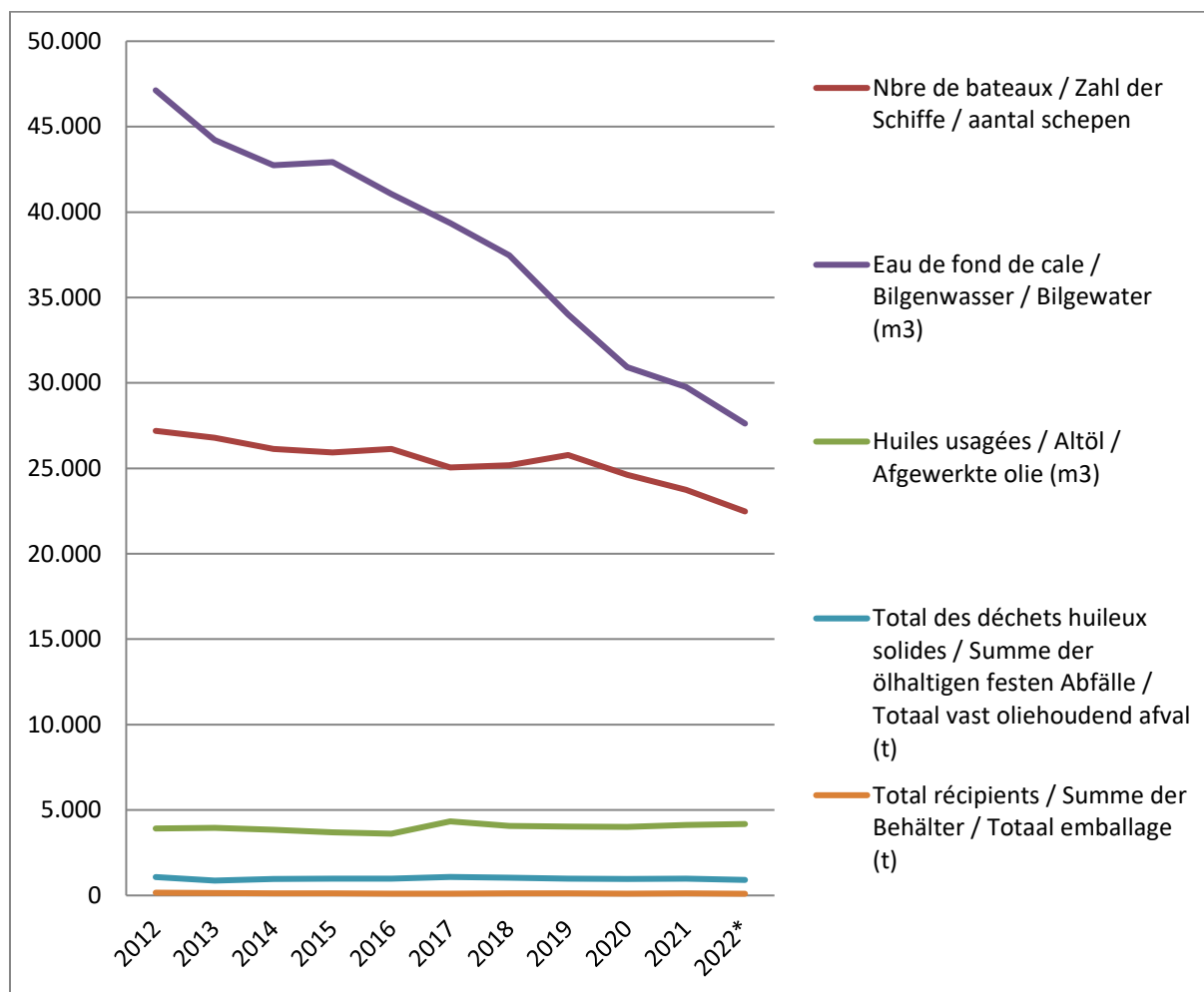


En ce qui concerne le volume de déchets huileux et graisseux collectés, en nombre d'opérations et en volume, la tendance générale est en baisse avec une collecte d'eaux de fond de cale en net recul.

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.

## Évolution 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 ;
- consciente 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.

## 7. Proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2024

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

- décider de publier le présent rapport avec la mention que compte tenu de l'évolution actuelle des coûts et des recettes le maintien du montant de la rétribution d'élimination ne pourra pas être maintenu ;
- décider de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 10,00 euros au moins jusqu'à sa prochaine session (juin 2024) et l'élaboration du prochain rapport ;

---

<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

- 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 l'évolution des coûts ;
- inviter le secteur à se positionner sur les besoins futurs de couverture du réseau de stations de réception ;
- inviter l'IIPC à présenter un nouveau rapport au mois de mai 2024.

**Appendices :**

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











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

Appendice 1

Données cumulées et variations en %  
2012 - 2022

CDNI															
													TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2022	
	2012-2022		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	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%
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle /														
4	Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	7 967	-16,07%
	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%

**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 près 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.

**Résolution  
CDNI 2023-II-5  
Partie B**

**Amendement de l'article 7.04 du Règlement d'application de la CDNI  
Prise en compte des dispositions relatives au traitement des résidus gazeux de  
cargaison liquide (vapeurs) et du lavage en cours de voyage dans l'attestation de  
déchargement pour la navigation citerne**

La Conférence des parties contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 3, 8, 14 et 19,

consciente du fait que la résolution 2017-I-4 a complété la CDNI par l'ajout de dispositions relatives au traitement des résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs),

rappelant que ces dispositions entreront en vigueur le premier jour du sixième mois après le dépôt auprès du dépositaire du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation par les États signataires,

convaincue que les transports exclusifs et les transports compatibles permettent de renoncer au dégazage dans certaines conditions énoncées à l'article 7.04 du Règlement d'application de la CDNI,

considérant que les citernes à cargaison ne peuvent être considérées comme exemptes de vapeurs nocives que si les trois cargaisons suivantes ont consisté en un produit non soumis à l'interdiction prévue dans l'appendice IIIa et à condition que ces citernes étaient remplies au moins à 50 %,

considérant qu'un niveau de remplissage de 95 % est suffisant pour refouler les vapeurs nocifs et que la rédaction incluant "au moins" est par conséquent plus explicite,

sur proposition du groupe de travail CDNI/G avec la participation des organisations non gouvernementales agréées,

décide d'amender l'article 7.04 du Règlement d'application de la CDNI comme indiqué dans l'annexe.

La présente résolution entrera en vigueur le 1er juillet 2024.

**Annexe**

## Amendement de l'article 7.04

### « Article 7.04

#### *Restitution du bâtiment*

(...)

(3) b) Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux cales et citernes à cargaison de bâtiments effectuant des transports compatibles pour autant que lors d'un chargement suivant, les vapeurs au sens de l'Appendice Iiia soient recueillies par l'installation de manutention et ne soient pas libérées dans l'atmosphère. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif écrit. Dans ce cas doit être cochée la case 6b) de l'attestation de déchargement. Le justificatif doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.

Les dispositions de l'appendice IIIa ne s'appliquent plus si le conducteur peut, une fois le chargement terminé et avant de quitter l'installation de manutention, démontrer

- que, pour chaque citerne à cargaison séparée, les trois cargaisons suivantes étaient constitués d'un produit qui ne tombe pas sous l'interdiction énoncée à l'appendice IIIa, si ces citernes étaient remplies au moins à 50 %, ou
- que chaque citerne à cargaison séparée était remplie au moins à 95 % d'un produit qui ne tombe pas sous une interdiction énoncée à l'appendice IIIa,
- ou que les vapeurs ont été recueillies dans les conditions prévues à l'appendice IIIa. »

### « Article 7.04

#### *Restitution du bâtiment*

(...)

(3) c) Si la cargaison suivante n'est pas encore connue au moment du déchargement, mais qu'il s'agira selon toute vraisemblance d'une cargaison compatible, l'application du paragraphe 2 peut être reportée. L'affrètement (en cas de cargaison liquide) ou le destinataire de la cargaison (en cas de cargaison sèche) doit désigner à titre provisoire une station de réception pour l'eau de lavage ou pour un dégazage, qui doit être inscrite dans l'attestation de déchargement. En outre doit être cochée la case 6c) de l'attestation de déchargement. Si la compatibilité de la cargaison suivante est établie et peut être démontrée avant que le transporteur ou le conducteur ne gagne la station de réception indiquée dans l'attestation de déchargement, cela doit être indiqué au numéro 13 de l'attestation de déchargement. Et si, lors d'un chargement suivant, il est possible de recueillir les vapeurs dont la libération dans l'atmosphère est interdite conformément à l'appendice IIIa (tableaux I à III), le conducteur l'indique au numéro 13 de la partie 2 b) de l'attestation de déchargement. Dans ce cas, un lavage ou un dégazage n'est pas nécessaire. Si tel n'est pas le cas, les dispositions relatives au lavage ou au dégazage sont pleinement applicables.

Le justificatif concernant la cargaison suivante compatible doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.

Les dispositions de l'appendice IIIa ne s'appliquent plus si le conducteur peut, une fois le chargement terminé et avant de quitter l'installation de manutention, démontrer

- que, pour chaque citerne à cargaison séparée, les trois cargaisons suivantes étaient constitués d'un produit qui ne tombe pas sous l'interdiction énoncée à l'appendice IIIa, si ces citernes étaient remplies au moins à 50 %, ou
- que chaque citerne à cargaison séparée était remplie au moins à 95 % d'un produit qui ne tombe pas sous une interdiction énoncée à l'appendice IIIa,
- ou que les vapeurs ont été recueillies dans les conditions prévues à l'appendice IIIa. ».

**Résolution  
CDNI 2023-II-6  
Partie B**

**Amendement de l'article 6.03 du Règlement d'application de la CDNI  
Simplification des dispositions relatives à l'attestation de déchargement en ce qui  
concerne le transport de conteneurs, de cargaisons mobiles (bateaux rouliers), de  
colis, de colis lourds et de grands appareils et le transport de sable et de gravier**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 3, 14 et 19,

considérant que la prévention des déchets est une nécessité pour des raisons de protection de l'environnement ainsi que de sécurité et de santé des personnels et des usagers de la navigation intérieure ainsi que pour les secteurs de l'économie qui y sont liés,

considérant qu'il convient d'éviter les lavages inutiles,

considérant qu'après des transports exclusifs et compatibles, quel que soit le type et la construction des bâtiments, le lavage des cales n'est pas nécessaire,

considérant que les conteneurs, les cargaisons mobiles (bateaux rouliers), les colis, les colis lourds et les grands appareils ne génèrent pas de résidus et que le lavage des cales n'est donc pas nécessaire,

convaincue que ce n'est pas seulement le cas pour les transports exclusifs, mais aussi pour les transports occasionnels de ces marchandises,

considérant, par conséquent, qu'une attestation de déchargement n'est pas non plus nécessaire pour le transport occasionnel de ces marchandises,

considérant qu'après des transports exclusifs et compatibles, quel que soit le type et la construction des bâtiments, le lavage des cales n'est pas nécessaire,

considérant que du sable, du gravier et des mélanges de sable et de gravier, ainsi que parfois des tas de sable et de gravier qui s'entremêlent, sont généralement transportés en alternance, des sites de dragage jusqu'à un site de déchargement,

considérant que l'ensemble de la cargaison est criblée dans les installations de manutention des ports de destination, avant la formation de tas en fonction de la granulométrie,

considérant, par conséquent, que le transport de sable, le transport de gravier et le transport de mélanges de sable et de gravier peuvent être considérés comme le transport exclusif de la même marchandise au regard de l'attestation de déchargement requise,

souhaitant alléger la charge administrative pour la profession,

sur proposition du groupe de travail CDNI/G, notamment des organisations non-gouvernementales agréées,

décide d'amender l'article 6.03 du Règlement d'application de la CDNI comme indiqué dans l'annexe.

La présente résolution entre en vigueur immédiatement.

Avec l'entrée en vigueur de la présente résolution, la question fréquemment posée (FAQ) « Nécessité d'une attestation de déchargement pour les colis » sera supprimée.

## **Annexe**



**Amendement à l'article 6.03, chiffre 7**

Les paragraphes 1 et 4 ne s'appliquent pas aux bateaux qui sont utilisés pour :

- a) le transport de conteneurs,
- b) le transport de cargaisons mobiles (bateaux rouliers), de colis, de colis lourds et de grands appareils,

Les chiffres 1 et 4 ne s'appliquent pas aux bateaux uniquement utilisés pour :

- a) la livraison de carburants, d'eau potable et d'avitaillements de bord à des navires de mer et bateaux de la navigation intérieure (bateaux avitailleurs),
- b) la collecte de déchets huileux et graisseux provenant de navires de mer et bateaux de la navigation intérieure,
- c) le transport de gaz liquéfiés (ADN, Type G),
- d) le transport de soufre brut liquide (à 180 °C), de ciment, de cendres volantes et de matières comparables qui sont transportées en vrac ou pouvant être pompées, lorsqu'un système approprié exclusivement pour la catégorie de cargaison concernée est utilisé pour le chargement, le déchargement et le stockage à bord,
- e) le transport de sable, de graviers et/ou de produits de dragage depuis le lieu d'extraction vers le site de déchargement.

La présente disposition ne s'applique pas au transport de cargaisons mixtes à bord de tels bateaux.

L'autorité compétente peut exonérer au cas par cas un bâtiment de l'application des paragraphes 1 et 4 dans le cadre de l'exécution de transports spécifiques si prévalent des conditions comparables. La preuve de cette exonération doit se trouver à bord du bâtiment.

**Résolution  
IIPC 2023-II-1  
Constat de la péréquation provisoire 2<sup>e</sup> trimestre 2023**

***Résolution arrêtée le 17 août 2023***

**Déroulement de la procédure**

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 2<sup>e</sup> trimestre 2023.
  - e) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1<sup>er</sup> août 2023.
  - f) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
  - g) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).
2. Particularités
  - a) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
  - b) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

**Paielement dû au titre de la péréquation du 2<sup>e</sup> trimestre 2023**

3. L'IIPC approuve la péréquation du 2<sup>e</sup> trimestre 2023 sur la base de ce qui suit :

- a) Charges totales : 6 007 659,15 €
- b) Recettes totales : 6 394 578,41 €
- c) Résultat : 386 919,26 €
- d) Distribution :

SAB à :

ITB :	189 966,60 €
BEV :	761 753,73 €

LUX à :

BEV :	1 10 943,94 €
-------	---------------

VNF à :

ITB :	11 264,06 €
-------	-------------

SRH à :

ITB :	58 828,83 €
-------	-------------

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2023, état 2<sup>e</sup> trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T2/2023	Report provisoire 2022	Solde reporté 2011-2021	Etat Cumulé
	Dn T2			
DE	179 107,18 €	- 126 761,70 €	572 706,65 €	625 052,13 €
BE	64 024,33 €	- 46 676,73 €	- 14 087,35 €	3 260,25 €
FR	2 923,56 €	- 2 075,80 €	12 868,79 €	13 716,55 €
LUX	199,98 €	- 215,36 €	1 573,84 €	1 558,45 €
NL	132 774,68 €	- 88 366,50 €	450 465,91 €	494 874,09 €
CH	7 889,53 €	- 5 746,37 €	41 180,89 €	43 324,06 €
<b>Σ</b>	<b>386 919,26 €</b>	<b>- 269 842,45 €</b>	<b>1 064 708,72 €</b>	<b>1 181 785,53 €</b>

### Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

Annexe 1 IIPC 2023-II-1

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 2 2023		VNF (FR)		ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		3	1 502	2 444	73	-	1 427	5 449	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m³	-	98	465	36	-	429	1 028	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m³	2	732	2 693	45	-	2 640	6 112	
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	4 472	15 586	300	-	11 873	+	32 231
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	-	32 872	51 818	2 353	-	35 206	+	122 249
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	-	16 772	36 593	750	-	10 589	+	64 704
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	-	54 116	103 997	3 403	-	57 668		219 184
5	Récipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 393	1 339	90	-		+	4 822
	Récipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 848	10 629		-	3 933	+	16 410
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	4	5 241	11 968	90	-	3 933		21 236
<b>Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>										
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	25 047	509 268	1 004 825	62 500	-	1 432 076	+	3 033 716
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 1 894				+/-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	25 047	509 268	1 002 931	62 500	-	1 432 076		3 031 822
<b>Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>										
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	38 124	286 766	2 029 635	125 943	110 974	664 850	+	3 256 292
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€							-/-	-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/-	-
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€								-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	38 124	286 766	2 029 635	125 943	110 974	664 850		3 256 292
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m³								-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m³	3 813	28 677	246 177	12 644	81	46 342		337 734

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Annexe 2 IIPC 2023-II-1

Calcul de péréquation							
Année 2023/2. trimestre							
IIPC PT 2023-2							
	Données IN 2T2023			Péréquation financière			
Etat/IN	coûts <b>Zn</b>	recettes <b>Xn</b>	part coûts <b>Zn/ΣZn</b>	part convent. Recettes <b>Zn/ΣZn x ΣXn = Ω</b>	Péréquation <b>Cn = Ω - Xn</b>	Péréquation T1 <b>Cn T1</b>	Péréquation T2 <b>Cn T2</b>
DE	2 780 980,50 €	1 270 039,90 €	0,4629058391237	2 960 087,68	1 690 047,78 €	817 350,11 €	872 697,67 €
BE	994 099,76 €	589 091,03 €	0,1654720641067	1 058 124,09	469 033,06 €	208 973,57 €	260 059,49 €
FR	45 393,89 €	59 030,33 €	0,0075560029067	48 317,45 -	10 712,88 €	551,18 € -	11 264,06 €
LUX	3 105,00 €	204 470,15 €	0,0005168402405	3 304,98 -	201 165,17 € -	90 221,23 € -	110 943,94 €
NL	2 061 580,00 €	4 043 175,00 €	0,3431586161142	2 194 354,68 -	1 848 820,32 € -	897 099,99 € -	951 720,33 €
CH	122 500,00 €	228 772,00 €	0,0203906375081	130 389,53 -	98 382,47 € -	39 553,64 € -	58 828,83 €
<b>Σ</b>	<b>6 007 659,15 €</b>	<b>6 394 578,41 €</b>	<b>1,00</b>	<b>6 394 578,41 € -</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 € -</b>	<b>0,00 €</b>



**Résolution  
IIPC 2023-II-2  
Constat de la péréquation provisoire 3<sup>e</sup> trimestre 2023**

*Résolution arrêtée le 30 novembre 2023*

**Déroulement de la procédure**

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 3<sup>e</sup> trimestre 2023.
  - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 22 novembre 2023.
  - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
  - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).
2. Particularités
  - a) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
  - b) Les reports présentés ne tiennent pas compte de la péréquation financière annuelle 2022.
  - c) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

**Païement dû au titre de la péréquation du 3<sup>e</sup> trimestre 2023**

3. L'IIPC approuve la péréquation du 3<sup>e</sup> trimestre 2023 sur la base de ce qui suit :
  - a) Charges totales : 9 083 975,79 €
  - b) Recettes totales : 9 265 182,07 €
  - c) Résultat : 181 206,28 €
  - d) Distribution :
    - SAB à :
      - ITB : 268 394,84 €
      - BEV : 731 332,03 €
      - VNF : 1 404,03 €
    - LUX à :
      - BEV : 95 788,35 €
    - SRH à :
      - ITB : 21 941,66 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2023, état 3<sup>e</sup> trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T3/2023	Report provisoire 2022	Solde reporté 2011-2021	Etat Cumulé
	Dn T3			
DE	85 031,65 €	-126 761,70 €	572 706,65 €	530 976,60 €
BE	30 225,82 €	-46 676,73 €	-14 087,35 €	30 538,26 €
FR	1 324,22 €	-2 075,80 €	12 868,79 €	12 117,21 €
LUX	130,94 €	-215,36 €	1 573,84 €	1 489,42 €
NL	60 613,78 €	-88 366,50 €	450 465,91 €	422 713,19 €
CH	3 879,87 €	-5 746,37 €	41 180,89 €	39 314,39 €
<b>Σ</b>	<b>181 206,28 €</b>	<b>- 269 842,45 €</b>	<b>1 064 708,72 €</b>	<b>976 072,55 €</b>

## Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution



Annexe 1 IIPC 2023-II-2

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 3 2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	6	1 717	2 440	98	5	1 501	5 767		
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m³	-	116	486	35	1	370	1 008	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m³	4	898	2 700	86	6	2 959	6 653	
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	4 776	17 572	220	80	8 071	+	30 719
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	150	30 516	47 299	3 980	158	36 715	+	118 818
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	12	18 382	34 544	450	62	10 313	+	63 763
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	162	53 674	99 415	4 650	300	55 099		213 300
5	Réipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 339	1 812	75			+	5 226
	Réipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 800	10 504		37	4 525	+	16 866
	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	21	5 139	12 316	75	37	4 525		22 113
Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering										
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	20 990	521 138	980 015	72 000	3 459	1 481 705	+	3 079 308
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 2 991				+/-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	20 990	521 138	977 024	72 000	3 459	1 481 705		3 076 317
Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage										
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	17 987	197 003	1 905 994	89 932	99 178	560 509	+	2 870 604
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€							-/-	-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€							+/-	-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€								-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	17 987	197 003	1 905 994	89 932	99 178	560 509		2 870 604
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m³								-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m³	1 840	19 700	241 709	8 925	96	35 536		307 806

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Annexe 2 IIPC 2023-II-2

Année 2023/3. Trimestre								
IIPC PT 2023-3								
Etat/IN	Données IN 3T2023			Péréquation financière				
	coûts	recettes	part coûts	part convent. recettes	Péréquation	Péréquation T1	Péréquation T2	Péréquation T3
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	Cn T1	Cn T2	CnT3
DE	4 262 685,77 €	1 830 549,25 €	0,4692533168893	4 347 717,42	2 517 168,17 €	817 350,11 €	872 697,67 €	827 120,38 €
BE	1 515 237,99 €	786 094,25 €	0,1668033936933	1 545 463,81	759 369,56 €	208 973,57 €	260 059,49 €	290 336,50 €
FR	66 383,90 €	77 016,97 €	0,0073078023912	67 708,12	9 308,85 €	551,18 €	11 264,06 €	1 404,03 €
LUX	6 564,13 €	303 648,60 €	0,0007226054045	6 695,07	296 953,53 €	90 221,23 €	110 943,94 €	95 788,35 €
NL	3 038 604,00 €	5 949 169,00 €	0,3345015519906	3 099 217,78	2 849 951,22 €	897 099,99 €	951 720,33 €	1 001 130,90 €
CH	194 500,00 €	318 704,00 €	0,0214113296310	198 379,87	120 324,13 €	39 553,64 €	58 828,83 €	21 941,66 €
Σ	9 083 975,79 €	9 265 182,07 €	1,00	9 265 182,07 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €



## 2024

### Résolutions adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes du 27 juin 2024

#### Résolution CDNI 2024-I-1 CDNI – Budget 2025

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le budget détaillé, préparé par le Secrétariat (CPC (24) 3 rev.1 intern), et conformément à l'article 1er du Règlement financier de la CDNI,

adopte le budget 2025 de la CPC au titre de l'article 14 paragraphe 6 de la Convention ainsi que le budget 2025 de l'IIPC au titre de l'article 10 paragraphe 6 de la Convention, s'élevant à un total de 470 350 euros,

décide l'abondement au fonds d'investissement de 140 000 euros,

arrête la répartition suivante des cotisations des Parties contractantes sur la base du montant total de 610 350 euros. Les cotisations seront les suivantes :

Pays	2025
Allemagne	131 725,00 €
Belgique	86 725,00 €
France	66 475,00 €
Luxembourg	64 225,00 €
Pays-Bas	192 475,00 €
Suisse	68 725,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>610 350,00 €</b>

Les cotisations seront versées au compte de la CDNI auprès de la banque CIC Est domiciliée à Strasbourg au plus tard le 31 mars 2025.

Cette résolution prend effet au 1<sup>er</sup> janvier 2025.

**Résolution  
CDNI 2024-I-2  
Rapport du Secrétariat sur les comptes de l'exercice 2023 de la CDNI**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu le rapport de la Secrétaire générale de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur la situation financière de la CDNI relative à l'exercice 2023,

vu également le rapport des comptes sur cet exercice 2023 de l'organisme de contrôle FIBA,

adopte le bilan de l'exercice 2023 en annexe présentant un total de 298 280,66 euros et

donne quitus à la Secrétaire générale de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Annexes non publiées

**Résolution  
CDNI 2024-I-3  
Partie A**

**Maintien du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à  
10 euros pour 1000 l de gazole délivré en 2025**

La Conférence des Parties Contractantes,

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

vu la proposition de l'IIPC du 16 mai 2024, soumise conformément à l'article 4.01 paragraphe 1 du Règlement d'application de la Convention susmentionnée ;

vu le rapport de l'IIPC du 27 mai 2024 relatif à la gestion du système de financement conformément à l'article 6 de la Convention susmentionnée, joint à la présente résolution ;

décide de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 10 euros pour 1000 l de gazole délivré en 2025.

**Annexe**

**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 2025**  
**(Articles 10 et 14)**

**1. Recettes et dépenses de 2011 à 2023**

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 au cours des sept premières années de fonctionnement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment. 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 la 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 à peu près stable.

Les raisons de cette évolution sont multiples :

- l'inflation avec les salaires qui augmentent et les clauses contractuelles de révision des prix ;
- 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'augmentation des coûts d'élimination et de traitement comme de nouvelles taxes (les taxes sur l'incinération...) ;
- les revenus tirés des huiles usées sont à un niveau extrêmement bas ;
- les nouveaux investissements.

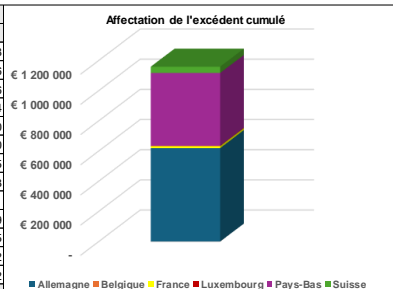
L'augmentation des coûts et la diminution des recettes a conduit à une augmentation du montant de la rétribution d'élimination d'un euro au 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour permettre la continuité du financement du système. Cette augmentation a permis d'enregistrer près de 1 340 000 euros de recettes 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 de gazole avitaillés. Ces derniers restent proche de ceux de 2019.

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.

### Recettes et dépenses de 2011 à 2023<sup>6</sup>

	Recettes	Coût	Excédent	Allemagne	Belgique	France	Luxembourg	Pays-Bas	Suisse	
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	80 995	-	761	306 798	26 428	
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	77 802	2 474	823	311 751	24 876	
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	78 630	13 986	875	331 705	19 556	
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	124 147	6 738	555	303 194	19 574	
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	103 604	5 922	651	247 165	22 220	
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	52 689	798	298	114 131	8 810	
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	21 433	857	100	48 281	3 415	
2018	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	- 506 207	- 157 905	- 5 021	- 814	- 331 329	- 23 073	
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	- 516 814	- 154 402	- 4 261	- 829	- 346 371	- 24 581	
2020	9 685 925	11 428 181	- 1 742 256	- 852 871	- 260 048	- 9 245	- 918	- 579 984	- 39 189	
2021	11 423 301	11 293 811	129 490	61 559	18 969	620	71	45 125	3 145	
2022	10 960 799	11 318 092	- 357 293	- 166 435	- 62 475	- 2 725	- 322	- 116 023	- 9 312	
2023	12 602 802	12 152 609	450 193	212 906	75 332	3 434	369	148 278	9 872	
<b>Total</b>	<b>137 975 228</b>	<b>136 817 620</b>	<b>1 157 608</b>	<b>619 179</b>	<b>- 1 229</b>	<b>13 577</b>	<b>1 620</b>	<b>482 721</b>	<b>41 741</b>	



À la fin 2023 le système enregistre un excédent provisoire cumulé d'environ 1 157 000 euros, somme versée aux États contractants, comme suit :

### Reports cumulés de 2011 à 2023<sup>1</sup>

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (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 €	212 906,43 €	619 178,37 €
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 €	75 332,21 €	- 1 230,59 €
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 €	3 434,32 €	13 577,64 €
LU	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 829,15 €	917,84 €	71,11 €	- 322,22 €	369,45 €	1 621,06 €
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 €	148 277,55 €	482 720,64 €
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 €	9 872,47 €	41 741,05 €
<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>450 192,43 €</b>	<b>1 157 608,17 €</b>

Entre 2011 et 2023, la profession de la navigation a contribué au système à hauteur de 138 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 137 millions d'euros.

Au total, cet excédent a atteint environ 1 157 000 euros entre 2011 et 2023, 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 2023. Un seul État a développé de manière significative le réseau qui existait en 2011. La hausse des coûts qui s'en est suivie n'était pas très marquée.

<sup>6</sup> Sauf avis contraire, toutes les données sont extraites des péréquations financières internationales de la CDNI. Les données 2023 sont des données provisoires.



## 2. Évolution financière à la fin du premier trimestre 2024

Au cours du premier trimestre de 2024, les recettes se sont élevées à 2 888 357 euros et les coûts de réception à 3 105 018 euros. Ce trimestre se solde donc par des coûts supérieurs aux recettes de 216 660 euros.

Par rapport au même trimestre en 2023 les recettes ont diminué de 7,96 % et les coûts ont progressé de 4,34 % avec une baisse des quantités de déchets déposés pour tous les types de déchets huileux et graisseux par rapport à la même période et en gardant un nombre de bateau ayant eu recours à un dépôt de déchets huileux et graisseux sensiblement équivalent.

		PT 1 2024	PT 1 2023			
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		5 822	5 863	-41	-1%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	1 043	1 138	-95	-8%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	6 405	7 321	-916	-13%
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas/smeervet	kg	27 320	30 924	-3 604	-12%
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	136 965	149 821	-12 856	-9%
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	68 185	75 373	-7 189	-10%
	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle /</b>	kg	<b>232 470</b>	<b>256 118</b>	<b>-23 649</b>	<b>-9%</b>
	<b>Totaal vast oliehoudend afval</b>					
5	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	6 355	7 422	-1 067	-14%
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	16 883	20 114	-3 231	-16%
	<b>Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg	<b>23 238</b>	<b>27 538</b>	<b>-4 300</b>	<b>-16%</b>
Zn -	<b>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>		3 105 018	2 975 837	129 181	4%
Xn -	<b>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>		2 888 358	3 138 286	-249 929	-8%

Données extraites des péréquations financières internationales provisoires

Le montant de la rétribution d'élimination a été porté à 10,00 euros pour 1 000 l de gazole détaxé délivré au 1<sup>er</sup> janvier 2023. Les effets attendus de cette augmentation ne sont pas observés sur les résultats provisoires de la péréquation financière internationale du premier trimestre 2024. Les institutions nationales estiment que 2024 enregistrera vraisemblablement un résultat négatif.

Depuis 2021 les volumes avitaillés sont en constante baisse. Les coûts sont quant à eux à un niveau élevé et continuent d'augmenter. Ils dépendent notamment des prix du gazole, de l'inflation et du coût de la vie. Cette augmentation devrait se poursuivre en 2024.

Les raisons de cette évolution sont multiples :

- Les coûts d'exploitation des stations de réception sont en hausse en raison de l'augmentation du prix du gazole et de l'inflation.
- Le coût de l'élimination des eaux de fond de cale est en hausse.
- Les revenus tirés des huiles usées restent à un niveau extrêmement bas.

## 3. Prévisions pour 2025

Les institutions nationales ont communiqué les prévisions ci-après. Les données prévisionnelles manquantes ont été complétées par le Secrétariat sur la base des données des années antérieures et de la tendance actuelle.

Pour 2025, les institutions nationales prévoient des recettes de 12,6 millions d'euros au total et des dépenses de 13,2 millions d'euros au total. Si ces montants se confirment, l'année 2025 se terminera par un déficit de 0,5 million d'euros et, après déduction de ce montant de l'excédent cumulé resterait un excédent d'environ 0,5 million d'euros au terme de l'exercice 2025.

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 ;
- 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 en 2025.

#### *Estimation des recettes et dépenses 2023-2027<sup>7</sup>*

Etat	Coûts PF provisoire 2023 (1)	Estimation coûts 2024 (2)	Estimation coûts 2025 (3)	Estimation coûts 2026 (4)	Estimation coûts 2027 (5)	Recettes PF provisoire 2023 (6)	Estimation recettes 2024 (7)	Estimation recettes 2025 (8)	Estimation recettes 2026 (9)	Estimation recettes 2027 (10)
DE	5 747 250,55 €	5 900 000,00 €	6 050 000,00 €	6 200 000,00 €	6 350 000,00 €	2 547 717,80 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €
BE	2 033 536,78 €	2 047 000,00 €	2 086 124,00 €	2 106 000,00 €	2 125 000,00 €	1 231 264,33 €	1 200 000,00 €	1 116 000,00 €	1 071 000,00 €	1 070 000,00 €
FR	92 706,78 €	96 335,00 €	107 000,00 €	115 000,00 €	120 000,00 €	102 442,72 €	105 000,00 €	100 000,00 €	96 000,00 €	98 000,00 €
LUX	9 973,08 €	10 150,00 €	10 350,00 €	10 550,00 €	10 750,00 €	451 519,77 €	450 000,00 €	450 000,00 €	450 000,00 €	450 000,00 €
NL	4 002 642,00 €	4 323 000,00 €	4 669 000,00 €	5 043 000,00 €	5 446 000,00 €	7 832 462,00 €	7 989 000,00 €	8 149 000,00 €	8 312 000,00 €	8 478 000,00 €
CH	266 500,00 €	275 000,00 €	280 000,00 €	283 000,00 €	285 000,00 €	437 395,00 €	440 000,00 €	445 000,00 €	447 500,00 €	485 000,00 €
<b>Total</b>	<b>12 152 609,19 €</b>	<b>12 651 485,00 €</b>	<b>13 202 474,00 €</b>	<b>13 757 550,00 €</b>	<b>14 336 750,00 €</b>	<b>12 602 801,62 €</b>	<b>12 584 000,00 €</b>	<b>12 660 000,00 €</b>	<b>12 776 500,00 €</b>	<b>12 981 000,00 €</b>

Les institutions nationales tablent pour 2025 et les années qui suivent sur une stagnation des recettes et une hausse continue des coûts.

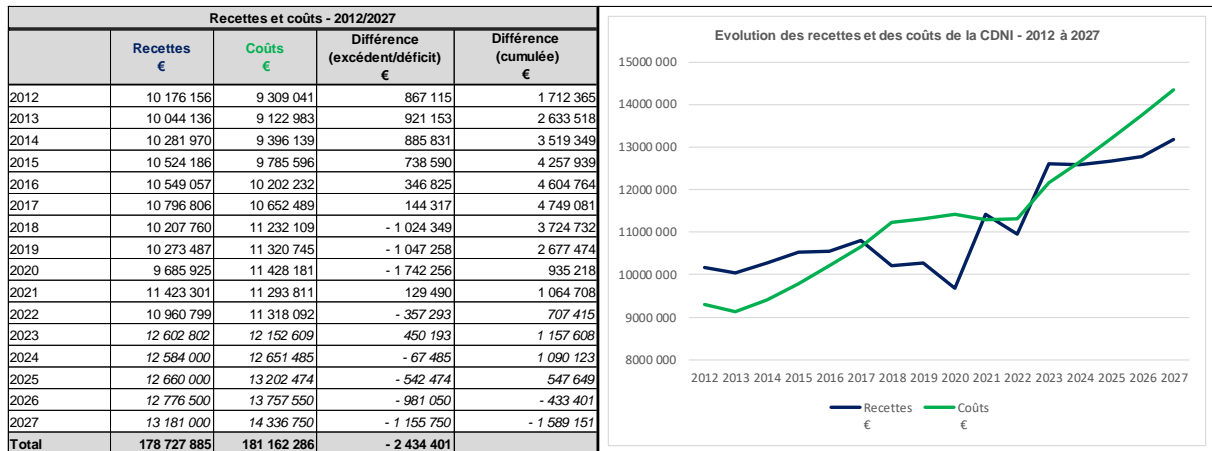
#### **4. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives**

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 2023 à 2027 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 2023 présentent un excédent cumulé depuis 2011 d'environ 1 157 000 euros. Toutefois, une baisse considérable des recettes excédentaires annuelles a déjà été constatée au cours des dernières années. Les recettes issues des avitaillements sont restées globalement stables (avec les augmentations successives de la rétribution d'élimination), tandis que les coûts restent élevés. L'année en cours (2024) devrait s'achever avec un déficit. 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 graisseux. Il est même très probable que les recettes ne couvriront plus les dépenses à court terme et qu'une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination devra intervenir dès 2026.

<sup>7</sup> Pour la France les estimations ne concernent que le Rhin et la Moselle internationale.

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 1000 l de gazole détaxé délivré.

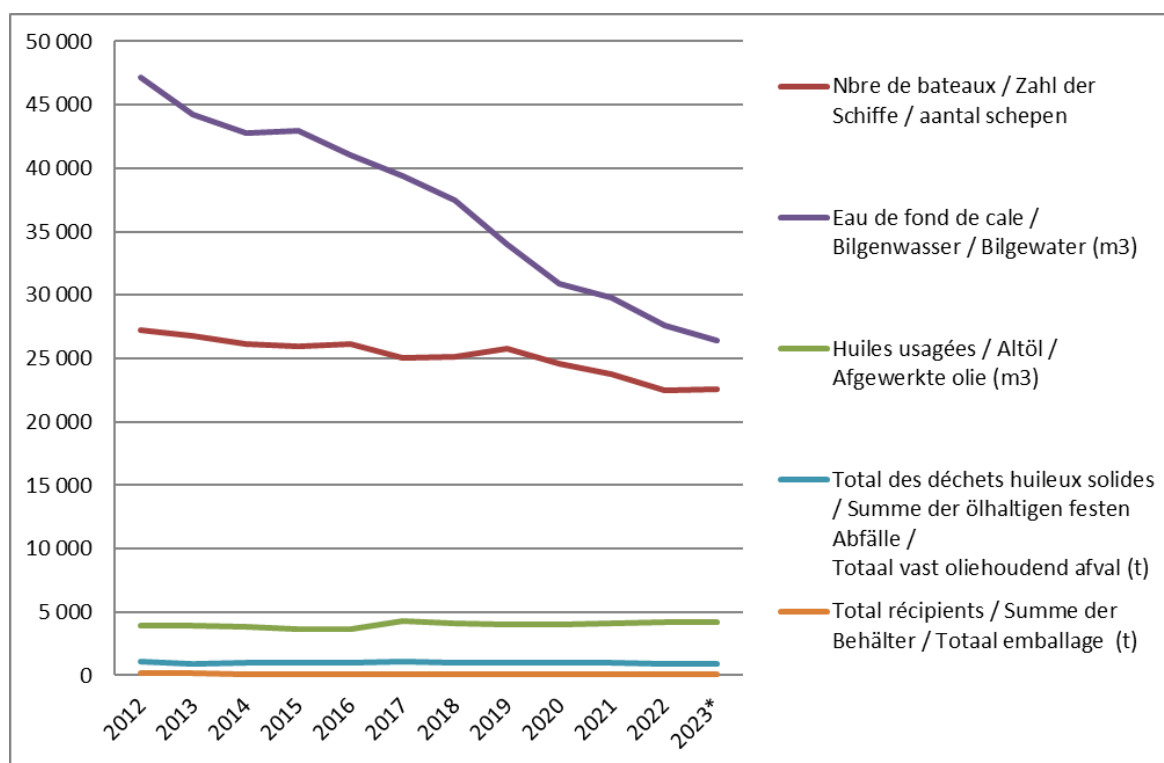


Cette figure montre qu'à partir de 2024, les recettes seront inférieures aux dépenses et que l'excédent cumulé actuel aura été entièrement absorbé d'ici 2026.

