



CDNI

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

PARTIE A

RAPPORT DE L'IIPC RELATIF À L'ÉVALUATION ANNUELLE DU SYSTÈME DE FINANCEMENT ET PROPOSITION POUR LE MONTANT DE LA RÉTRIBUTION D'ÉLIMINATION 2026 (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 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.

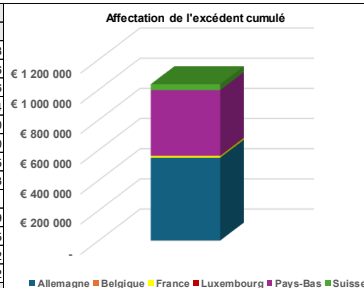
L'augmentation des coûts et la diminution des recettes a conduit à une augmentation du montant de la rétribution d'élimination d'un euro au 1^{er} janvier 2021 pour permettre la continuité du financement du système. Cette augmentation a permis d'enregistrer près de 1 340 000 euros de recettes supplémentaires 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 avitaillés. 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^{er} janvier 2023.

Recettes et dépenses de 2011 à 2023¹

| | 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 | |
| Total | 137 881 062 | 136 870 826 | 1 010 236 | 548 860 | - 26 110 | 12 443 | 1 498 | 433 747 | 39 801 | |



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

Reports cumulés de 2011 à 2023¹

| Etat/N | 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 € |
| 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 € | 303 193,68 € | 247 165,17 € | 114 130,88 € | 48 280,59 € | - 331 329,08 € | - 346 370,74 € | - 579 984,00 € | 45 125,30 € | - 116 022,83 € | 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 € |
| Z | 845 249,24 € | 867 115,03 € | 921 154,47 € | 885 831,21 € | 738 590,00 € | 346 825,00 € | 144 317,00 € | - 1 024 350,71 € | - 1 047 258,00 € | - 1 742 254,54 € | 129 490,02 € | - 357 292,98 € | 302 820,84 € | 1 010 236,58 € |

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.

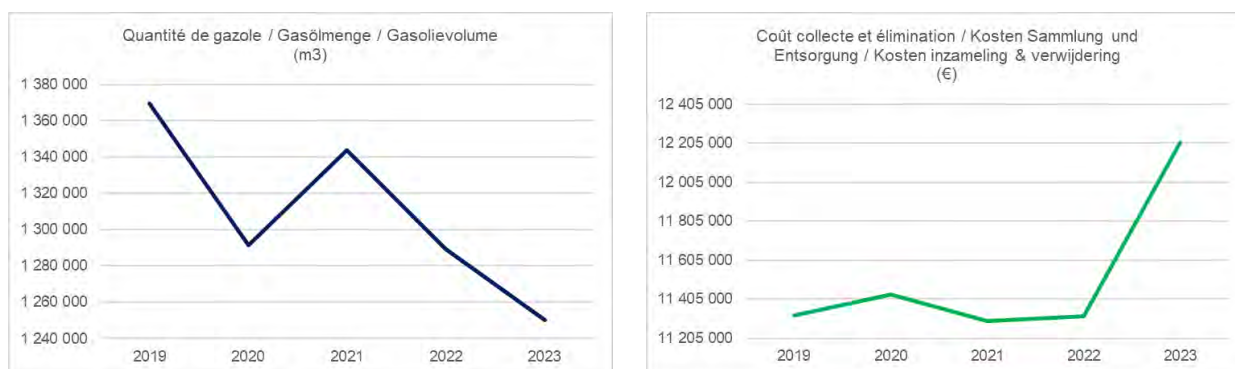
¹ Sauf avis contraire, toutes les données sont extraites des péréquations financières internationales de la CDNI. Les données 2023 sont des données provisoires.

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^{er} 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.**

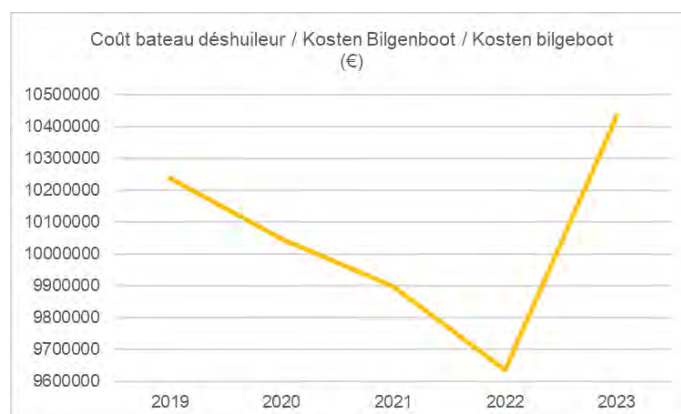
A l'exception de l'année 2021 les quantités avitaillées sont en constante baisse depuis 2017. Les coûts sont quant à eux à un niveau élevé et continuent d'augmenter. Ils dépendent notamment des prix du gazole, de l'inflation et du coût de la vie. Cette augmentation devrait se poursuivre dans une moindre 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 2023-2027¹

| 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 € |
| Total | 12 205 814,75 € | 12 231 030,60 € | 12 255 004,60 € | 12 512 706,69 € | 12 980 657,83 € | 12 508 635,60 € | 11 677 306,13 € | 12 240 389,45 € | 12 072 800,00 € | 12 142 400,00 € |

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.

