



# 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 2025 (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 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.

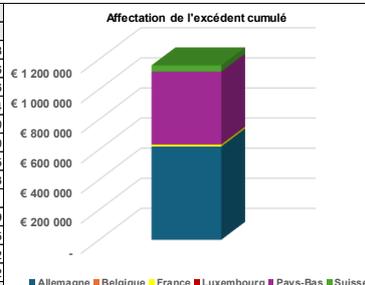
L'augmentation des coûts et la diminution des recettes a conduit à une augmentation du montant de la rétribution d'élimination d'un euro au 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour permettre la continuité du financement du système. Cette augmentation a permis d'enregistrer près de 1 340 000 euros de recettes 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>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	12 602 802	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>	



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

### Reports cumulés de 2011 à 2023<sup>Erreur ! Signet non défini.</sup>

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 €	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 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	-	829,15 €	-	917,84 €	71,11 €	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>Z</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>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 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%
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Alt fett / Schroefas-/smeervet	kg 27 320	30 924	-3 604	-12%
	Chiffons usagés / Attlappen / Poetsdoeken	kg 136 965	149 821	-12 856	-9%
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg 68 185	75 373	-7 189	-10%
4	<b>Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval</b>	kg 232 470	256 118	-23 649	-9%
	Réceptifs huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg 6 355	7 422	-1 067	-14%
	Réceptifs huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg 16 883	20 114	-3 231	-16%
5	<b>Total réceptifs / Summe der Behälter / Totaal emballage</b>	kg 23 238	27 538	-4 300	-16%
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 / qeinde 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>2</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 €	5 900 000,00 €	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.

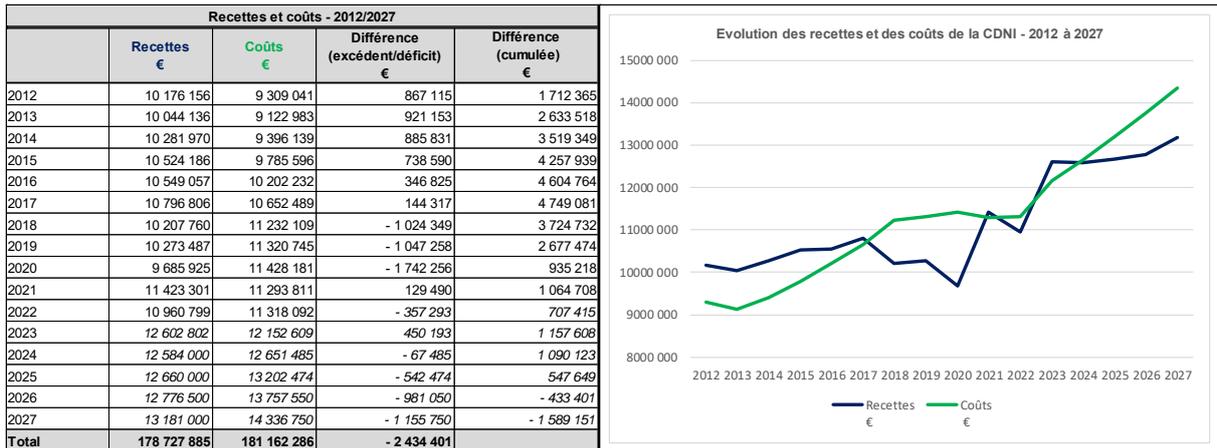
#### **4. Analyse des données agrégées depuis 2012 et perspectives**

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.

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.

<sup>2</sup> Pour la France les estimations ne concernent que le Rhin et la Moselle internationale.