En ce qui concerne la quantité de déchets huileux et graisseux collectés, en nombre d'opérations et en quantité, la tendance générale est à la baisse.

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. l'inflation s'est également traduite par une augmentation ;
3. les prix de rachat des huiles usées ont très largement baissé ; par conséquent, les recettes qui pouvaient jusqu'alors être tirées de la revente des huiles usées ont baissé également.



\* provisoire / Vorläufig / voorlopig

## 5. 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<sup>8</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>9</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.
- 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, qui a associé les IN dans ses réflexions, 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.

<sup>8</sup> CPC (21) 18 final = CDNI/G (21) 31 final = IIPC (21) 25 final

<sup>9</sup> CPC (21)m 35

- Il convient également de considérer **les besoins de modernisation de la flotte des bateaux déshuileurs**<sup>10</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 et international en prenant en considération le renouvellement de la flotte des bateaux déshuileurs notamment avec l'élaboration d'un plan stratégique pluriannuel.

#### 6. **Évaluation 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 l 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 (dès 2024) avec un montant de rétribution d'élimination à 10 euros pour 1000 l de gazole détaxé délivré.

---

<sup>10</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

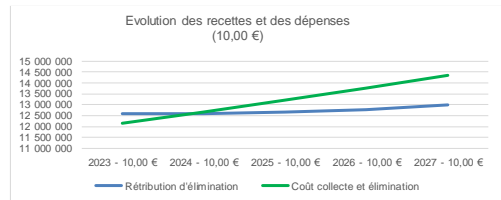
**Au vu des derniers développements concernant le système, il est très probable qu'une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination devra intervenir dès 2026.**

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

Sur la base des estimations pour les années 2023-2027, l'IIPC 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 10,00 euros

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,00 €	2027 - 10,00 €
Coût collecte et élimination	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Rétribution d'élimination	12 602 802	12 584 000	12 660 000	12 776 000	12 981 000
Excédent / déficit	450 193	-67 485	-542 474	-981 550	-1 355 750
Excédent / déficit cumulé	1 157 608	1 090 123	547 649	-433 901	-1 789 651

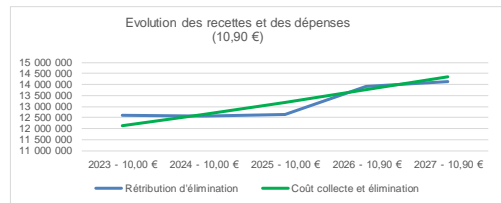


Cette hypothèse ne permet plus le financement du système dès 2026 et les excédents cumulés n'offriront plus la trésorerie nécessaire au financement du système sans recours à l'emprunt bancaire.

**Hypothèse 2 :** augmentation du montant de la rétribution d'élimination en 2026 pour un maintien pluriannuel.

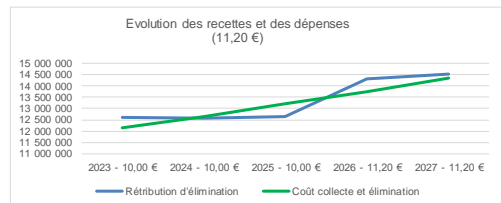
à 10,90€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,90 €	2027 - 10,90 €
Coût collecte et élimination	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Rétribution d'élimination	12 602 802	12 584 000	12 660 000	13 925 840	14 149 290
Excédent / déficit	450 193	-67 485	-542 474	168 290	-187 460
Excédent / déficit cumulé	1 157 608	1 090 123	547 649	715 939	528 479



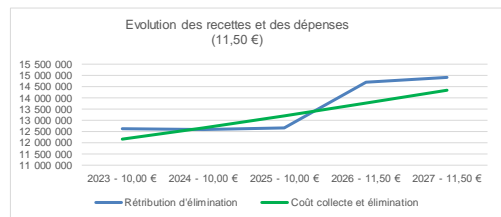
à 11,20€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,20 €	2027 - 11,20 €
Coût collecte et élimination	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Rétribution d'élimination	12 602 802	12 584 000	12 660 000	14 309 120	14 538 720
Excédent / déficit	450 193	-67 485	-542 474	551 570	201 970
Excédent / déficit cumulé	1 157 608	1 090 123	547 649	1 099 219	1 301 189



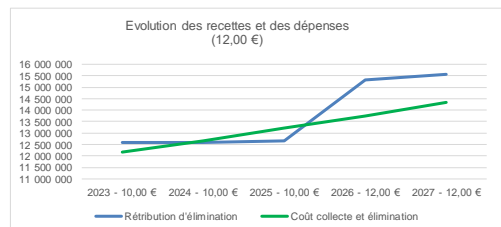
à 11,50€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,50 €	2027 - 11,50 €
Coût collecte et élimination	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Rétribution d'élimination	12 602 802	12 584 000	12 660 000	14 692 400	14 928 150
Excédent / déficit	450 193	-67 485	-542 474	934 850	591 400
Excédent / déficit cumulé	1 157 608	1 090 123	547 649	1 482 499	2 073 899



à 12,00€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,00 €	2027 - 12,00 €
Coût collecte et élimination	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Rétribution d'élimination	12 602 802	12 584 000	12 660 000	15 331 200	15 577 200
Excédent / déficit	450 193	-67 485	-542 474	1 573 650	1 240 450
Excédent / déficit cumulé	1 157 608	1 090 123	547 649	2 121 299	3 361 749



## 7. **Proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2025**

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

- décider de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 10,00 Euros (article 3.03) en 2025 ;
- décider de publier le présent rapport avec la mention que compte tenu de l'évolution actuelle des coûts et des recettes le maintien du montant de la rétribution d'élimination ne pourra pas être maintenu au-delà de 2025 ;
- communiquer sans tarder sur l'augmentation probable du montant de la rétribution d'élimination dès le 1<sup>er</sup> janvier 2026 ;
- 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 l'évolution des coûts ;
- inviter le secteur à se positionner sur les besoins futurs de couverture du réseau de stations de réception ;
- inviter l'IIPC à présenter un nouveau rapport prochainement en incluant ces éléments.

### **Appendices :**

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2023

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

Appendice 1











Données cumulées et variations en %  
2012 - 2023

CDNI															
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2023
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	22 557	325 230	-17,05%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie (m3)	m3 3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 127	4 177	4 180	52 585	6,58%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater (m <sup>3</sup> )	m3 47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 765	27 619	26 450	454 531	-43,87%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval (t)	T 1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	905	7 967	-16,17%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage (t)	T 162	141	129	124	107	110	114	122	112	119	99	93	1 039	-42,58%
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering														
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€ 9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	11 428 180	11 293 811	11 318 092	12 152 609	136 817 619	30,55%
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geinde 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	12 602 802	137 975 228	23,85%

\* 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>1</sup>**

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

Source : CDNI (2024)

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 près 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>1</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).

Stations de réception (y compris les secteurs parcourus) :

Bateau déshuileur 9	Secteur Duisbourg/Rhin inférieur, de Duisbourg à Emmerich
Bateau déshuileur 5	Secteur Datteln, voyage de secteur du Canal Dortmund-Ems à Bergeshövede
Bateau déshuileur 7	Secteur Mannheim/Ludwigshafen/Neckar et Rhin supérieur jusqu'à Iffezheim
Bateau déshuileur 6	Secteur Mayence, vers l'aval jusqu'à Bingen/Main et jusqu'à Francfort
Bateau déshuileur 8	Voyage de secteur Duisbourg/Moselle/Sarre/Itinéraire Duisbourg/Main/Canal Main-Danube jusqu'à Ratisbonne
Bateau déshuileur 10	Secteur Ratisbonne, partie allemande du Danube
Bateau déshuileur 4	Minden/voyage de secteur dans le « Kanalviereck »/Brême
Bateau déshuileur « Marpol Taxi »	Secteur portuaire de Hambourg
Installation à terre UTG	Secteur de Bremerhaven
Installation à terre HÖG	Hambourg
Bateau avitailleur/déshuileur « Elbe »	Secteur de Magdebourg
Bateau avitailleur/déshuileur « Spree »	Secteur de Berlin
Bateau de collecte « Roland Menz »	Voies d'eau entre l'Elbe et l'Oder

Lorsque cela s'avère nécessaire, le BEV organise en complément des collectes dans toute l'Allemagne en ayant recours à des camions-citernes.

### **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.

**Résolution  
CDNI 2024-I-4  
Amendement de la Partie B et de l'Appendice IV du Règlement d'application de la  
CDNI  
Confirmation des dispositions de la résolution 2017-I-4 et des actualisations  
intervenues entre-temps**

La Conférence des Parties Contractantes,

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

consciente du fait que des dispositions de la CDNI ont été amendées par la résolution 2017-I-4, notamment dans la Partie B et dans l'Appendice IV du Règlement d'application, et que les dispositions correspondantes ont été à nouveau amendées depuis l'adoption de cette résolution en 2017 par les résolutions 2017-II-1, 2018-II-5, 2023-I-5 et 2023-II-5,

considérant qu'il convient d'établir une situation juridique claire,

adopte la version consolidée de la Partie B et de l'Appendice IV du Règlement d'application ci-annexés, annexe 2 à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets survenant en navigation rhénane et intérieure.

La présente résolution prendra effet après l'entrée en application de la résolution 2017-I-4, le 1<sup>er</sup> octobre 2024.

**Annexe**



## PARTIE B

### COLLECTE, DÉPÔT ET RÉCEPTION DES DÉCHETS LIÉS À LA CARGAISON

## CHAPITRE V

### Dispositions générales

#### Article 5.01

##### Définitions

*Modifié par la Résolution CDNI 2016-I-5 et CDNI 2017-I-4*

Aux fins de l'application de la présente partie les termes suivants signifient :

- a) "**transports exclusifs**" : transports successifs au cours desquels la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le nettoyage préalable des cales ou des citernes est transportée dans la cale ou la citerne du bâtiment, à condition que cela puisse être prouvé ;
- aa) "**transports compatibles**" : transports successifs au cours desquels la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le lavage ou le dégazage préalable des cales ou des citernes est transportée dans la cale ou la citerne du bâtiment, à condition que cela puisse être prouvé ;
- b) "**cargaison restante**" : cargaison liquide restant dans les citernes ou dans les tuyauteries après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement ainsi que cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration ;
- c) "**résidus de cargaison**" : cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes ou des tuyauteries par le système d'assèchement ainsi que cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l'utilisation de balayeuses mécaniques, de balais ou d'installations d'aspiration ;
- d) "**système d'assèchement**" : système conforme à l'Appendice II permettant de vider et d'assécher aussi complètement que possible les citernes et les tuyauteries sauf pour ce qui est des résidus de cargaison ne pouvant être évacués par assèchement ;
- e) "**résidus de manutention**" : cargaison qui lors de la manutention tombe sur le bâtiment à l'extérieur de la cale ;
- f) "**cale balayée**" : cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide de moyens de nettoyage tels que balais ou balayeuses, sans l'aide d'appareils d'aspiration ou de lavage et où ne subsistent que des résidus de cargaison ;
- g) "**citerne asséchée**" : citerne débarrassée de la cargaison restante à l'aide d'un système d'assèchement et où ne subsistent que des résidus de cargaison ;
- h) "**cale aspirée**" : cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide de la technique d'aspiration et où subsistent nettement moins de résidus de cargaison que dans une cale balayée ;

- i) **"déchargement des restes"** : évacuation des cargaisons restantes hors des cales respectivement des citernes et tuyauteries à l'aide de moyens appropriés (par ex. balais, balayeuses, installation d'aspiration, système d'assèchement) qui permettent d'atteindre le standard de déchargement  
"balayé" ou  
"aspiré" pour la cale,  
"asséché" pour la citerne  
ainsi qu'évacuation des résidus de manutention et des emballages et moyens d'arrimage ;
- j) **"lavage"** : évacuation des résidus de cargaison hors des cales balayées ou aspirées et des citernes asséchées à l'aide de vapeur d'eau ou d'eau ;
- k) **"cale ou citerne lavée"** : cale ou citerne qui après lavage est en principe appropriée à recevoir toute catégorie de cargaison ;
- l) **"eaux de lavage"** : eaux survenant lors du lavage des cales balayées ou aspirées ou des citernes asséchées. En font partie également les eaux de ballastage et les eaux de précipitation provenant de ces cales ou citernes ;
- m) **"dégazage"** : l'élimination de vapeurs conformément à l'Appendice IIIa provenant d'une citerne à cargaison asséchée, auprès d'une station de réception, par le recours à des procédures et techniques appropriées ;
- n) **"ventilation"** : la libération directe dans l'atmosphère des vapeurs provenant de la citerne à cargaison ;
- o) **"citerne à cargaison dégazée ou ventilée"** : une citerne à cargaison dont les vapeurs ont été retirées conformément aux standards de dégazage visés à l'Appendice IIIa.

## **Article 5.02**

*Obligation des États contractants*

*Modifié par la Résolution CDNI 2017-I-4*

Les États contractants s'engagent à mettre ou à faire mettre en place les infrastructures et autres conditions nécessaires au dépôt et à la réception de cargaisons restantes, de résidus de manutention, de résidus de cargaison, d'eaux de lavage et de vapeurs.

## **Article 5.03**

*Navires de mer*

*Modifié par la Résolution CDNI 2020-II-3*

La présente Partie B ne s'applique pas au chargement et déchargement de navires de mer :

- a) dans les ports maritimes de voies de navigation maritime ;
- b) dans les ports intérieurs soumis à la directive européenne 2019/883/UE<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE (J.O.L 151 du 7.6.2019, p. 116-142).

**Article 5.04**

*Application de la Partie B pour les vapeurs*

*Inséré par la Résolution CDNI 2017-I-4*

- (1) La Partie B s'applique sans préjudice :
  - a) des dispositions de l'Accord européen du 26 mai 2000 relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) en liaison avec la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses ;
  - b) de la directive 94/63/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 1994, relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service ;dans leur version actuelle respective.
- (2) Les dispositions de l'Appendice IIIa s'appliquent en complément aux dispositions de la directive visée au paragraphe 1, lettre b).

Les bâtiments pour lesquels il peut être justifié par écrit qu'ils ont dégazé conformément aux prescriptions hors champ d'application de la CDNI sont réputés être des bateaux dégazés au sens du présent règlement dès lors que les valeurs de l'Appendice IIIa sont respectées. La Conférence des Parties Contractantes désigne, outre la directive 94/63/CE et l'ADN, les prescriptions réputées équivalentes en ce qui concerne les dispositions relatives au dégazage.

## CHAPITRE VI

### Obligations à charge des conducteurs

#### Article 6.01

*Interdiction de déversement, de rejet et de libération*

*Modifié par la Résolution CDNI 2017-I-4*

- (1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments des parties de cargaison ainsi que des déchets liés à la cargaison ou de libérer des vapeurs dans l'atmosphère.
- (2) Sont exceptées de l'interdiction du paragraphe 1 ci-dessus :
  - a) les eaux de lavage comportant des résidus de cargaison dont le déversement dans la voie d'eau sont explicitement autorisés, conformément à l'Appendice III ;
  - b) les vapeurs pour lesquelles une libération dans l'atmosphère par ventilation sont explicitement autorisés, conformément à l'Appendice IIIa ;à condition que les dispositions desdits appendices aient été respectées.
- (3) Si :
  - a) des matières pour lesquelles est prescrit à l'Appendice III exclusivement un dépôt en vue d'un traitement spécial ; ou
  - b) des vapeurs pour lesquelles est prescrit à l'Appendice IIIa un dégazage ont été libérées ou menacent d'être libérées, le conducteur doit en aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche.  
Il doit indiquer avec autant de précision que possible le lieu de l'incident ainsi que la nature et la quantité de la matière ou des vapeurs concernées.
- (4) L'autorité nationale compétente apprécie l'admissibilité du déversement de déchets liés à la cargaison provenant de marchandises qui ne figurent pas sur la liste des marchandises énumérées à l'Appendice III du Règlement d'application et fixe un standard de déchargement provisoire.

La Conférence des Parties Contractantes examine cette proposition et complète le cas échéant la liste des marchandises.

- (5) Par dérogation à l'interdiction visée au paragraphe 1, des vapeurs peuvent être libérées en cas de besoin lors d'un séjour imprévu au chantier naval ou d'une réparation imprévue sur place par un chantier naval ou une autre société spécialisée avec impossibilité d'évacuer les vapeurs dans une station de réception. A cet égard doivent être observées les dispositions de l'Appendice IIIa, A. 4 et de la sous-section 7.2.3.7 ADN.

#### Article 6.02

*Dispositions transitoires*

*Supprimé par la Résolution CDNI 2017-I-4*

Sans objet.

### **Article 6.03**

#### *Attestation de déchargement*

*Modifié par les Résolutions CDNI 2012-I-2, CDNI 2017-I-4, CDNI 2021-I-5, CDNI 2023-I-5 et CDNI 2023-II-5*

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

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

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

- (1b) Une attestation de déchargement au format électronique peut être utilisée dès lors :

- a) que la protection des données est assurée conformément au règlement (UE) 2016/679<sup>1</sup> (le règlement général sur la protection des données), dans sa version en vigueur, ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse ;
- b) qu'une signature infalsifiable est prévue conformément au règlement (UE) n° 910/2014<sup>2</sup> (eIDAS), dans sa version en vigueur, ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse ;
- c) que la sécurité des données est assurée par la mise en œuvre des exigences correspondantes des prescriptions mentionnées à la lettre a) et que l'accès non autorisé est ainsi également empêché de manière sûre ;
- d) que la vérifiabilité de l'attestation de déchargement à bord ou dans les registres de l'exploitant du bâtiment est assurée ;
- e) que la vérifiabilité, dans les registres, de l'identité de la personne qui a établi l'attestation de déchargement et de l'exploitant de la station de réception est assurée.

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

- (2) Lors du déchargement des restes ainsi que du dépôt et de la réception de déchets liés à la cargaison sont applicables :
- a) en cas de lavage, les standards de déchargement et les prescriptions de l'Appendice III relatives au dépôt et à la réception ;
  - b) en cas de dégazage, les prescriptions et les standards de dégazage de l'Appendice IIIa.
- (3) Après le chargement le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur se sera assuré que les résidus de manutention ont été enlevés.

---

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

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

- (4a) Le bâtiment ne peut poursuivre son voyage après le déchargement qu'aux conditions suivantes :
- une attestation de déchargement a été présentée par le destinataire de la cargaison ou, si le destinataire de la cargaison ou l'affréteur fait appel aux services d'une installation de manutention, par l'exploitant de l'installation de manutention (article 7.08) ;
  - le conducteur a confirmé, par la signature de la partie 2 a) de l'attestation de déchargement, que toutes les mesures relatives au déchargement du bâtiment, telles qu'indiquées par le destinataire de la cargaison ou l'installation de manutention dans les cases 1 à 10, ont été exécutées. Cela comprend la désignation d'une station de réception pour la prise en charge des déchets ou des vapeurs du bâtiment (article 7.01, paragraphe 1).
- (4b) Pendant le voyage, le conducteur a l'obligation de déclarer par sa signature dans la partie 2 b) de l'attestation de déchargement :
- si de l'eau de lavage a été produite (lors du lavage pendant le voyage) ;
  - la quantité d'eau de lavage produite à bord et son emplacement de stockage ;
  - s'il existait une cargaison suivante compatible après le départ de l'installation de manutention (article 7.04, paragraphe 3, lettre c).
- (5) Pour les bâtiments qui effectuent des transports exclusifs ne s'appliquent que l'élimination et la prise en charge des résidus de manutention.
- (6) Si les cales ou les citernes à cargaison sont lavées et si l'eau de lavage produite ne peut être déversée dans la voie d'eau conformément aux standards de déchargement et aux exigences de l'appendice III relatives au dépôt et à la réception, le bateau ne peut poursuivre son voyage qu'après confirmation dans l'attestation de déchargement :
- que l'installation de manutention a pris en charge l'eau de lavage ; ou
  - qu'une station de réception a été désignée au conducteur, et
  - que le conducteur a indiqué si les cales ou les citernes à cargaison seront lavées pendant le voyage.
- (7) Les paragraphes 1 et 4 ne s'appliquent pas aux bateaux qui sont utilisés pour :
- c) le transport de conteneurs ;
  - d) le transport de cargaisons mobiles (bateaux rouliers), de colis, de colis lourds et de grands appareils.