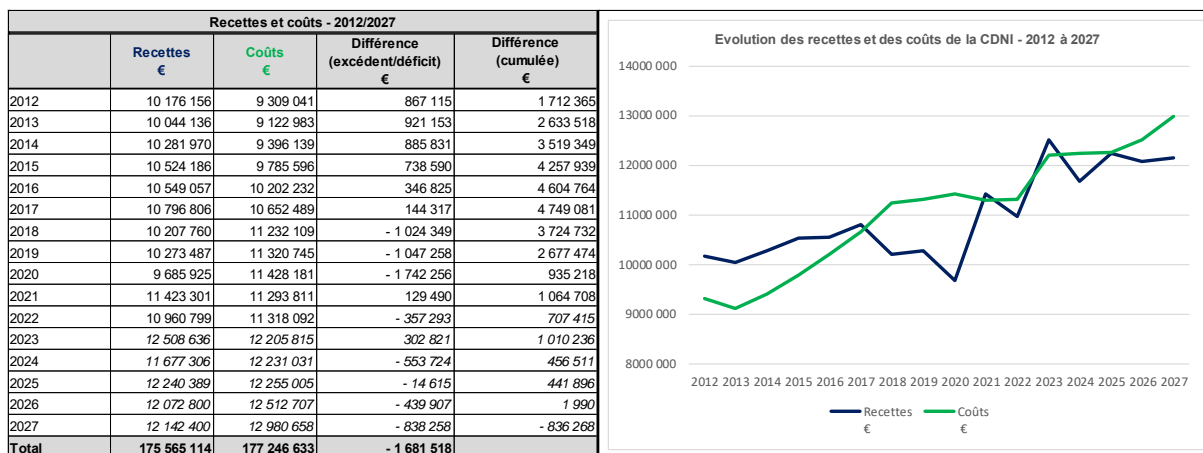
4. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives

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.

¹ 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.

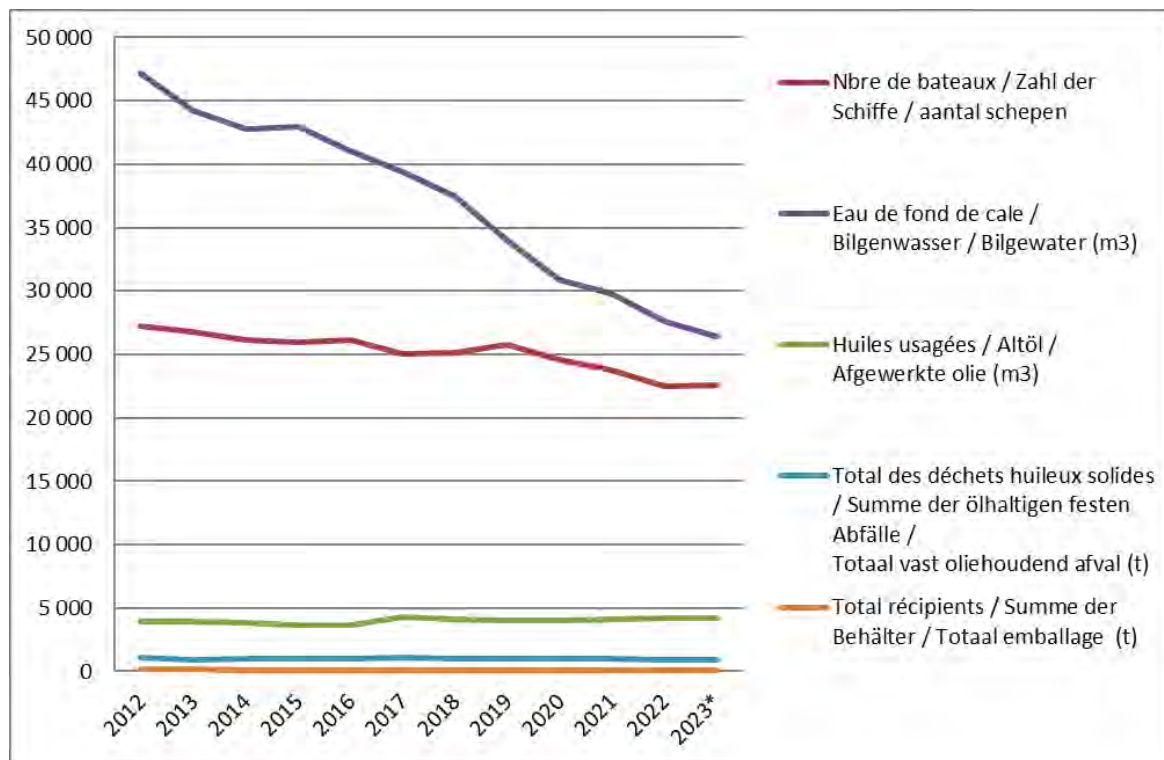


Cette figure montre qu'à partir de 2024, les recettes seront à nouveau inférieures aux dépenses et que l'excédent cumulé actuel aura été quasiment absorbé d'ici 2026.