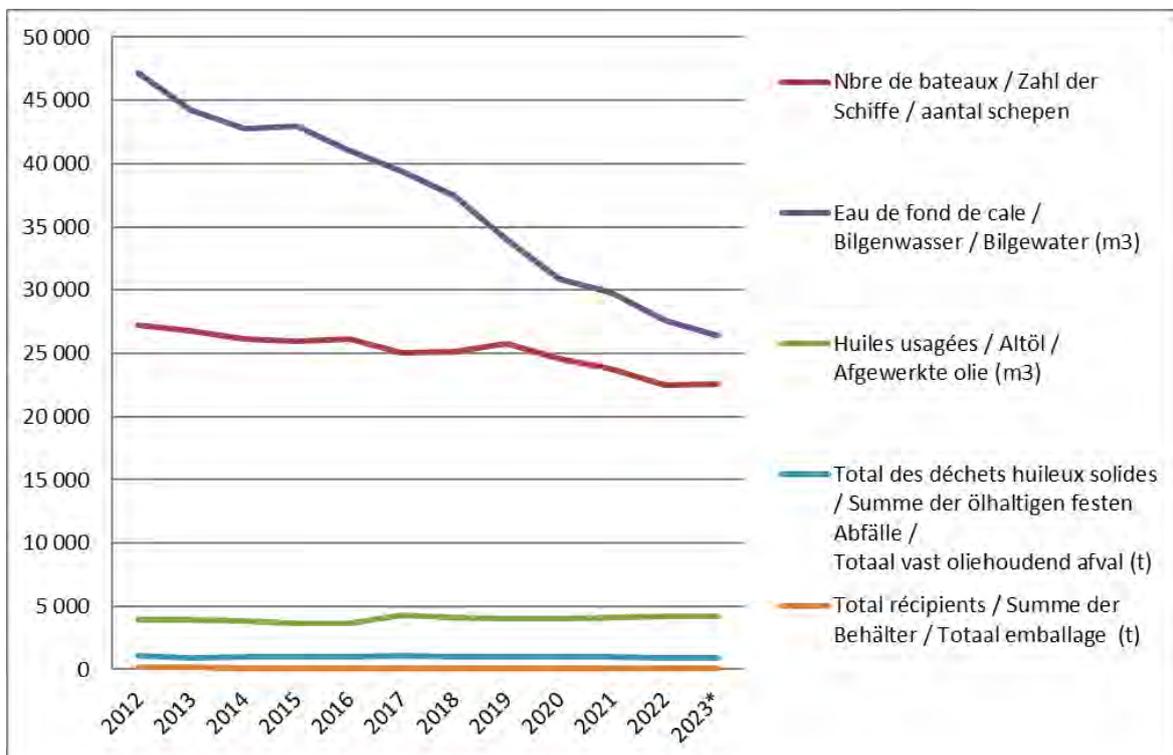


Cette figure montre qu'à partir de 2024, les recettes seront inférieures aux dépenses et que l'excédent cumulé actuel aura été entièrement absorbé d'ici 2026.

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>3</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>4</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.
  - Il convient également de considérer **les besoins de modernisation de la flotte des bateaux déshuileurs**<sup>5</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. 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 ;
- 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>3</sup> CPC (21) 18 final = CDNI/G (21) 31 final = IIPC (21) 25 final

<sup>4</sup> CPC (21)m 35

<sup>5</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

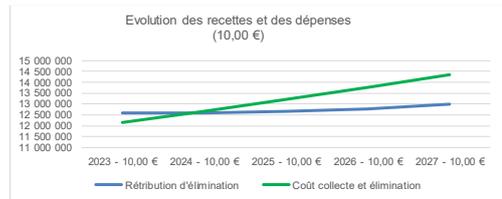
**Au vu des derniers développements concernant le système, il est très probable qu'une nouvelle augmentation de la rétribution d'élimination devra intervenir dès 2026.**

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

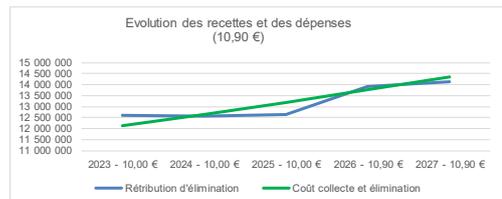


Cette hypothèse ne permet plus le financement du système dès 2026 et les excédents cumulés n'offriront plus la trésorerie nécessaire au financement du système sans recours à l'emprunt bancaire.

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

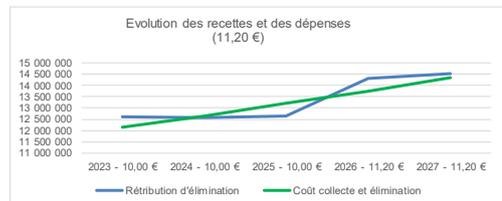
à 10,90€

	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



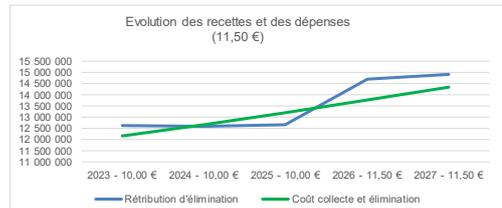
à 11,20€

	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



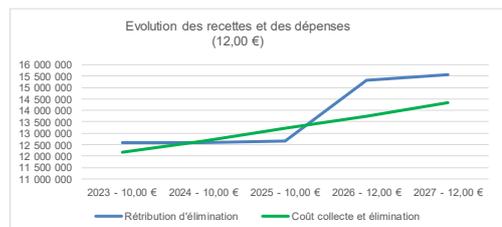
à 11,50€

	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



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.

**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**

<b>CDNI</b>																
<b>2012-2023</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023*</b>	<b>TOTAL / GESAMT / TOTAAL</b>	<b>% Δ 2012/2023</b>	
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 ölhaltigen 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%
<b>Zn -</b>	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%
<b>Xn -</b>	Recettes des rétributions d'élimination / ingehommene 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	12 602 802	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.