Les chiffres 1 et 4 ne s'appliquent pas aux bateaux uniquement utilisés pour :

- b) la livraison de carburants, d'eau potable et d'avitaillements de bord à des navires de mer et bateaux de la navigation intérieure (bateaux avitailleurs) ;
- f) la collecte de déchets huileux et graisseux provenant de navires de mer et bateaux de la navigation intérieure ;
- g) le transport de gaz liquéfiés (ADN, Type G) ;
- h) le transport de soufre brut liquide (à 180 °C), de ciment, de cendres volantes et de matières comparables qui sont transportées en vrac ou pouvant être pompées, lorsqu'un système approprié exclusivement pour la catégorie de cargaison concernée est utilisé pour le chargement, le déchargement et le stockage à bord ;
- i) le transport de sable, de graviers et/ou de produits de dragage depuis le lieu d'extraction vers le site de déchargement.

La présente disposition ne s'applique pas au transport de cargaisons mixtes à bord de tels bateaux.

L'autorité compétente peut exonérer au cas par cas un bâtiment de l'application des paragraphes 1 et 4 dans le cadre de l'exécution de transports spécifiques si prévalent des conditions comparables. La preuve de cette exonération doit se trouver à bord du bâtiment.

- (8) Les articles 1 et 4 ne sont pas non plus applicables au transport lorsqu'il s'agit d'un déchargement dans un navire de mer. Le conducteur est dans l'obligation de pouvoir justifier un tel déchargement sur la base des documents de transport concernés qu'il doit présenter sur demande aux autorités de surveillance.

**Obligations du transporteur, de l'affréteur, du destinataire de la cargaison et de l'exploitant de l'installation de manutention**

**Article 7.01**

*Attestation de la réception*

*Modifié par les Résolutions CDNI 2017-I-4 et CDNI 2017-I-5*

- (1) Dans l'attestation de déchargement visée à l'article 6.03 ci-dessus, le destinataire de la cargaison atteste au bâtiment le déchargement de la cargaison, le déchargement des restes et, dans la mesure où il lui incombe, le lavage des cales ou des citernes à cargaison ou le dégazage des citernes à cargaison, ainsi que la réception des déchets liés à la cargaison ou, le cas échéant, la désignation d'une station de réception. Il doit conserver au moins six mois après sa délivrance une copie de l'attestation de déchargement complétée et signée par lui et le conducteur.
- (2) Si le destinataire de la cargaison ne recueille pas lui-même les eaux de lavage qui ne peuvent être déversées dans la voie d'eau l'exploitant de la station de réception atteste au bâtiment la réception des eaux de lavage. Il doit conserver au moins six mois après sa délivrance une copie de l'attestation de déchargement complétée et signée par lui, le destinataire de la cargaison et le conducteur.
- (3) Si une station de réception pour le dégazage a été désignée au bâtiment, l'exploitant de la station confirme le dégazage du bâtiment dans l'attestation de déchargement. L'exploitant de la station doit conserver au moins six mois après sa délivrance une copie de l'attestation de déchargement complétée et signée par lui et le conducteur

**Article 7.02**

*Mise à disposition du bâtiment*

*Modifié par les Résolutions CDNI 2015-II-3 et 2017-I-4*

- (1) Le transporteur met le bâtiment à la disposition de l'affréteur dans un standard de déchargement tel que la cargaison puisse être transportée et livrée sans subir de préjudices. En règle générale, ceci est le cas pour le standard de déchargement "cale balayée" ou "citerne asséchée" et lorsque le bâtiment est libre de tous résidus de manutention.
- (2) Un standard de déchargement supérieur, le lavage ou le dégazage peut être convenu au préalable par écrit. Une copie de cet accord doit être conservée à bord du bâtiment au moins jusqu'à ce que soit complétée l'attestation de déchargement après le déchargement et le nettoyage du bâtiment.
- (3) Avec le démarrage des opérations de chargement, le bâtiment est considéré avoir été mis à disposition par le transporteur dans un état correspondant aux exigences prévues par les paragraphes 1 ou 2 ci-dessus.

**Article 7.03**

*Chargement et déchargement*

*Modifié par la Résolution CDNI 2017-I-4*

- (1) Le chargement et le déchargement d'un bâtiment comprennent également les mesures nécessaires au déchargement des restes :
  - a) en cas de lavage, pour le lavage et
  - b) en cas de dégazage, pour le dégazage,prévues par les dispositions de la présente Partie B. Les cargaisons restantes doivent, dans la mesure du possible, être ajoutées à la cargaison.



- (2) Lors du chargement l'affréteur doit veiller à ce que le bâtiment reste libre de résidus de manutention. Si de tels résidus surviennent néanmoins, l'affréteur veille à leur élimination après le chargement sauf s'il en a été convenu autrement.
- (3) Lors du déchargement, le destinataire de la cargaison doit veiller à ce que le bâtiment reste libre de résidus de manutention. Si de tels résidus surviennent néanmoins, le destinataire de la cargaison veille à leur élimination. Les résidus de manutention doivent, dans la mesure du possible, être ajoutés à la cargaison.

#### **Article 7.04<sup>1</sup>**

##### *Restitution du bâtiment*

*Modifié par les Résolutions CDNI 2016-I-5, CDNI 2017-I-4, CDNI 2023-I-5, CDNI 2023-II-5*

- (1) Pour les cargaisons sèches, le destinataire de la cargaison doit veiller à ce qu'après le déchargement, la cale soit restituée dans un état balayé ou aspiré selon les standards de déchargement et les prescriptions relatives au dépôt et à la réception de l'Appendice III. Il est tenu de recueillir toute cargaison restante ainsi que tout résidu de manutention survenus à bord du bâtiment déchargé.

Pour les cargaisons liquides, l'affréteur doit veiller à ce qu'après le déchargement, la citerne soit restituée dans un état asséché. Sauf disposition contraire du contrat de transport, le conducteur effectue le déchargement, y compris le déchargement des restes à l'aide d'un système d'assèchement. La tuyauterie destinée à la collecte de la cargaison restante doit être munie d'un système de raccordement conforme au modèle 1 de l'Appendice II. Lors de l'utilisation du système d'assèchement de bord, la contre-pression dans le système de tuyauteries du destinataire de la cargaison, avant le début de l'opération d'assèchement, ne doit pas dépasser 3 bar. L'exploitant de l'installation de manutention est tenu de recueillir la cargaison restante.

- (2) Dans le cas :

- a) de cargaison sèche, l'obligation de restituer la cale dans un état lavé incombe au destinataire de la cargaison, si le bâtiment a transporté des marchandises dont les résidus de cargaison mélangés aux eaux de lavage ne peuvent être déversés dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'Appendice III.
- b) de cargaison liquide, incombe à l'affréteur l'obligation de restituer la citerne à cargaison dans :
  - aa) un état lavé, si le bâtiment a transporté des marchandises dont les résidus de cargaison mélangés aux eaux de lavage ne peuvent être déversés dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'Appendice III,
  - bb) un état dégazé, si le bâtiment a transporté des marchandises dont les vapeurs ne peuvent être ventilées dans l'atmosphère en vertu des standards de dégazage et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'Appendice IIIa.

En outre, les responsables visés dans la phrase 1 ci-avant doivent restituer une cale lavée ou une citerne à cargaison lavée et/ou dégazée, si celle-ci était dans un état lavé ou dégazé avant le chargement, conformément à l'accord au sens de l'article 7.02 paragraphe 2.

- (3) a) Les paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux cales et citernes à cargaison de bâtiments effectuant des transports exclusifs pour autant que lors d'un chargement suivant, les vapeurs au sens de l'appendice IIIa soient recueillies par l'installation de manutention et ne soient pas libérées dans l'atmosphère. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif écrit. Dans ce cas doit être cochée la case 6a) de l'attestation de déchargement. Le justificatif doit être conservé à bord.

---

<sup>1</sup> Cf. Résolution CDNI 2016-I-4.

- b) Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux cales et citernes à cargaison de bâtiments effectuant des transports compatibles pour autant que lors d'un chargement suivant, les vapeurs au sens de l'Appendice Iii soient recueillies par l'installation de manutention et ne soient pas libérées dans l'atmosphère. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif écrit. Dans ce cas doit être cochée la case 6b) de l'attestation de déchargement. Le justificatif doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.

Les dispositions de l'appendice IIIa ne s'appliquent plus si le conducteur peut, une fois le chargement terminé et avant de quitter l'installation de manutention, démontrer que :

- pour chaque citerne à cargaison séparée, les trois cargaisons suivantes étaient constituées d'un produit qui ne tombe pas sous l'interdiction énoncée à l'appendice IIIa, si ces citernes étaient remplies au moins à 50 %, ou
  - chaque citerne à cargaison séparée était remplie au moins à 95 % d'un produit qui ne tombe pas sous une interdiction énoncée à l'appendice IIIa, ou
  - les vapeurs ont été recueillies dans les conditions prévues à l'appendice IIIa.
- c) Si la cargaison suivante n'est pas encore connue au moment du déchargement, mais qu'il s'agira selon toute vraisemblance d'une cargaison compatible, l'application du paragraphe 2 peut être reportée. L'affréteur (en cas de cargaison liquide) ou le destinataire de la cargaison (en cas de cargaison sèche) doit désigner à titre provisoire une station de réception pour l'eau de lavage ou pour un dégazage, qui doit être inscrite dans l'attestation de déchargement. En outre doit être cochée la case 6c) de l'attestation de déchargement. Si la compatibilité de la cargaison suivante est établie et peut être démontrée avant que le transporteur ou le conducteur ne gagne la station de réception indiquée dans l'attestation de déchargement, cela doit être indiqué au numéro 13 de l'attestation de déchargement. Et si, lors d'un chargement suivant, il est possible de recueillir les vapeurs dont la libération dans l'atmosphère est interdite conformément à l'appendice IIIa (tableaux I à III), le conducteur l'indique au numéro 13 de la partie 2 b) de l'attestation de déchargement. Dans ce cas, un lavage ou un dégazage n'est pas nécessaire. Si tel n'est pas le cas, les dispositions relatives au lavage ou au dégazage sont pleinement applicables.

Le justificatif concernant la cargaison suivante compatible doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.

Les dispositions de l'appendice IIIa ne s'appliquent plus si le conducteur peut, une fois le chargement terminé et avant de quitter l'installation de manutention,

Démontrer que :

- pour chaque citerne à cargaison séparée, les trois cargaisons suivantes étaient constituées d'un produit qui ne tombe pas sous l'interdiction énoncée à l'appendice IIIa, si ces citernes étaient remplies au moins à 50 %, ou
- chaque citerne à cargaison séparée était remplie au moins à 95 % d'un produit qui ne tombe pas sous une interdiction énoncée à l'appendice IIIa, ou
- les vapeurs ont été recueillies dans les conditions prévues à l'appendice IIIa.

- (4) Si, à l'issue de la durée de déchargement ou des jours de staries convenus, le destinataire de la cargaison ou l'affréteur ne restitue pas le bâtiment conformément aux dispositions du présent article et de l'article 7.03 ci-dessus, le transporteur peut mettre ou faire mettre le bâtiment dans l'état prescrit. Tous les frais occasionnés, y compris notamment les frais de surestaries, pour autant qu'ils ne sont pas imputables au transporteur, sont à la charge du destinataire de la cargaison ou de l'affréteur.

#### **Article 7.05**

*Résidus de cargaison et eaux de lavage*  
*Modifié par la Résolution CDNI 2017-I-4*

- (1) Pour les cargaisons sèches, le destinataire de la cargaison est tenu de recueillir les eaux de lavage qui surviennent après le lavage conformément à l'article 7.04, paragraphe 2, ou après concertation avec le transporteur, de désigner au conducteur une station de réception.
- (2) L'affrèteur d'une cargaison liquide est tenu de désigner, dans le contrat de transport, au transporteur, une station de réception des eaux de lavage qui surviennent après le lavage conformément à l'article 7.04, paragraphe 2.
- (2a) Pour les cargaisons liquides donnant lieu à la formation de vapeurs nécessitant un dégazage selon l'article 7.04, paragraphe 2, l'affrèteur est tenu de désigner au transporteur, dans le contrat de transport, une station de réception où le bâtiment devra être dégazé après son déchargement (y compris le déchargement des restes et l'élimination des résidus de manutention).
- (3) La station de réception doit être située à proximité du lieu de déchargement ou sur le chemin menant au prochain lieu de chargement ou de déchargement du bâtiment.

#### **Article 7.06**

*Frais*  
*Modifié par la Résolution CDNI 2017-I-4*

- (1) Pour les cargaisons sèches, les frais occasionnés par le déchargement des restes et le lavage des cales selon l'article 7.04 ci-dessus et par la réception d'eaux de lavage selon l'article 7.05, paragraphe 1 ci-dessus, y compris le cas échéant les frais d'attente et de détours qui en résultent, sont à la charge du destinataire de la cargaison. Il en est de même des frais occasionnés en raison d'eaux de précipitation qui ont pénétré dans les cales après le début du chargement et avant la fin du déchargement visé à l'article 7.03, paragraphe 1, lorsqu'un transport en cale couverte n'a pas été convenu.

En cas de transports exclusifs pour le même affrèteur, celui-ci est tenu de recueillir à ses frais, avant le chargement, les eaux de précipitations qui ont pénétré dans les cales depuis la fin du déchargement précédent.

- (2) Pour les cargaisons liquides, les frais occasionnés par le déchargement des restes et en cas de :
  - a) lavage, les frais
    - aa) de lavage des citernes selon l'article 7.04, paragraphe 2 et
    - bb) de réception d'eaux de lavage selon l'article 7.05, paragraphe 2, ci-dessus,
  - b) dégazage, les frais de dégazage des citernes selon l'article 7.04, paragraphe 2 en liaison avec l'article 7.05, paragraphe 2bis,  
y compris le cas échéant les frais d'attente et de détours qui en résultent, sont à la charge de l'affrèteur.
- (3) Les frais occasionnés par le dépôt des eaux de lavage provenant de cales et de citernes ou par le dégazage des citernes à cargaison qui ne sont pas conformes aux standards prescrits sont à la charge du transporteur.

#### **Article 7.07**

*Accord entre l'affrèteur et le destinataire de la cargaison*

L'affrèteur et le destinataire de la cargaison peuvent convenir entre eux d'une répartition de leurs obligations différente de celle prévue par la présente annexe pour autant que cela n'ait pas de conséquences pour le transporteur.

#### **Article 7.08**

*Transfert des droits et des obligations de l'affréteur ou du destinataire de la cargaison à l'exploitant de l'installation de manutention*

Lorsque l'affréteur ou le destinataire de la cargaison fait appel aux services d'une installation de manutention pour le chargement ou pour le déchargement d'un bâtiment, l'exploitant de cette installation est subrogé dans les droits et les obligations de l'affréteur ou du destinataire de la cargaison visés à l'article 7.01, paragraphe 1 ainsi qu'aux articles 7.03, 7.04 et 7.05. En ce qui concerne l'article 7.06, cette subrogation ne vaut que pour les frais d'évacuation et de réception des résidus de manutention.

#### **Article 7.09**

*Documents de transport*

*Modifié par la Résolution CDNI 2023-I-5*

L'affréteur fournit les informations suivantes dans le contrat de transport et dans les documents de transport :

- le nom et le numéro à quatre chiffres selon l'appendice III de chaque catégorie de matières qu'il a remise au transport et
- le numéro ONU selon l'appendice IIIa et
- la valeur AVFL variable (en raison de la composition du mélange), si elle ne figure pas dans la colonne 3 des tableaux I à III de l'appendice IIIa.

**APPENDICE IV**  
**du Règlement d'application**

*Modifié par les Résolutions CDNI 2016-I-5, 2019-II-5 et 2023-I-5*

**Attestation de déchargement**

*Modèles*

**Navigation à cale sèche (Édition 2017)**

**Cale citerne (Édition 2024)**  
Édition 2017 abrogée par la résolution CDNI 2023-I-5

2017

# Attestation de déchargement (Navigation à cale sèche)

☐ Cocher uniquement la ou les cases qui conviennent

## Partie 1 : Déclaration du destinataire de la cargaison / de l'installation de manutention

### A Nom/entreprise : Adresse :

1. Nous avons déchargé du bateau .....  
(Nom)(ENI) (Cales n°)
2. .... ☐ t / ☐ m<sup>3</sup> .....  
(Quantité) (Catégorie et n° des marchandises selon l'Appendice III du Règlement d'application)
3. Annonce le : (Date) ..... (Heure) ..... 4. Déchargement commencé le : (Date) ..... (Heure) .....
5. Déchargement terminé le : (Date) ..... (Heure) .....

### B Transports exclusifs

6. Le bateau
- a) ☐ effectue des transports exclusifs – article 7.04, paragraphe 3, lettre a).
- b) ☐ transporte en tant que cargaison suivante une cargaison compatible – article 7.04, paragraphe 3, lettre b).
- c) ☐ ne sera pas lavé jusqu'à la décision relative à la compatibilité de la cargaison suivante – article 7.04, paragraphe 3, lettre c).

### C Nettoyage du bateau

7. Les cales n° ..... ont été restituées
- a) ☐ dans un état balayé (standard de déchargement A en vertu de l'Appendice III de l'annexe 2) ;
- b) ☐ dans un état aspiré (standard de déchargement B en vertu de l'Appendice III de l'annexe 2) ;
- c) ☐ dans un état lavé.

### D Résidus de manutention / cargaison restante

8. a) ☐ résidus de manutention pris en charge ;
- b) ☐ cargaison restante des cales n° ..... prise en charge.

### E Eaux de lavage (y compris eaux de ballastage et de précipitation)

9. Les eaux de lavage (y compris eaux de ballastage et de précipitation) des cales mentionnées ci-dessus, quantité :  
..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ l
- a) ☐ peuvent être déversées dans l'eau de surface en respectant les dispositions de l'Appendice III du Règlement d'application ;
- b) ☐ ont été prises en charge ;
- c) ☐ doivent être déposées auprès de la station de réception ..... (Nom/entreprise)  
mandatée par nous ;
- d) ☐ doivent être déposées conformément aux stipulations du contrat de transport.

### F Slops

10. ☐ Les slops ont été pris en charge, quantité ..... ☐ l / ☐ kg

### G Signature du destinataire de la cargaison / de l'installation de manutention

.....  
(Lieu)(Date et heure) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature)

## Partie 2 : Déclaration du conducteur

11. Les eaux de lavage (y compris les eaux de ballastage et de précipitation) sont entreposées dans :  
a) ☐ la citerne pour produits résiduels / la citerne pour eaux de lavage ; quantité : ..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ l  
b) ☐ la cale ; quantité : ..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ l  
c) ☐ d'autres récipients à résidus (préciser) : ..... quantité : ..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ l
12. ☐ Les données figurant sous les numéros 1 à 10 sont confirmées.
13. ☐ La cargaison suivante étant compatible, il est renoncé au lavage – article 7.04, paragraphe 3, lettre c).
14. Observations : .....
15. ....  
(Lieu) (Date) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature)

## Partie 3 : Déclaration de la station de réception pour les eaux de lavage (seulement si 9 c) ou 9d) est marqué d'une croix)

Nom/entreprise : ..... Adresse : .....

### Attestation de dépôt

16. ☐ Le dépôt des eaux de lavage (y compris des eaux de ballastage et de précipitation) conformément aux quantités et au code\*\*). ..... mentionnés au numéro 9 est attesté. Eaux de lavage, quantité : ..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ l
17. Observations : .....
18. ....  
(Lieu) (Date) (Cachet / Nom en capitales d'imprimerie et signature)

\* Voir remarque concernant cette question dans l'annexe de l'attestation de déchargement cale sèche

\*\* Classification des déchets suivant la Décision 2014/955/UE de la Commission du 18 décembre 2014 modifiant la décision 2000/532/CE établissant la liste des déchets, conformément à la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil

## **Annexe de l'attestation de déchargement cale sèche**

### *Indications pour compléter l'attestation de déchargement*

*Remarque ad n° 6 a)* : Dans ce cas il n'est pas nécessaire de compléter les numéros 7 à 9.