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 / Vortläufig / 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 prioritaires¹ 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 significatifs² ;
 - 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**³. 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^{er} 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 gras 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.

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

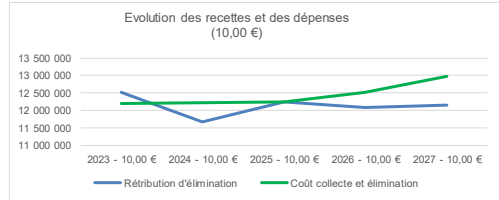
² CPC (21)m 35

³ 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

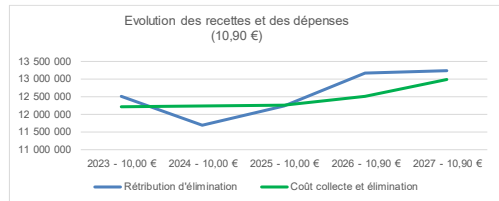
| à 10,00€ | | | | | |
|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2023 - 10,00 € | 2024 - 10,00 € | 2025 - 10,00 € | 2026 - 10,00 € | 2027 - 10,00 € |
| Coût collecte et élimination | 12 205 815 | 12 231 031 | 12 255 005 | 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 |



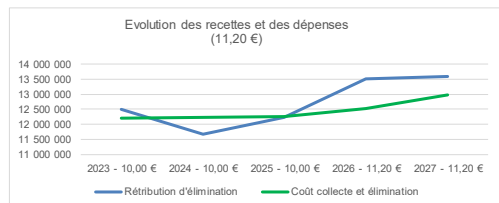
Cette hypothèse ne permet plus le financement du système dès 2026 et les excédents cumulés n'offriront plus la trésorerie nécessaire au financement du système sans recours à l'emprunt bancaire.

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

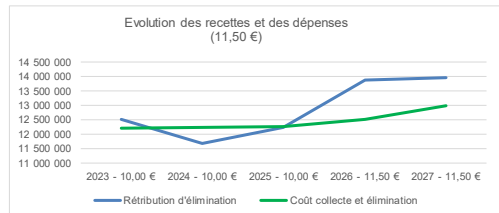
| à 10,90€ | | | | | |
|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2023 - 10,00 € | 2024 - 10,00 € | 2025 - 10,00 € | 2026 - 10,90 € | 2027 - 10,90 € |
| Coût collecte et élimination | 12 205 815 | 12 231 031 | 12 255 005 | 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 |



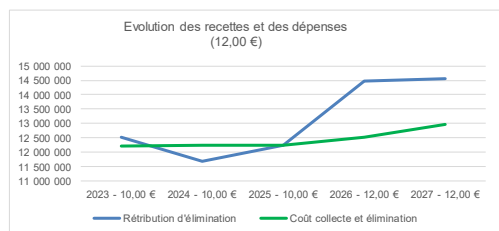
| à 11,20€ | | | | | |
|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2023 - 10,00 € | 2024 - 10,00 € | 2025 - 10,00 € | 2026 - 11,20 € | 2027 - 11,20 € |
| Coût collecte et élimination | 12 205 815 | 12 231 031 | 12 255 005 | 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 |



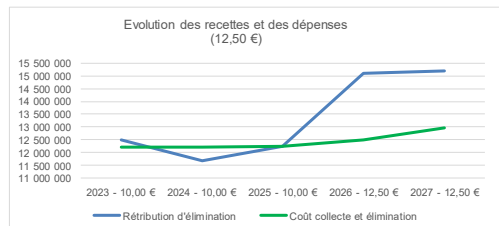
| à 11,50€ | | | | | |
|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2023 - 10,00 € | 2024 - 10,00 € | 2025 - 10,00 € | 2026 - 11,50 € | 2027 - 11,50 € |
| Coût collecte et élimination | 12 205 815 | 12 231 031 | 12 255 005 | 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 |



Appendices :

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

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

Données cumulées et variations en % 2012 - 2023

| CDNI | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--|----------------|------------|------------|------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------------------------|---------------|---------|
| 2012-2023 | | 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 / Altol / Afgewerkte olie (m ³) | m ³ | 3 922 | 3 948 | 3 849 | 3 686 | 3 614 | 4 336 | 4 066 | 4 035 | 4 127 | 4 177 | 4 180 | 52 585 | 6,58% | |
| 3 | Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater (m ³) | m ³ | 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 ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval (t) | T | 1 080 | 870 | 969 | 991 | 984 | 1 083 | 1 032 | 980 | 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 | 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 | 12 205 815 | 136 870 824 | 31,12% |
| Xn - | Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene 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 réception¹



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.

¹ 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 |
| Secteur 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.