*Remarque ad n° 9* : Si 9 c) ou 9 d) ont été cochés, alors les numéros 11 et 16 à 18 doivent être complétés. En cas d'application de l'article 7.04, paragraphe 3, lettre c), « incertitude concernant la compatibilité de la cargaison suivante », il n'y a pas lieu d'indiquer la quantité.

*Remarque ad n° 10* : Le destinataire de la cargaison / l'installation de manutention peut prendre en charge les slops, mais n'y est pas tenu.

*Remarque ad n° 11 b)* : Si a été transporté dans la cale un type de cargaison nécessitant un traitement spécial selon S de l'Appendice III, les eaux de lavage doivent être déposées chez le destinataire de la cargaison / à l'installation de manutention ou à une station de réception pour eaux de lavage.

**Partie 1 : Déclaration du destinataire de la cargaison / de l'installation de manutention (Art. 7.08)****A Nom / entreprise :** ..... **Adresse :** .....

1. Nous avons déchargé du bateau.....

(Nom)(ENI)

(Citerne à cargaison n°)

2. .... ☐ tonne(s) / ☐ m<sup>3</sup> .....

(Quantité)

(Catégorie et n° des marchandises selon l'appendice III et n° ONU\*)

Valeur AVFL variable\* ..... (selon les indications de l'affréteur, en raison de la composition)

3. Annoncé le : (Date (JJ/MM/AAAA)) ..... (Heure) ..... 4. Début du déchargement le : (Date(JJ/MM/AAAA)) ..... (Heure) .....

5. Fin du déchargement le : (Date(JJ/MM/AAAA)) ..... (Heure) .....

**B Transport exclusifs / transports compatibles / report du nettoyage du bateau (ou de la citerne à cargaison)**

6. Le ..... bateau

a)\* ☐ effectue des transports exclusifs – article 7.04, paragraphe 3, lettre a).b)\* ☐ transporte en tant que cargaison suivante une cargaison compatible – article 7.04, paragraphe 3, lettre b).

c)\* jusqu'à la décision relative à la compatibilité de la cargaison suivante – article 7.04, paragraphe 3, lettre c) :

☐ ne sera pas lavé.☐ ne sera pas dégazé**C Nettoyage du bateau**

7.\* Les citernes à cargaison ont été restituées

a) ☐ dans un état asséché (standard de déchargement A en vertu de l'Appendice III du Règlement d'application).b) ☐ dans un état lavé ; Quantité d'eau de lavage : ..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ litre(s)c) ☐ dans un état dégazé.**D Prise en charge des résidus de manutention**8.\* ☐ Résidus de manutention pris en charge.**E Eaux de lavage et dépôt**

9. Les eaux de lavage

a) ☐ peuvent être déversées dans l'eau de surface conformément à l'Appendice III du Règlement d'application (colonne 3) ;b)\* ☐ ont été prises en charge à l'installation de manutention/par le destinataire de la cargaison ;c)\* ☐ doivent être déposées conformément au contrat de transport à la station de réception désignée par l'affréteur (article 7.05, paragraphe 2) ;Le conducteur effectue le lavage pendant la navigation : ☐ Oui ☐ Non

Si non, les eaux de lavage doivent être déposées à la station de réception désignée par l'affréteur

d)\* ☐ doivent être déposées auprès de la station de réception..... (Nom) mandatée par nous (Article 7.08)Le conducteur effectue le lavage pendant la navigation : ☐ Oui ☐ Non

Si non, les eaux de lavage doivent être déposées à la station de réception mandatée par nous.

**F Dégazage et dépôt**

10.\* Le dégazage

a) ☐ a été effectué par nous à l'installation de manutention / chez le destinataire de la cargaison (station de réception) ;b) ☐ doivent être déposées conformément au contrat de transport à la station de réception désignée par l'affréteur (article 7.05, paragraphe 2) ;c) ☐ doit être effectué auprès de la station de réception des vapeurs ..... (Nom), mandatée par nous (Article 7.08).**G\* Signature du destinataire de la cargaison / de l'installation de manutention**.....  
(Lieu)(Date (JJ/MM/AAAA) et heure) (Nom en lettres capitales / Cachet et signature)

\* Voir remarque concernant cette question dans l'annexe de l'attestation de déchargement cale citerne



**Partie 2a) : Déclaration du conducteur après le déchargement, au moment de quitter l'installation de manutention\***

Les indications figurant aux **numéros 1 à 10** sont confirmées par la signature du conducteur.

**Signature du conducteur**

.....  
(Date (JJ/MM/AAAA)) (Nom en lettres capitales et signature)

**Partie 2b) : Déclaration du conducteur pendant la navigation**

11.\* ☐ Les eaux de lavage ont été produites lors du lavage pendant la navigation (9c ou d).

**12.\* Lieu d'entreposage des eaux de lavage**

- a) ☐ citerne pour produits résiduels / GRV ; Quantité..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ litre(s)  
 b) ☐ citerne à cargaison : ..... Quantité..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ litre(s)  
 c) autres récipients à résidus (préciser) : ..... Quantité ..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ litre(s)

13.\* ☐ La cargaison suivante est compatible, aucun lavage ou de dégazage n'est effectué – Article 7.04, paragraphe 3, lettre c).

14.\* Observations : .....

**Signature du conducteur**

.....  
(Date (JJ/MM/AAAA)) (Nom en lettres capitales et signature)

**Partie 3 : Déclaration de la station de réception concernant le dépôt et la réception d'eaux de lavage** (seulement si 9 c) ou 9 d) est coché)

Nom de la station de réception .....

Adresse.....

**Attestation de dépôt**

15.\* ☐ Le dépôt des eaux de lavage conformément aux quantités mentionnées au numéro 7b) ou 12 a/b/c)\* est confirmé.

Code des déchets\*)..... Quantité : ..... ☐ m<sup>3</sup> / ☐ litre(s)

16. Observations : .....

17. Enregistré le (Date (JJ/MM/AAAA)).....(Heure)..... Début du dépôt le : (Date (JJ/MM/AAAA)) ..... (Heure) ..... Fin du dépôt le : (Date (JJ/MM/AAAA)) ..... (Heure) .....

Nom de l'exploitant .....

(Nom en lettres capitales / Cachet et signature)

**Partie 4 : Déclaration de la station de réception concernant le dépôt et la réception de vapeurs** (seulement si 10a), 10 b) ou 10c) est coché)

Nom de la station de réception .....

Adresse.....

**Attestation de dépôt**

18.\* ☐ Le dégazage a été effectué conformément aux standards de dégazage de l'Appendice IIIa du Règlement d'Application. La concentration de vapeur mesurée était inférieure à la valeur limite (AVFL)

19. Observations : .....

20. Enregistré le (Date (JJ/MM/AAAA)).....(Heure)..... Début du dégazage le (Date (JJ/MM/AAAA)).....(Heure).....

Fin du dégazage le (Date (JJ/MM/AAAA))..... (Heure) .....

Personne en charge du dégazage conformément à l'appendice IIIa, A. Dispositions générales, numéro 6

.....  
(Nom en lettres capitales / Cachet et signature)

\* Voir remarque concernant cette question dans l'annexe de l'attestation de déchargement cale citerne

## **Annexe de l'attestation de déchargement cale citerne**

### **Indications pour compléter l'attestation de déchargement cale citerne**

#### **Partie 1 : Déclaration du destinataire de la cargaison / de l'installation de manutention**

##### **Remarque ad A : nom et adresse de l'entreprise obligatoire (coordonnées complètes)**

##### **Remarque ad n° 2 :**

- \* Remplir obligatoirement le numéro ONU selon les tableaux I, II et III de l'appendice IIIa ;
- \* Valeur AVFL (variable) : à remplir s'il s'agit d'un mélange et si aucune valeur n'est indiquée dans la colonne 3 des tableaux susmentionnés de l'appendice IIIa.

##### **Remarque ad n° 6a :**

- \* L'affectation en tant que transport exclusif intervient sur la base de la déclaration du conducteur, une preuve écrite est obligatoire en cours de route pour justifier la conformité de la réalisation d'un transport exclusif (article 7.04, paragraphe 3, lettre a) ;(remplir le n° 8) en liaison avec la prise en charge de résidus de cargaison par l'installation de manutention.

##### **Remarque ad n° 6b :**

- \* L'affectation en tant que cargaison compatible intervient sur la base de la déclaration du conducteur, une preuve écrite est obligatoire en cours de route pour justifier la conformité de la prise en charge d'une cargaison suivante compatible (article 7.04, paragraphe 3, lettre b) ;  
(Remplir le n° 7a) L'assèchement est obligatoire avant le départ, Standard de déchargement A ;  
(Remplir le n° 8) Obligation de prise en charge de résidus de cargaison par l'installation de manutention.

##### **Remarque ad n° 6c :**

- \* Il est possible de reporter une obligation de lavage ou de dégazage après le déchargement (article 7.04, paragraphe 3, lettre c) si la cargaison suivante sera selon toute vraisemblance un transport compatible et à condition que :
  - 1) : l'installation de manutention désigne à titre provisoire une station de réception pour le lavage ou le dégazage (remplir la case 9 ou 10) sur la base de l'article 7.05 ou 7.08 ; et
  - 2) : après le déchargement, le bateau est mis à disposition à l'état « cale asséchée » (remplir la case 7a, standard de déchargement A).

##### **Remarque ad n° 7 :**

- \* Nettoyage de la citerne à cargaison à l'installation de manutention après le déchargement :
  - 7a : l'assèchement (standard de déchargement A) est toujours obligatoire, sauf s'il s'agit d'un transport exclusif ;
  - 7b : lors du lavage sur le lieu de déchargement avec indication de la quantité d'eau de lavage, il est obligatoire de remplir la case 9b si de l'eau de lavage est déposée ;
  - 7c : en cas de dégazage sur le lieu de déchargement, il est obligatoire de remplir case 10a.

##### **Remarque ad n° 8 :**

- \* Les résidus de manutention qui se trouvent dans les gattes à bord doivent être pris en charge par l'installation de manutention (article 7.03, paragraphes 2 et 3).

##### **Remarque ad n° 9 :**

- \* 9b : doit être coché, si l'installation de manutention a pris en charge de l'eau de lavage (voir le n° 7b).
- \* 9c : doit être coché, si l'affréteur a désigné une station de réception dans le contrat de transport.
- \* 9d : doit être coché, si l'affréteur n'a pas désigné de station de réception dans le contrat de transport. La désignation d'une station de réception est prescrite pour l'installation de manutention. Obligation conformément à l'article 7.08) ;
- \* les n° 9c ou 9d doivent être remplis conformément à la déclaration du conducteur (article 6.03, paragraphe 6),

**Remarque ad n° 10 :**

- \* 10a : si le dégazage après déchargement a lieu dans la station de réception, la partie 4 doit être remplie.
- \* 10b : doit être coché, si l'affrèteur a désigné une station de réception pour les vapeurs dans le contrat de transport (article 7.05, paragraphe 2, lettre a).
- \* 10c : doit être coché, si l'affrèteur n'a pas désigné de station de réception pour les vapeurs dans le contrat de transport (Obligation conformément à l'article 7.08.).

**G : signature obligatoire, nom de l'installation de manutention responsable en capitales d'imprimerie**

-----

**Partie 2 a) Déclaration du conducteur après le déchargement, au moment de quitter l'installation de manutention**

**Remarque ad PARTIE 2 a) :**

- \* Le conducteur signe l'attestation de déchargement au moment de quitter l'installation et confirme ainsi les données figurant sous les numéros 1 à 10.
- 

**Partie 2 b) Déclaration du conducteur pendant le transport**

**Remarque ad n° 11 :**

- \* Le conducteur doit indiquer par écrit ou sous forme numérique dans l'attestation de déchargement si de l'eau de lavage a été produite lors du lavage en cours de voyage (article 6.03, paragraphe 4, lettre b) .

**Remarque ad n° 12 :**

- \* Le conducteur doit consigner par écrit le lieu et la quantité d'eau de lavage à bord (article 6.03, paragraphe 4, lettre b) .

**Remarque ad n° 13 :**

- \* Le conducteur doit indiquer le transport compatible à la case 13 pour justifier la conformité à l'article 7.04, paragraphe 3, lettre c, de sorte qu'un lavage ou un dégazage ne soient pas nécessaires (article 7.04, paragraphe 3, lettre c).

**Remarque ad n° 14 :**

Case pour les remarques

**Signature du conducteur obligatoire pour les événements survenus pendant le transport, nom du conducteur en lettres capitales.**

-----

### **Partie 3 : Déclaration relative au dépôt et à la réception d'eau de lavage à la station de réception**

#### **Remarque ad n° 15 :**

- \* La station de réception (collecte fixe ou mobile) indique ici sur l'attestation de déchargement la quantité d'eau de lavage déposée par le bateau. Un exemplaire ou une copie de l'attestation de déchargement est conservé par la station de réception (article 7.01, paragraphe 2). Un exemplaire de l'attestation de déchargement est renvoyé au bateau (article 7.01, paragraphe 2).
- \* Codes admissibles (6 chiffres) pour le dépôt d'eau de lavage (Règlement CE n°1013/2006) :

Code des déchets	Description
16 07	<i>Déchets provenant du nettoyage des citernes et fûts de transport et de stockage (sauf 05 et 13)</i>
16 07 08*	Déchets huileux
16 07 09*	Déchets contenant d'autres matières dangereuses
16 10	<i>Déchets liquides aqueux pour traitement externe</i>
16 10 01*	Déchets liquides aqueux contenant des matières dangereuses
16 10 02	Déchets liquides aqueux autres que ceux visés par le code 16 10 01

\* Déchets dangereux

---

### **Partie 4 : Déclaration de la station de réception concernant le dépôt et la réception de vapeurs**

#### **Remarque ad n° 18 :**

- \* La station de réception des vapeurs indique ici sur l'attestation de déchargement la concentration de vapeur mesurée conformément aux dispositions de l'appendice IIIa. Les mesures sont effectuées à l'intérieur de la conduite vers la station de réception et à des points à bord qui sont jugés appropriés par l'expert.
-

**Résolution  
CDNI 2024-I-5**

**Amendement aux articles 9.01 et 9.03, paragraphe 4, du Règlement d'application de la  
CDNI en vue de la prise en compte de bateaux à passagers admis au transport de plus  
de 12 passagers et de bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 12  
emplacements de couchage**

La Conférence des Parties Contractantes,

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

consciente du fait que l'adoption de la résolution 2021-I-6 a donné lieu à la suppression involontaire d'une prescription autorisant le rejet d'eaux usées provenant de bateaux à passagers lorsque ces derniers sont équipés de stations d'épuration de bord agréées et respectant les valeurs limites et de contrôle fixées à l'appendice V,

considérant que cette adaptation constitue une modification mineure corrigeant une erreur rédactionnelle,

considérant que la modification améliore la sécurité juridique pour les exploitants de bateaux à passagers et les autorités de contrôle,

considérant que la modification ne porte atteinte ni à l'environnement ni à la sécurité et à la santé du personnel navigant et des usagers de la navigation intérieure,

sur la proposition de son groupe de travail

vu la résolution 2021-I-6 et l'étude d'impact qui y est annexée,

adopte les amendements aux articles 9.01 et 9.03 du Règlement d'application, tels que présentés dans l'appendice.

La présente résolution entrera en vigueur le 1er janvier 2025.

**Annexe**

**Annexe CDNI 2024-I-5**

- 1) *L'article 9.01, paragraphe 5, du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est modifié comme suit :*

(5) En outre, l'interdiction prévue au paragraphe 3 ci-dessus ne s'applique pas aux bateaux à passagers qui disposent d'une station d'épuration de bord respectant les valeurs limites et de contrôle mentionnées à l'Appendice V. ».

- 2) *L'article 9.01, paragraphe 6, du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est rédigé comme suit :*

« (6) L'interdiction prévue au paragraphe 3 ci-dessus ne s'applique pas aux navires de mer dans les ports maritimes situés sur des voies de navigation maritime pour autant qu'ils sont soumis aux dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol). ».

- 3) *L'article 9.03, paragraphe 4, du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est modifié comme suit :*

« 4. Il incombe au conducteur d'un bateau à passagers soumis à l'interdiction du déversement d'eaux usées domestiques conformément à l'article 9.01 paragraphe 3, de s'assurer que les eaux usées domestiques sont collectées à bord du bateau d'une manière appropriée, puis déposées auprès d'une station ou installation prévue à l'article 8.02 paragraphe 3, si le bateau à passager est dépourvu d'une station d'épuration de bord au sens de l'article 9.01, paragraphe 5. »

## IIPC

### Résolution IIPC 2024-I-1

#### Constat de la péréquation provisoire 4<sup>e</sup> trimestre 2023

*Résolution arrêtée le 7 mars 2024*

#### Déroulement de la procédure

4. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 4<sup>e</sup> trimestre 2023.
  - h) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 28 février 2024.
  - i) Le tableau « données annuelles » (**annexe 2**) regroupe les volumes pour 2023.
  - j) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 3**).
  - k) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 4**).
5. Particularités
  - c) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
  - d) Les reports tiennent compte de la péréquation financière internationale 2022 (Résolution CDNI 2023-II-3).
  - e) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

#### Païement dû au titre de la péréquation du 4<sup>e</sup> trimestre 2023

6. L'IIPC approuve la péréquation du 4<sup>e</sup> trimestre 2023 sur la base de ce qui suit :

e) Charges totales :	12 152 609,19 €
f) Recettes totales :	12 602 801,62 €
g) Résultat :	450 192,43 €
h) Distribution :	
SAB à :	
→ ITB :	77 536,70 €
→ BEV :	751 047,31 €
→ VNF :	3 007,23 €
LUX à :	
→ BEV :	144 223,71 €
SRH à :	
→ ITB :	40 698,40 €

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

7. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2023, état 4<sup>e</sup> trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T4/2023	Solde reporté 2011-2022	Etat Cumulé
	Dn T4		
DE	212 906,43 €	406 271,94 €	619 178,37 €
BE	75 332,21 €	- 76 562,79 €	- 1 230,58 €
FR	3 434,32 €	10 143,32 €	13 577,64 €
LUX	369,45 €	1 251,62 €	1 621,07 €
NL	148 277,55 €	334 443,08 €	482 720,63 €
CH	9 872,47 €	31 868,58 €	41 741,05 €
<b>Σ</b>	<b>450 192,43 €</b>	<b>707 415,74 €</b>	<b>1 157 608,17 €</b>

### Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau données annuelles

Annexe 3 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 4 : Tableau de distribution



Annexe 1 IIPC 2024-I-1

<div>CDNI</div> <div>Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven</div>										
PT 4 2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		9	1 582	2 358	84	4	1 441	5 478	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	-	92	454	29	1	429	1 005	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	11	872	2 655	25	4	2 797	6 364	
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas/smeervet	kg	-	3 260	16 768	1 800	220	6 838	+	28 886
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	345	28 160	48 742	3 583	90	37 946	+	118 866
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	62	20 283	35 295	2 510	60	10 736	+	68 946
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	407	51 703	100 805	7 893	370	55 520		216 698
5	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 031	1 329	315			+	4 675
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 591	11 137		19	4 248	+	16 995
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	30	4 622	12 466	315	19	4 248		21 700
<b>Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>										
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	26 323	518 299	967 799	72 000	3 409	1 484 565	+	3 072 394
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 761				+/-	3 761
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	26 323	518 299	964 038	72 000	3 409	1 484 565		3 068 633
<b>Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>										
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	25 426	448 327	1 952 052	118 691	147 871	717 169	+	3 409 535
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 157					-/-	- 3 157
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/-	-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)-*)	€								-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	25 426	445 170	1 952 052	118 691	147 871	717 169		3 406 378
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>								-
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	2 543	44 832	240 000	10 330	20	62 782		360 507

\* facultatif / fakultativ / facultatief

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

Annexe 2 IIPC 2024-I-1

<div> <div>CDNI</div> <div>Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens</div> </div>								
2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	28	6 409	9 875	351	12	5 882	22 557
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	-	424	1 859	2	1 751	4 180
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	22	3 361	11 144	218	13	11 692
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	-	15 614	70 351	2 600	300	33 895
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	620	128 581	209 076	14 843	308	156 326
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	159	74 507	150 107	4 410	134	43 469
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	779	218 702	429 534	21 853	742	233 690
	Réipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		15 333	6 082	730		22 145
	Réipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		6 957	46 085	84	17 259	70 385
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	57	22 290	52 167	730	84	17 259
<b>Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</b>								
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	92 706	2 033 537	4 012 127	266 500	9 973	5 747 251
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 9 485			+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	92 706	2 033 537	4 002 642	266 500	9 973	5 747 251
<b>Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</b>								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	102 443	1 234 421	7 832 462	437 395	451 520	2 547 718
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 157				-/-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€						+/-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€						-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	102 443	1 231 264	7 832 462	437 395	451 520	2 547 718
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	10 330	123 442	968 220	44 327	197	190 635

\* facultatif / fakultativ / facultatief

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

Annexe 3 IIPC 2024-I-1

Calcul de péréquation									
Année 2023/4 trimestre									
IIPC PT 2023-4									
Etat/IN	Données IN 4T2023			Péréquation financière					
	Coûts	Recettes	Part coûts	Part convent. Recettes	Péréquation	Péréquation T1	Péréquation T2	Péréquation T3	Péréquation T4
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	Cn T1	Cn T2	CnT3	CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3
DE	5 747 250,55 €	2 547 717,80 €	0,4729231772490	5 960 156,98 €	3 412 439,18 €	817 350,11 €	872 697,67 €	827 120,38 €	895 271,02 €
BE	2 033 536,78 €	1 231 264,33 €	0,1673333477780	2 108 868,99 €	877 604,66 €	208 973,57 €	260 059,49 €	290 336,50 €	118 235,09 €
FR	92 706,78 €	102 442,72 €	0,0076285494375	96 141,10 €	6 301,62 €	551,18 €	11 264,06 €	1 404,03 €	3 007,23 €
LUX	9 973,08 €	451 519,77 €	0,0008206533958	10 342,53 €	441 177,24 €	90 221,23 €	110 943,94 €	95 788,35 €	144 223,71 €
NL	4 002 642,00 €	7 832 462,00 €	0,3293648250693	4 150 919,55 €	3 681 542,45 €	897 099,99 €	951 720,33 €	1 001 130,90 €	831 591,23 €
CH	266 500,00 €	437 395,00 €	0,0219294470705	276 372,47 €	161 022,53 €	39 553,64 €	58 828,83 €	21 941,66 €	40 698,40 €
Σ	12 152 609,19 €	12 602 801,62 €	1,00	12 602 801,62 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €



**Résolution  
IIPC 2024-I-2  
Constat de la péréquation provisoire 1<sup>er</sup> trimestre 2024**

***Résolution arrêtée le 16 mai 2024***

**Déroulement de la procédure**

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A de la CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 1<sup>er</sup> trimestre 2024 :
  - d) Le tableau « données trimestrielles » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1<sup>er</sup> mai 2024.
  - e) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
  - f) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).
2. Particularités :
  - a) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
  - b) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

**Païement dû au titre de la péréquation du 1<sup>er</sup> trimestre 2024**

3. L'IIPC approuve la péréquation du 1<sup>er</sup> trimestre 2024 sur la base de ce qui suit :
  - a) Charges totales : 3 105 017,58 €
  - b) Recettes totales : 2 888 357,50 €
  - c) Résultat : - 216 660,08 €
  - d) Distribution :

SAB à :

→ ITB : 110 907,60 €

→ BEV : 721 556,57 €

→ VNF : 7 364,65 €

LUX à :

→ BEV : 122 318,13 €

SRH à :

→ ITB : 37 179,31 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2024, état 1<sup>er</sup> trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T1/2024	Report provisoire 2023	Solde reporté 2011-2022	Etat Cumulé
	Dn T1			
DE	- 103 058,47 €	212 906,43 €	406 271,94 €	516 119,90 €
BE	- 35 253,21 €	75 332,21 €	- 76 562,79 €	- 36 483,79 €
FR	- 1 601,28 €	3 434,32 €	10 143,32 €	11 976,36 €
LUX	- €	369,45 €	1 251,62 €	1 621,07 €
NL	- 72 141,82 €	148 277,55 €	334 443,08 €	410 578,82 €
CH	- 4 605,31 €	9 872,47 €	31 868,58 €	37 135,74 €
<b>Σ</b>	- <b>216 660,08 €</b>	<b>450 192,43 €</b>	<b>707 415,74 €</b>	<b>940 948,09 €</b>

## Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

Annexe 1 IIPC 2024-I-2

<div>CDNI</div> Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven										
PT 1 2024		VNF (FR)		ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		5	1 929	2 420	94		1 374	5 822	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m³	4	114	504	35		386	1 043	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m³	5	773	2 890	73		2 664	6 405	
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	108	3 163	17 310	170		6 569	+	27 320
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	59	38 886	55 453	4 089		38 478	+	136 965
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	203	17 850	37 319	690		12 123	+	68 185
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	370	59 899	110 082	4 949	-	57 170		232 470
5	Réipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		4 479	1 666	210			+	6 355
	Réipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	3	1 928	11 656			3 296	+	16 883
	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	3	6 407	13 322	210	-	3 296		23 238
<u>Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling &amp; verwijdering</u>										
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	22 948	505 224	1 037 713	66 000		1 476 960	+	3 108 846
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 828				+/-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	22 948	505 224	1 033 885	66 000	-	1 476 960		3 105 018
<u>Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>										
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	13 982	321 884	1 801 572	98 574	122 318	530 027	+	2 888 358
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€							-/-	-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/-	-
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)-)*	€								-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	13 982	321 884	1 801 572	98 574	122 318	530 027		2 888 358
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m³								-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m³	101	32 147		10 070	18	42 166		84 502

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Calcul de péréquation					
Année 2024/1. trimestre					
IIPC PT 2024-1					
	Données IN 1T2024			Péréquation financière	
Etat/IN	coûts	recettes	part coûts	part convent. Recettes	péréquation
	<b>Zn</b>	<b>Xn</b>	<b>Zn/ΣZn</b>	<b>Zn/ΣZn x ΣXn = Ω</b>	<b>Cn = Ω - Xn</b>
DE	1 476 960,47 €	530 027,30 €	0,4756689557938	1 373 902,00	843 874,70 €
BE	505 223,77 €	321 883,66 €	0,1627120481553	469 970,56	148 086,90 €
FR	22 948,34 €	13 982,41 €	0,0073907278812	21 347,06	7 364,65 €
LUX		122 318,13 €	0,00000000000000	0,00 -	122 318,13 €
NL	1 033 885,00 €	1 801 572,00 €	0,3329723498699	961 743,18 -	839 828,82 €
CH	66 000,00 €	98 574,00 €	0,0212559182998	61 394,69 -	37 179,31 €
<b>Σ</b>	<b>3 105 017,58 €</b>	<b>2 888 357,50 €</b>	<b>1,00</b>	<b>2 888 357,50 € -</b>	<b>0,00 €</b>



Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2024-1 (01/01 - 31/03)							
Zahlungsleistende IN/ IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE							0,00
FR							0,00
LUX		122 318,13					122 318,13
NL	110 907,60	721 556,57	7 364,65				839 828,82
CH	37 179,31						37 179,31
SUMME / TOTAL	148 086,90	843 874,70	7 364,65	0,00	0,00	0,00	
							999 326,25
							999 326,25

**Résolutions adoptées lors de la Conférence des Parties Contractantes du  
12 décembre 2024**

**Résolution  
CDNI 2024-II-1  
Composition et présidence de la CPC**

La Conférence des Parties Contractantes,

à l'occasion de la Conférence des Parties Contractantes du 12 décembre 2024,

constate, selon l'article 3 du Règlement intérieur de la CPC, la composition des délégations des Parties Contractantes suivante :

pour

Allemagne :	M. LINDEMANN (chef de délégation) Mme KÖPPEN (membre) Mme SIEBRECHT (experte) M. HÖTTE (expert)
Belgique :	M. DE SPIEGELEER (chef de délégation) Mme RENAUX (membre) M. EL KAHLOUN (membre) M. JANSSENS DE BISTHOVEN (suppléant) M. VERLINDEN (suppléant)
France :	Mme BOULDOUYRÉ (cheffe de délégation)
Luxembourg :	M. NILLES (chef de délégation) M. SCHROEDER (membre)
Pays-Bas :	M. TEN BROEKE (chef de délégation) M. KORTMAN (membre) M. SPUIJ (suppléant) Mme POP (suppléante) Mme STEIJVEN (experte)
Suisse :	M. NUSSER (chef de délégation) M. KOLTSIDAS (membre)

Pour 2025 la présidence sera assurée par la délégation suisse et la vice-présidence par la délégation allemande.

Les représentants de l'institution nationale au sein de l'Instance internationale de péréquation et de coordination sont admis en tant qu'observateurs permanents.

### **Composition de l'IIPC**

La Conférence des Parties Contractantes,

prend acte de la composition suivante de l'IIPC en application de l'article 3 du Règlement Intérieur de l'IIPC :

pour

Allemagne :	Mme SIEBRECHT (représentante, cheffe de délégation) M. HÖTTE (suppléant) M. STAATS (représentant de la profession) M. SPITZER, (représentant de la profession - suppléant)
Belgique :	Mme MYLLE (représentante, cheffe de délégation) M. VAN LANCKER (représentant de la profession) M. ROLAND (représentant de la profession)
France :	Mme HENNION (représentante, cheffe de délégation) M. FLIPO (suppléant) M. FIORILLO (représentant de la profession) Mme BILLIG (représentante de la profession - suppléante)
Luxembourg :	M. SCHROEDER (représentant, chef de délégation) Mme SIEBRECHT (suppléante)
Pays-Bas :	M. KLEIBERG (représentant, chef de délégation) M. DE HOOGE (suppléant) M. WINGELAAR (représentant de la profession)
Suisse :	M. NUSSER (représentant, chef de délégation) M. BLESSINGER (suppléant) Mme GEBHARD (suppléante) M. METZGER (représentant de la profession)

**Résolution  
CDNI 2024-II-2  
Péréquation financière internationale 2023**

La Conférence des Parties contractantes,

vu l'article 14 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et l'article 2 de son Règlement intérieur,

approuve la péréquation financière 2023, arrêtée par l'Instance internationale de péréquation et de coordination,

rappelle :

-que l'article 6 alinéa 1 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, stipule que « les rétributions d'élimination versées seront exclusivement affectées au financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments » ;

-qu'aucun bénéfice ne doit être réalisé dans ce cadre ;

-qu'il appartient aux institutions nationales de prendre toutes les dispositions nécessaires afin que les montants à reporter restent intégralement disponibles pour être employés exclusivement aux fins précitées.

Cette résolution prend effet le 12 décembre 2024.

**Annexe**

## Synthèse des données annuelles 2023

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens								
2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		28	6 409	9 875	351	12	5 882	22 557	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>		424	1 859	144	2	1 751	4 180	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	22	3 361	11 144	218	13	11 692	26 450	
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg		15 614	70 351	2 600	300	33 895	+	122 760
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	620	128 581	209 076	14 843	308	156 326	+	509 754
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	159	74 507	150 107	4 410	134	43 469	+	272 786
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast olehoudend afval	kg	779	218 702	429 534	21 853	742	233 690		905 300
5	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		15 333	6 082	730			+	22 145
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		6 957	46 085		84	17 259	+	70 385
	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	57	22 290	52 167	730	84	17 259		92 587
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	92 706	2 033 537	4 012 127	319 706	9 973	5 747 251	+	12 215 300
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 9 485				+/-	- 9 485
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	92 706	2 033 537	4 002 642	319 706	9 973	5 747 251		12 205 815
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€								
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	108 751	1 131 982	7 832 462	439 053	451 575	2 547 969	+	12 511 793
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 157					-/-	- 3 157
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€							+/-	-
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)-*	€								-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	108 751	1 128 825	7 832 462	439 053	451 575	2 547 969		12 508 636
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>								-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	10 330	123 442	968 220	44 327	197	190 635		1 337 151

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

## Calcul de la péréquation finale annuelle et la distribution

Article 4.03 Annexe 2 de la Convention / Übereinkommen Artikel 4.03 Anlage 2 / Verdrag Artikel 4.03 bijlage 2								
IIPC PA 2023								
	Données IN/ Angabe NI/ Gegevens NI			Péréquation financière / Finanzausgleich / Financiële verevening				
IN	Coûts/ Kosten/ kosten	Recettes/ Einnahmen/ Opbrengsten	Part coûts/ Anteil Kosten/ Andeel in kosten	Part convent. Recettes/ vertraglicher Anteil Einnahmen/ Andeel opbrengsten cf. Verdrag	Péréquation/ Ausgleich/ Verevening	Somme des péréquations provisoires/ Summe vorläufige Ausgleiche/ totaal van de voorlopige vereveningen	Péréquation complémentaire/ Restausgleich/ Additioneele verevening	Excédents ou déficits/ Mehreinnahme oder Defizit/ Overschot of tekort
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	Cnsq=Σ(CnT1 à CnT4)	ΔCn=Cn-Cnsq	U=Xn-Zn+Cnsq+ΔCn
DE	5 747 250,55 €	2 547 969,20 €	0,4708616890978	5 889 837,29 €	3 341 868,09 €	3 412 439,18 €	- 70 571,10 €	142 586,74 €
BE	2 033 536,78 €	1 128 824,92 €	0,1666039360461	2 083 987,93 €	955 163,01 €	877 604,66 €	77 558,35 €	50 451,15 €
FR	92 706,34 €	108 751,00 €	0,0075952602836	95 006,34 €	- 13 744,66 €	-6 301,62 €	- 7 443,03 €	2 300,00 €
LUX	9 973,08 €	451 575,48 €	0,0008170761399	10 220,51 €	- 441 354,97 €	-441 177,24 €	- 177,73 €	247,43 €
NL	4 002 642,00 €	7 832 462,00 €	0,3279291126387	4 101 945,77 €	- 3 730 516,23 €	-3 681 542,45 €	- 48 973,78 €	99 303,77 €
CH	319 706,00 €	439 053,00 €	0,0261929257938	327 637,76 €	- 111 415,24 €	-161 022,53 €	49 607,28 €	7 931,75 €
<b>Σ</b>	<b>12 205 814,75 €</b>	<b>12 508 635,60 €</b>	<b>1,00</b>	<b>12 508 635,60 €</b>	<b>- 0,00 €</b>	<b>- 0,00 €</b>		<b>302 820,84 €</b>
	<b>Solde/Saldo/</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>302 820,85 €</b>					

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage							
2023 IN débitrices / Zahlungsleistende IN / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE	69 937,60					633,50	70 571,10
FR	7 443,03						7 443,03
LUX	177,73						177,73
NL						48 973,78	48 973,78
CH							0,00
SUMME / TOTAL	77 558,36	0,00	0,00	0,00	0,00	49 607,28	
							127 165,64
							127 165,64

**Résolution  
CDNI 2024-II-3  
Partie A**

**Augmentation du montant de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux à 12,00 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1<sup>er</sup> janvier 2026**

La Conférence des Parties Contractantes,

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

vu la proposition de l'IIPC du 19 novembre 2024 soumise conformément à l'article 4.01 paragraphe 1 du Règlement d'application de la Convention susmentionnée,

vu le rapport de l'IIPC du 20 novembre 2024 relatif à l'évaluation annuelle du système de financement conformément à l'article 6 de la CDNI, joint à la présente résolution,

suivant les estimations des institutions nationales qui indiquent qu'il est très probable que les recettes provenant de la rétribution d'élimination ne couvriront plus le coût de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux dès 2024 avec un montant à 10,00 euros,

tenant compte de l'avis de la profession qui souhaite maintenir un haut niveau de qualité de service pour le réseau de stations de réception et d'élimination,

décide de porter le montant de la rétribution d'élimination à 12,00 euros pour 1000 l de gazole délivré au 1<sup>er</sup> janvier 2026,

décide d'amender l'article 3.03 du Règlement d'application en conséquence,

donne mandat au Secrétariat d'effectuer les démarches nécessaires pour procéder à l'adaptation technique du système de paiement électronique de la CDNI (SPE-CDNI) pour rendre opérationnelle l'augmentation de la rétribution d'élimination au 1<sup>er</sup> janvier 2026.

L'amendement en annexe 1 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2026.

**Annexe 1** : Amendement de l'article 3.03 du Règlement d'application.

**Annexe 2** : Rapport de l'IIPC relatif à l'évaluation annuelle du système de financement et proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2026 (articles 10 et 14).



**Annexe 1 CDNI 2024-II-3**

**Augmentation de la rétribution d'élimination à 12,00 euros à compter du 1er janvier 2026  
Amendement de l'article 3.03 du Règlement d'application**

L'article 3.03, paragraphe 1 du Règlement d'application est amendé comme suit :

- « (1) La rétribution d'élimination s'élève à 12,00 euros (augmentée de la TVA) pour 1000 l de gazole délivré. Le calcul du montant doit être basé sur le volume du gazole correspondant au volume à 15 °C. »

**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 2026**  
**(Articles 10 et 14)**

**1. Recettes et dépenses de 2011 à 2023**

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 au cours des sept premières années de fonctionnement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment. 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 deuxième 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 la 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 à peu près stable.

Les raisons de cette évolution sont multiples :

- l'inflation avec les salaires qui augmentent et les clauses contractuelles de révision des prix ;
- les coûts d'exploitation des stations de réception suivent les indices du coût de la vie ainsi que ceux du gazole ;
- le coût de l'élimination des eaux de fond de cale est en hausse ;
- l'augmentation des coûts d'élimination et de traitement comme de nouvelles taxes (les taxes sur l'incinération...) ;
- les revenus tirés des huiles usagées sont infimes et peuvent être négligés ;
- les nouveaux investissements.

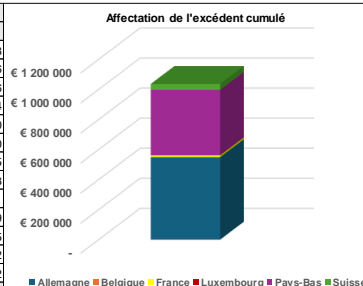
L'augmentation des coûts et la diminution des recettes a conduit à une augmentation du montant de la rétribution d'élimination d'un euro au 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour permettre la continuité du financement du système. Cette augmentation a permis d'enregistrer près de 1 340 000 euros de recettes 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 quantités de gazole avariées. Ces derniers ont diminué de manière significative après une légère hausse à la fin de la pandémie de la COVID 19 en 2021.

Des coûts élevés dans une conjoncture d'inflation inédite ont à nouveau menés à une situation déficitaire en 2022. Afin de garantir l'équilibre 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.

### Recettes et dépenses de 2011 à 2023<sup>1</sup>

	Recettes	Coût	Excédent	Allemagne	Belgique	France	Luxembourg	Pays-Bas	Suisse
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	80 995	-	761	306 798	26 428
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	77 802	2 474	823	311 751	24 876
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	78 630	13 986	875	331 705	19 556
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	124 147	6 738	555	303 194	19 574
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	103 604	5 922	651	247 165	22 220
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	52 689	798	298	114 131	8 810
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	21 433	857	100	48 281	3 415
2018	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	- 506 207	- 157 905	- 5 021	- 814	- 331 329	- 23 073
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	- 516 814	- 154 402	- 4 261	- 829	- 346 371	- 24 581
2020	9 685 925	11 428 181	- 1 742 256	- 852 871	- 260 048	- 9 245	- 918	- 579 984	- 39 189
2021	11 423 301	11 293 811	129 490	61 559	18 969	620	71	45 125	3 145
2022	10 960 799	11 318 092	- 357 293	- 166 435	- 62 475	- 2 725	- 322	- 116 023	- 9 312
2023	12 508 636	12 205 815	302 821	142 587	50 451	2 300	247	99 304	7 932
<b>Total</b>	<b>137 881 062</b>	<b>136 870 826</b>	<b>1 010 236</b>	<b>548 860</b>	<b>- 26 110</b>	<b>12 443</b>	<b>1 498</b>	<b>433 747</b>	<b>39 801</b>



A fin 2023 le système enregistre un excédent provisoire cumulé d'environ 1 010 000 euros.

### Reports cumulés de 2011 à 2023<sup>1</sup>

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (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 €	142 586,74 €	548 858,67 €
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 €	50 451,15 €	- 26 111,65 €
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 €	2 300,00 €	12 443,33 €
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 €	247,43 €	1 499,04 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,88 €	247 165,17 €	114 130,88 €	48 280,59 €	- 331 329,08 €	- 346 370,74 €	- 579 984,00 €	45 125,30 €	- 116 022,83 €	99 303,77 €	433 746,86 €
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 €	7 931,75 €	39 800,33 €
<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>302 820,84 €</b>	<b>1 010 236,58 €</b>

Entre 2011 et 2023, la profession de la navigation a contribué au système à hauteur de 138 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 137 millions d'euros.

Au total, cet excédent a atteint environ 1 010 000 euros entre 2011 et 2023.

Le réseau de stations de réception existant, créé à l'entrée en vigueur de la CDNI, n'a guère évolué entre 2011 et 2023. Un seul État a développé de manière significative le réseau qui existait en 2011. La hausse des coûts qui s'en est suivie n'était pas très marquée.

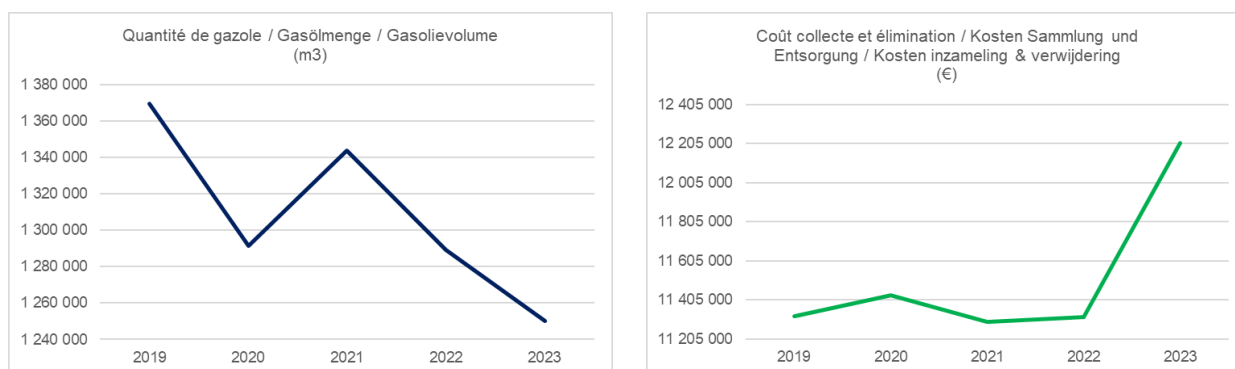
<sup>1</sup> Sauf avis contraire, toutes les données sont extraites des péréquations financières internationales de la CDNI. Les données 2023 sont des données provisoires.

## 2. Évolution financière à la fin du troisième trimestre 2024

Après le troisième trimestre, les recettes s'élèvent à 9 004 222 euros et les coûts de réception à 9 137 354 euros. Ce qui conduit à un résultat négatif de – 133 132 euros.

Le montant de la rétribution d'élimination a été porté à 10,00 euros pour 1 000 l de gazole détaxé délivré au 1<sup>er</sup> janvier 2023. Les effets attendus de cette augmentation ne sont pas observés sur les résultats provisoires de la péréquation financière internationale. Les institutions nationales estiment que **2024 enregistrera vraisemblablement un résultat négatif plus important encore.**

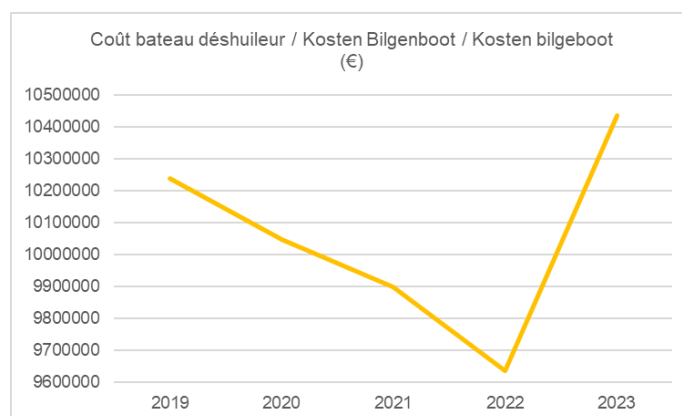
A l'exception de l'année 2021 les quantités avitaillées sont en constante baisse depuis 2017. Les coûts sont quant à eux à un niveau élevé et continuent d'augmenter. Ils dépendent notamment des prix du gazole, de l'inflation et du coût de la vie. Cette augmentation devrait se poursuivre dans une moindre mesure en 2024.



Le coût d'exploitation des bateaux déshuileurs (qui correspond à environ 85 % des coûts de réception) après plusieurs années de baisse est à nouveau à la hausse en 2023.

Les raisons de cette évolution sont multiples :

- Les coûts d'exploitation des bateaux déshuileur, tout comme ceux des autres types de stations de réception sont en hausse en raison de l'augmentation du prix du gazole et de l'inflation.
- Le coût de l'élimination des eaux de fond de cale est en hausse.



### 3. Prévisions pour 2026

Les institutions nationales ont communiqué les prévisions ci-après. Les données prévisionnelles manquantes ont été complétées par le Secrétariat sur la base des données des années antérieures et de la tendance actuelle. Pour la Belgique et les Pays-Bas a été appliqué un taux de 2 % de hausse des coûts pour 2026 et 2027. Pour les recettes 2026 et 2027 a été appliqué la moyenne des recettes de 2023 à 2025.

#### *Estimation des recettes et dépenses 2023-2027<sup>1</sup>*

Etat	Coûts PF provisoire 2023	Estimation coûts 2024	Estimation coûts 2025	Estimation coûts 2026	Estimation coûts 2027	Recettes PF provisoire 2023	Estimation recettes 2024	Estimation recettes 2025	Estimation recettes 2026	Estimation recettes 2027
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
DE	5 747 250,55 €	5 800 000,00 €	5 550 000,00 €	5 650 000,00 €	5 750 000,00 €	2 547 969,20 €	2 300 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €
BE	2 033 536,78 €	2 083 480,60 €	2 122 604,60 €	2 165 056,69 €	2 208 357,83 €	1 128 824,92 €	1 211 166,13 €	1 235 389,45 €	1 192 000,00 €	1 192 000,00 €
FR	92 706,34 €	112 500,00 €	150 000,00 €	155 000,00 €	160 000,00 €	108 751,00 €	90 600,00 €	91 000,00 €	91 000,00 €	91 000,00 €
LUX	9 973,08 €	10 150,00 €	10 300,00 €	10 450,00 €	10 600,00 €	451 575,48 €	520 000,00 €	520 000,00 €	520 000,00 €	520 000,00 €
NL	4 002 642,00 €	3 944 900,00 €	4 142 100,00 €	4 249 200,00 €	4 566 700,00 €	7 832 462,00 €	7 135 540,00 €	7 574 000,00 €	7 444 800,00 €	7 509 400,00 €
CH	319 706,00 €	280 000,00 €	280 000,00 €	283 000,00 €	285 000,00 €	439 053,00 €	420 000,00 €	420 000,00 €	425 000,00 €	430 000,00 €
<b>Total</b>	<b>12 205 814,75 €</b>	<b>12 231 030,60 €</b>	<b>12 255 004,60 €</b>	<b>12 512 706,69 €</b>	<b>12 980 657,83 €</b>	<b>12 508 635,60 €</b>	<b>11 677 306,13 €</b>	<b>12 240 389,45 €</b>	<b>12 072 800,00 €</b>	<b>12 142 400,00 €</b>

Pour 2026, les institutions nationales prévoient des recettes de 12 millions d'euros au total et des dépenses de 12,5 millions d'euros au total. Si ces montants se confirment, l'année 2026 se clôturera par un déficit de 0,5 million d'euros et, l'excédent cumulé depuis 2011 serait totalement absorbé. Le système de réception et de traitement ne serait plus financé.

Les raisons de cette évolution sont les suivantes :

- 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 ;
- le renouvellement des marchés de collecte et de traitement des huiles usagées aura des coûts supérieurs aux marchés actuels ;
- l'indexation des coûts (notamment pour le personnel et le gazole). Les coûts d'exploitation des stations de réception suivent notamment les indices du coût de la vie et les coûts salariaux pour le personnel des stations de réception ;
- aucun État n'a prévu des investissements majeurs en 2025 ;
- dans une moindre mesure, l'introduction de nouveaux carburants.

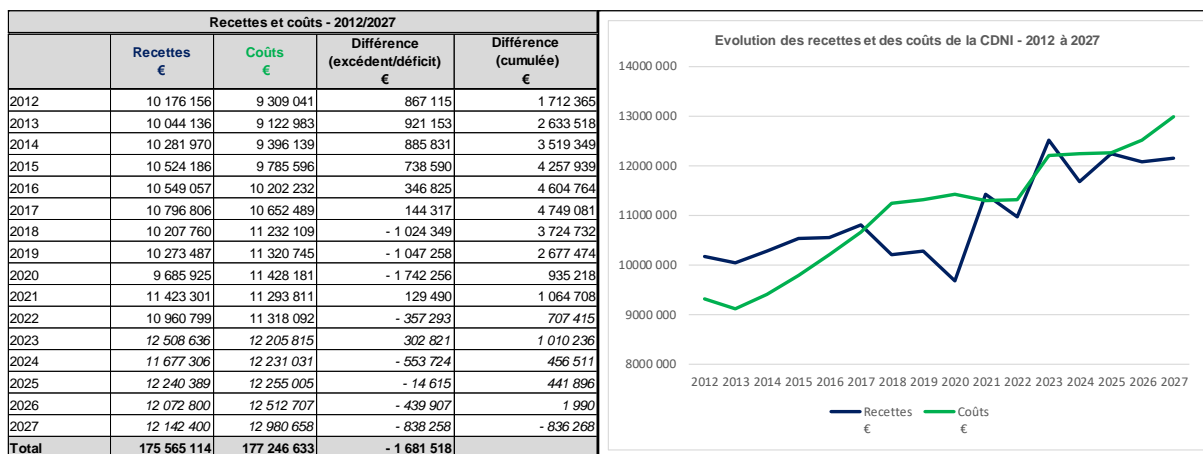
### 4. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives

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 2023 à 2027 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 2023 présentent un excédent cumulé depuis 2011 d'environ 1 010 000 euros. Toutefois, une baisse considérable des recettes excédentaires annuelles a déjà été constatée au cours des dernières années, notamment depuis 20018. Les recettes issues des avitaillements sont restées globalement stables (avec les augmentations successives de la rétribution d'élimination), tandis que les coûts ne cessent d'augmenter. L'année en cours (2024) devrait s'achever avec un déficit. 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 graisseux. Il est même très probable que les recettes ne couvriront plus les dépenses à court terme et qu'une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination devra intervenir dès 2026.

<sup>1</sup> Pour la France les estimations ne concernent que le Rhin et la Moselle internationale.

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 1000 l de gazole détaxé délivré.

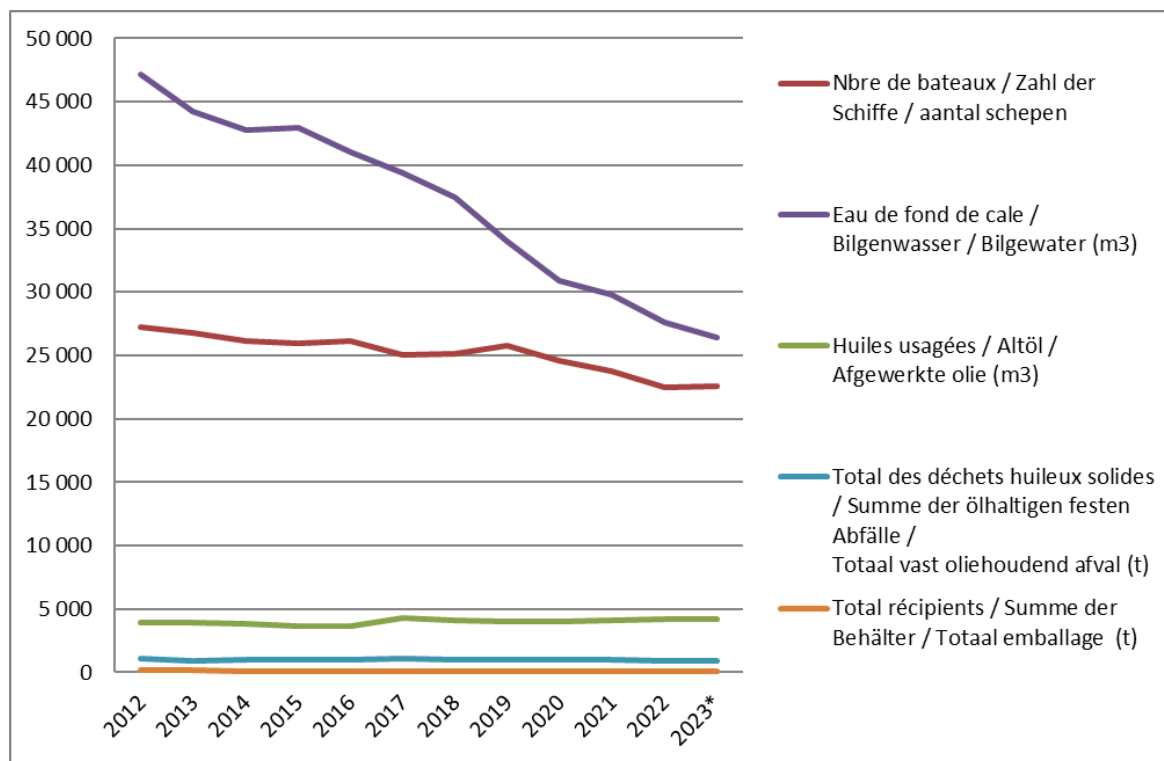


Cette figure montre qu'à partir de 2024, les recettes seront à nouveau inférieures aux dépenses et que l'excédent cumulé actuel aura été quasiment absorbé d'ici 2026.

En ce qui concerne la quantité de déchets huileux et graisseux collectés, en nombre d'opérations et en quantité, la tendance générale est à la baisse.

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 et
2. l'inflation s'est également traduite par une augmentation significative des coûts.



\* provisoire / Vortäufig / voorlopig

## 5. 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 grosso modo 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>1</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. Toutefois, un ajustement du réseau peut être envisagé si les recettes et les dépenses connaissent des changements significatifs<sup>2</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.
- 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 associé les IN dans ses réflexions. Elle a pris en compte la rétribution d'élimination dans son évaluation et envisage un système qui assure un équilibre entre les recettes et les dépenses, comme souhaité par la profession.
- Il convient également de considérer **les besoins de modernisation de la flotte des bateaux déshuileurs**<sup>3</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 six bateaux possèdent actuellement une double coque. Des concertations seront entreprises au niveau national et international 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 l 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 ;
- 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 dès 2024 avec un montant de rétribution d'élimination à 10 euros pour 1000 l de gazole détaxé délivré.

**Au vu des derniers développements concernant le système, une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination devra intervenir dès 2026.**

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

---

<sup>1</sup> CPC (21) 18 final = CDNI/G (21) 31 final = IIPC (21) 25 final

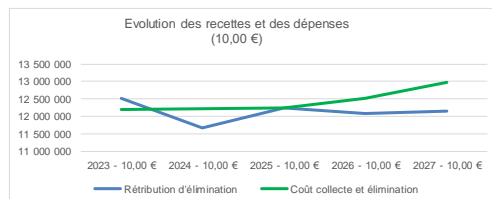
<sup>2</sup> CPC (21)m 35

<sup>3</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

Sur la base des estimations pour les années 2023-2027, l'IIPC 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 10,00 euros

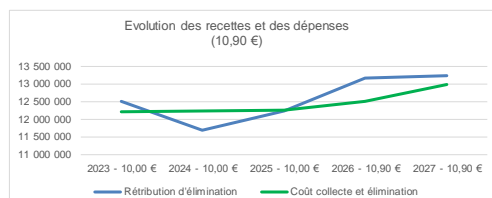
à 10,00€					
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,00 €	2027 - 10,00 €
Coût collecte et élimination	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Rétribution d'élimination	12 508 636	11 677 306	12 240 389	12 072 800	12 142 400
Excédent / déficit	302 821	-553 724	-14 615	-439 907	-838 258
Excédent / déficit cumulé	1 010 236	456 511	441 896	1 990	-836 268



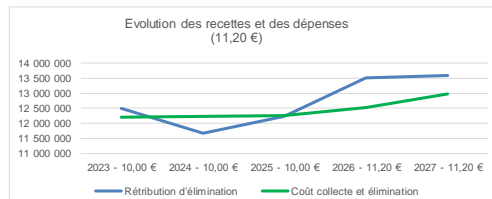
Cette hypothèse ne permet plus le financement du système dès 2026 et les excédents cumulés n'offriront plus la trésorerie nécessaire au financement du système sans recours à l'emprunt bancaire.

### Hypothèse 2 : augmentation du montant de la rétribution d'élimination en 2026 pour un maintien pluriannuel

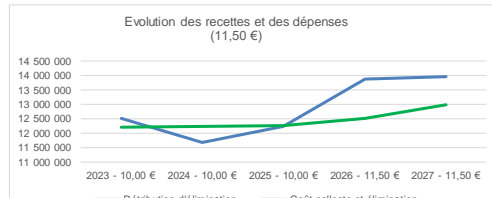
à 10,90€					
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,90 €	2027 - 10,90 €
Coût collecte et élimination	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Rétribution d'élimination	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 159 352	13 235 216
Excédent / déficit	302 821	-553 724	-14 615	646 645	254 558
Excédent / déficit cumulé	1 010 236	456 511	441 896	1 088 542	1 343 100



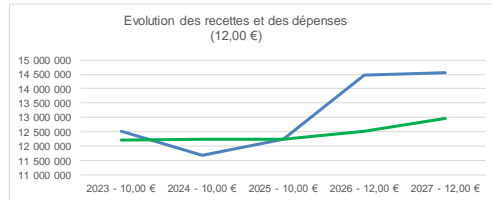
à 11,20€					
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,20 €	2027 - 11,20 €
Coût collecte et élimination	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Rétribution d'élimination	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 521 536	13 599 488
Excédent / déficit	302 821	-553 724	-14 615	1 008 829	618 830
Excédent / déficit cumulé	1 010 236	456 511	441 896	1 450 726	2 069 556



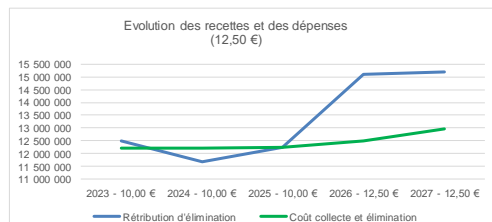
à 11,50€					
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,50 €	2027 - 11,50 €
Coût collecte et élimination	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Rétribution d'élimination	12 508 636	11 677 306	12 240 389	13 883 720	13 963 760
Excédent / déficit	302 821	-553 724	-14 615	1 371 013	983 102
Excédent / déficit cumulé	1 010 236	456 511	441 896	1 812 910	2 796 012



à 12,00€					
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,00 €	2027 - 12,00 €
Coût collecte et élimination	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Rétribution d'élimination	12 508 636	11 677 306	12 240 389	14 487 360	14 570 880
Excédent / déficit	302 821	-553 724	-14 615	1 974 653	1 590 222
Excédent / déficit cumulé	1 010 236	456 511	441 896	2 416 550	4 006 772



à 12,50€					
	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,50 €	2027 - 12,50 €
Coût collecte et élimination	12 205 815	12 231 031	12 255 005	12 512 707	12 980 658
Rétribution d'élimination	12 508 636	11 677 306	12 240 389	15 091 000	15 178 000
Excédent / déficit	302 821	-553 724	-14 615	2 578 293	2 197 342
Excédent / déficit cumulé	1 010 236	456 511	441 896	3 020 190	5 217 532





## **7. Proposition pour le montant de la rétribution d'élimination 2025**

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

- décider de maintenir le montant de la rétribution d'élimination à 10,00 Euros (article 3.03) jusqu'au 31 décembre 2025, le porter à 12,00 euros à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026 ;
- décider de publier le présent rapport sans les présentes conclusions ;
- communiquer sans tarder sur l'augmentation du montant de la rétribution d'élimination dès le 1<sup>er</sup> janvier 2026 ;
- 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 l'évolution des coûts ;
- inviter le secteur à se positionner sur les besoins futurs de couverture du réseau de stations de réception.

### **Appendices :**

Appendice 1 : Données cumulées et variation en %, 2012-2023

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

Appendice 1

Données cumulées et variations en % 2012 - 2023

CDNI																
														TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2023	
	2012-2023		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*		
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	22 557	325 230	-17,05%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie (m³)	m³	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 127	4 177	4 180	52 585	6,58%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater (m³)	m³	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 765	27 619	26 450	454 531	-43,87%
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle /															
4	Totaal vast oliehoudend afval (t)	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	905	7 967	-16,17%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage (t)	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	119	99	93	1 039	-42,58%
	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	12 205 815	136 870 824	31,12%
	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene															
Xn -	Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage															
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 685 926	11 423 301	10 960 799	12 508 636	137 881 061	22,92%

\* 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>1</sup>**

						
						
	11	3	1	1	20	1
	2	7			1	
	Selon les besoins Nach Bedarf naar behoefte	2				

Source : CDNI (2024)

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 près de **50 stations de réception, réparties comme suit :**

**37 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,**

**21 aux Pays-Bas** dont quatre bateaux déshuileurs avec une double coque et

**1 en Suisse.**

<sup>1</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).

Stations de réception (avec les secteurs parcourus) :

Bateau déshuileur 9	Secteur Duisbourg/Rhin inférieur, de Duisbourg à Emmerich
Bateau déshuileur 5	Secteur Datteln, du secteur du Canal Dortmund-Ems à Bergeshövede
Bateau déshuileur 7	Secteur Mannheim/Ludwigshafen/Neckar et Rhin supérieur jusqu'à Iffezheim
Bateau déshuileur 6	Secteur Mayence, vers l'aval jusqu'à Bingen/Main et jusqu'à Francfort
Bateau déshuileur 8	Du secteur Duisburg/Moselle/Sarre Du secteur Duisburg/Main/Canal Main-Danube jusqu'à Ratisbonne
Bateau déshuileur 10	Secteur Ratisbonne, partie allemande du Danube
Bateau déshuileur 4	Minden/secteur « Kanalviereck »/Brême
Bateau déshuileur « Marpol Taxi »	Secteur portuaire de Hambourg
Installation à terre UTG	Secteur de Bremerhaven
Installation à terre HÖG	Hambourg
Bateau avitailleur/déshuileur « Elbe »	Secteur de Magdebourg
Bateau avitailleur/déshuileur « Spree »	Secteur de Berlin
Bateau de collecte « Roland Menz »	Voies d'eau entre l'Elbe et l'Oder

Lorsque cela s'avère nécessaire, le BEV organise en complément des collectes dans toute l'Allemagne en ayant recours à des camions déshuileurs.

En 2025, l'Allemagne prévoit une restructuration partielle de sa flotte de bateaux déshuileur.

Un bateau déshuileur sur le Danube n'interviendra plus que de manière intermittente tout en assurant les besoins de la batellerie.

### **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 eaux de fond 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, aucune collecte 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 de l'eau de fond 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 20 bateaux déshuileurs 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, sont utilisés des camions. Toutes les stations de réception collectent tous les déchets relevant de la Partie A.

### Stations de réception :

Secteur 1 Noord-Nederland	- Delfzijl/Eemshaven – 1 bateau déshuileur - Harlingen - 1 bateau déshuileur - Urk/Kampen/Lelystad – 1 bateau déshuileur - Stavoren -1 bateau déshuileur
Secteur 2 Amsterdam-IJmuiden	2 bateaux déshuileurs
Secteur 3 Rotterdam	3 bateaux déshuileurs
Secteur 4 Vlissingen-Terneuzen	Vlissingen – 1 bateau déshuileur Terneuzen – 1 bateau déshuileur
Secteur 5 Drechtsteden et environs	4 bateaux déshuileurs
Secteur 6 Nijmegen – Lobith	Nijmegen – 2 bateaux déshuileur Lobith – 1 bateau déshuileur
Secteur 7 Maasbracht	1 bateau déshuileur
Secteur 8 Volkerak zuidzijde	1 bateau déshuileur
Walstation Nieuwegein	1 station à terre

### **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'offres. 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 bâtiments. 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 réception (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 de fond de cale 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. Le marché est attribué pour deux ans.

#### **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.

**Résolution  
CDNI 2024-II-4  
Partie B**

**Suppression de l'indication de la température pour le transport de soufre liquide afin  
d'assurer à plus long terme la compatibilité de l'article 6.03, paragraphe 7, lettre d) du  
Règlement d'application de la CDNI avec l'ADN**

La Conférence des Parties Contractantes,

vu la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et notamment ses articles 3, 14 et 19,

considérant que la prévention des déchets est une nécessité pour des raisons de protection de l'environnement ainsi que de sécurité et de santé des personnels et des usagers de la navigation intérieure ainsi que pour les secteurs de l'économie qui y sont liés,

considérant que l'indication chiffrée d'une température de transport maximale admissible pour le soufre liquide n'a pas d'incidence sur les objectifs de la CDNI et, par conséquent, n'est pas pertinente dans l'attestation de déchargement,

souhaitant alléger la charge administrative pour la profession,

sur proposition du groupe de travail CDNI/G,

décide d'amender l'article 6.03, paragraphe 7, lettre d) du Règlement d'application de la CDNI comme indiqué dans l'annexe.

La présente résolution prend effet immédiatement.

**Annexe**

**Annexe CDNI 2024-II-4**

**« Article 6.03**

*Attestation de déchargement*

Modifié par les Résolutions CDNI 2012-I-2, CDNI 2021-I-5, CDNI 2023-I-5 et CDNI 2023-II-6

« [...]

(7) Les paragraphes 1 et 4 ne s'appliquent pas aux bateaux qui sont utilisés pour :

- a) le transport de conteneurs,
- b) le transport de cargaisons mobiles (bateaux rouliers), de colis, de colis lourds et de grands appareils.

Les paragraphes 1 et 4 ne s'appliquent pas aux bateaux uniquement utilisés pour :

- a) la livraison de carburants, d'eau potable et d'avitaillements de bord à des navires de mer et bateaux de la navigation intérieure (bateaux avitailleurs),
- b) la collecte de déchets huileux et graisseux provenant de navires de mer et de bateaux de la navigation intérieure,
- c) le transport de gaz liquéfiés (ADN, Type G),
- d) le transport de soufre brut liquide (~~à 180 °C~~), de ciment, de cendres volantes et de matières comparables qui sont transportées en vrac ou pouvant être pompées, lorsqu'un système approprié exclusivement pour la catégorie de cargaison concernée est utilisé pour le chargement, le déchargement et le stockage à bord,
- e) le transport de sable, de graviers et/ou de produits de dragage depuis le lieu d'extraction vers le site de déchargement. ».

## IIPC

### Résolution IIPC 2024-II-1

#### Constat de la péréquation provisoire 2<sup>e</sup> trimestre 2024

*Résolution arrêtée le 14 août 2024*

#### Déroulement de la procédure

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A de la CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 2<sup>e</sup> trimestre 2024.
  - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (annexe 1) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1<sup>er</sup> août 2024.
  - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
  - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).
2. Particularités
  - a) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
  - b) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

#### Paielement dû au titre de la péréquation du 2<sup>e</sup> trimestre 2024

3. L'IIPC approuve la péréquation du 2<sup>e</sup> trimestre 2024 sur la base de ce qui suit :
  - a) Charges totales : 6 142 153,32 €
  - b) Recettes totales : 5 930 862,20 €
  - c) Résultat : - 211 291,12 €
  - d) Distribution :

SAB à :	
→ ITB :	176 193,01 €
→ BEV :	636 211,20 €
→ VNF:	9 267,44 €
LUX à :	
→ BEV :	132 136,19 €
SRH à :	
→ ITB :	50 798,91 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2024, état 2<sup>ème</sup> trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T2/2024	Report provisoire 2023	Solde reporté 2011-2022	Etat Cumulé
	Dn T2			
DE	- 98 355,45 €	212 906,43 €	406 271,94 €	520 822,92 €
BE	- 35 395,60 €	75 332,21 €	- 76 562,79 €	- 36 626,19 €
FR	- 2 035,91 €	3 434,32 €	10 143,32 €	11 541,73 €
LUX	- 110,48 €	369,45 €	1 251,62 €	1 510,59 €
NL	- 70 646,46 €	148 277,55 €	334 443,08 €	412 074,17 €
CH	- 4 747,22 €	9 872,47 €	31 868,58 €	36 993,83 €
<b>Σ</b>	- <b>211 291,12 €</b>	<b>450 192,43 €</b>	<b>707 415,74 €</b>	<b>946 317,05 €</b>

### Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

Annexe 1 IIPC 2024-II-1

<div>CDNI</div> Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven								
PT 2 2024		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	11	-	2 406	62	3	1 387	3 869
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m <sup>3</sup>	-	53	485	38	-	430
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m <sup>3</sup>	18	818	2 589	30	1	2 782
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	123	3 569	17 293	430	-	6 091
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	108	31 064	49 406	1 854	80	37 125
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	157	16 853	32 548	840	18	10 341
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	387	51 486	99 247	3 124	98	53 557
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg	30		1 971	320		+
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	55		11 026		4 613	+
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	85	6 005	12 997	320	-	4 613
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	36 235	523 713	1 023 623	72 000	3 212	1 382 195
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	36 235	523 713	1 023 623	72 000	3 212	1 382 195
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 842			+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	36 235	523 713	1 019 781	72 000	3 212	1 382 195
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€	26 533	296 579	1 842 948	122 657	135 237	618 551
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	26 533	296 579	1 842 948	122 657	135 237	618 551
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€						-/-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)*	€						+/-
	(***) Différence de systèmes /Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€						-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	26 533	296 579	1 842 948	122 657	135 237	618 551
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m <sup>3</sup>						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m <sup>3</sup>	459	30 020		12 313	30	46 368

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

En Suisse les récipients huileux en plastique sont collectés, traités et comptabilisés avec les chiffons usagés.

Ölhaltigen Plastikbehälter sind in der Summe Altlappenenthalt, weil diese ölhaltigen plastikbehälter in Basel (CH) zusammen mit den Altlappen entsorgt werden müssen.

Oliehoudende emballage kunststof zijn inbegrepen in het totaal van poetsdoeken omdat deze Oliehoudende emballage kunststof samen met de poetsdoeken in Bazel (CH) moeten worden verwijderd.

L'IN belge, n'a pas obtenu de ses prestataires le nombre de bateaux et la répartition des récipients huileux. Des coûts du premier trimestre ont été régularisés sur le deuxième trimestre. Les coûts imputables au deuxième trimestre ne sont pas complets.

Die belgische NI, erhielt von ihren Vertragspartnern nicht die Anzahl der Schiffe und die Verteilung der ölhaltigen Behälter. Kosten aus dem ersten Quartal wurden auf das zweite Quartal übertragen. Die Kosten, die dem zweiten Quartal zuzurechnen sind, sind nicht vollständig.

Het Belgische NI ontving het aantal schepen en de distributie van oliehoude emballage niet van zijn conventionele partners. Kosten van het eerste kwartaal werden overgedragen naar het tweede kwartaal. De kosten die kunnen worden toegerekend aan het tweede kwartaal zijn niet volledig.

Annexe 2 IIPC 2024-II-1

Calcul de péréquation							
Année 2024/2. trimestre							
IIPC PT 2024-2							
	Données IN 2T2024			Péréquation financière			
Etat/IN	coûts	recettes	part coûts	part convent. Recettes	Péréquation	Péréquation T1	Péréquation T2
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	Cn T1	Cn T2
DE	2 859 155,92 €	1 148 578,39 €	0,4654973217113	2 760 800,47	1 612 222,08 €	843 874,70 €	768 347,38 €
BE	1 028 936,90 €	618 462,47 €	0,1675205496173	993 541,30	375 078,83 €	148 086,90 €	226 991,92 €
FR	59 183,00 €	40 515,00 €	0,0096355458610	57 147,09	16 632,09 €	7 364,65 €	9 267,44 €
LUX	3 211,50 €	257 555,34 €	0,0005228622329	3 101,02	254 454,32 €	122 318,13 €	132 136,19 €
NL	2 053 666,00 €	3 644 520,00 €	0,3343560300445	1 983 019,54	1 661 500,46 €	839 828,82 €	821 671,64 €
CH	138 000,00 €	221 231,00 €	0,0224676905330	133 252,78	87 978,22 €	37 179,31 €	50 798,91 €
Σ	6 142 153,32 €	5 930 862,20 €	1,00	5 930 862,20 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €





**Résolution  
IIPC 2024-II-2  
Constat de la péréquation provisoire 3<sup>e</sup> trimestre 2024**

*Résolution arrêtée le 20 novembre 2024*

**Déroulement de la procédure**

1. Sur la base de l'article 4.02 de la Partie A de la CDNI et du Règlement intérieur (RI) de l'IIPC, le Secrétariat a réalisé la péréquation provisoire du 3<sup>e</sup> trimestre 2024.
  - a) Le tableau « données trimestrielles provisoires » (**annexe 1**) regroupe toutes les données communiquées par les IN à la date du 1<sup>er</sup> novembre 2024.
  - b) Le résultat de la péréquation trimestrielle figure dans le tableau « calcul de péréquation » (**annexe 2**).
  - c) La distribution de la recette sur la base de cette péréquation provisoire est présentée dans le tableau de distribution (**annexe 3**).
2. Particularités
  - a) Le Secrétariat a tenu compte des intérêts lorsqu'ils ont été indiqués par les IN.
  - b) Les reports présentés ne tiennent pas compte de la péréquation financière annuelle 2023.
  - c) Les volumes de gazole pays signataires seront reportés sur la péréquation financière internationale.

**Paiement dû au titre de la péréquation du 3<sup>ème</sup> trimestre 2024**

3. L'IIPC approuve la péréquation du 3<sup>ème</sup> trimestre 2024 sur la base de ce qui suit :
  - a) Charges totales : 9 137 354,09 €
  - b) Recettes totales : 9 004 222,48 €
  - c) Résultat : - 133 131,61 €
  - d) Distribution :
    - SAB à :
      - ITB : 181 218,87 €
      - BEV : 667 068,61 €
      - VNF : 3 537,28 €
    - LUX à :
      - BEV : 132 013,24 €
    - SRH à :
      - ITB : 49 052,34 €

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

4. Les montants reportés dans le cadre de la péréquation pour l'exercice 2024, état 3<sup>ème</sup> trimestre, sont les suivants :

Etat/IN	Report trimestre T3/2024	Report provisoire 2023	Solde reporté 2011-2022	Etat Cumulé
	Dn T3			
DE	- 62 079,89 €	212 906,43 €	406 271,94 €	557 098,48 €
BE	- 22 423,22 €	75 332,21 €	- 76 562,79 €	- 23 653,81 €
FR	- 1 265,63 €	3 434,32 €	10 143,32 €	12 312,01 €
LUX	- 92,08 €	369,45 €	1 251,62 €	1 528,98 €
NL	- 44 240,22 €	148 277,55 €	334 443,08 €	438 480,41 €
CH	- 3 030,57 €	9 872,47 €	31 868,58 €	38 710,48 €
<b>Σ</b>	- <b>133 131,61 €</b>	<b>450 192,43 €</b>	<b>707 415,74 €</b>	<b>1 024 476,56 €</b>

### Annexes

Annexe 1 : Tableau données trimestrielles

Annexe 2 : Tableau calcul de péréquation

Annexe 3 : Tableau de distribution

Annexe 1 IIPC 2024-II-2

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 3 2024		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	8	2 449	2 276	114	3	1 508	6 358	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m³	-	81	392	53	1	431	958
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m³	16	794	2 371	57	3	2 843	6 084
4	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	42	4 142	14 176	140	-	6 901	25 401
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	10	29 930	47 280	4 178	50	39 536	120 984
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	4	17 329	30 672	700	27	11 264	59 996
	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	56	51 401	92 128	5 018	77	57 701	206 381
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		5 686	987	40		+	6 713
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	2	1 799	9 332		4 016	+	15 149
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	2	7 485	10 319	40	-	4 016	21 862
Zn - Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering									
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	27 682	510 058	986 615	70 000	3 109	1 401 635	2 999 099
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 898			+/-	
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	27 682	510 058	982 717	70 000	3 109	1 401 635	2 995 201
Xn - Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage									
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	24 915	292 759	1 860 948	120 769	135 140	638 829	3 073 360
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€						-/-	-
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€						+/-	-
	(***) Différence de systèmes/Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	24 915	292 759	1 860 948	120 769	135 140	638 829	3 073 360
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolumen verdragstaat	m³							-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolumen NI	m³	831	29 009	655 324	12 077	34	47 741	745 016

\* fakultatif / fakultativ / facultatief

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

Le volume de gazole IN pour les Pays-Bas correspond à la somme des trois premiers trimestres. / Die Menge an IN-Gasöl für die Niederlande entspricht der Summe der ersten drei Quartale. / Het gasolievolumen IN voor Nederland komt overeen met het totaal voor de eerste drie kwartalen.

Annexe 2 IIPC 2024-II-2

Calcul de péréquation								
Année 2024/3. trimestre								
IIPC PT 2024-3								
Etat/IN	Données IN 3T2024			Péréquation financière				
	coûts	recettes	part coûts	part convent. Recettes	Péréquation	Péréquation T1	Péréquation T2	Péréquation T3
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn	Cn T1	Cn T2	Cn T3
DE	4 260 790,83 €	1 787 407,01 €	0,4663046641328	4 198 710,94	2 411 303,93 €	843 874,70 €	768 347,38 €	799 081,85 €
BE	1 538 995,17 €	911 221,91 €	0,1684289735126	1 516 571,95	605 350,04 €	148 086,90 €	226 991,92 €	230 271,21 €
FR	86 865,00 €	65 430,00 €	0,0095065813522	85 599,37	20 169,37 €	7 364,65 €	9 267,44 €	3 537,28 €
LUX	6 320,09 €	392 695,56 €	0,0006916761611	6 228,01	386 467,55 € -	122 318,13 € -	132 136,19 € -	132 013,24 € -
NL	3 036 383,00 €	5 505 468,00 €	0,3323044034512	2 992 142,78	2 513 325,22 € -	839 828,82 € -	821 671,64 € -	851 824,76 € -
CH	208 000,00 €	342 000,00 €	0,0227637013901	204 969,43	137 030,57 € -	37 179,31 € -	50 798,91 € -	49 052,34 € -
Σ	9 137 354,09 €	9 004 222,48 €	1,00	9 004 222,48 €	0,00 € -	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2024-3 (01/07 - 30/09)							
Zahlungsleistende IN/ IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE							0,00
FR							0,00
LUX		132 013,24					132 013,24
NL	181 218,87	667 068,61	3 537,28				851 824,76
CH	49 052,34						49 052,34
SUMME / TOTAL	230 271,21	799 081,85	3 537,28	0,00	0,00	0,00	
							1 032 890,34
							1 032 890,34

\*\*\*