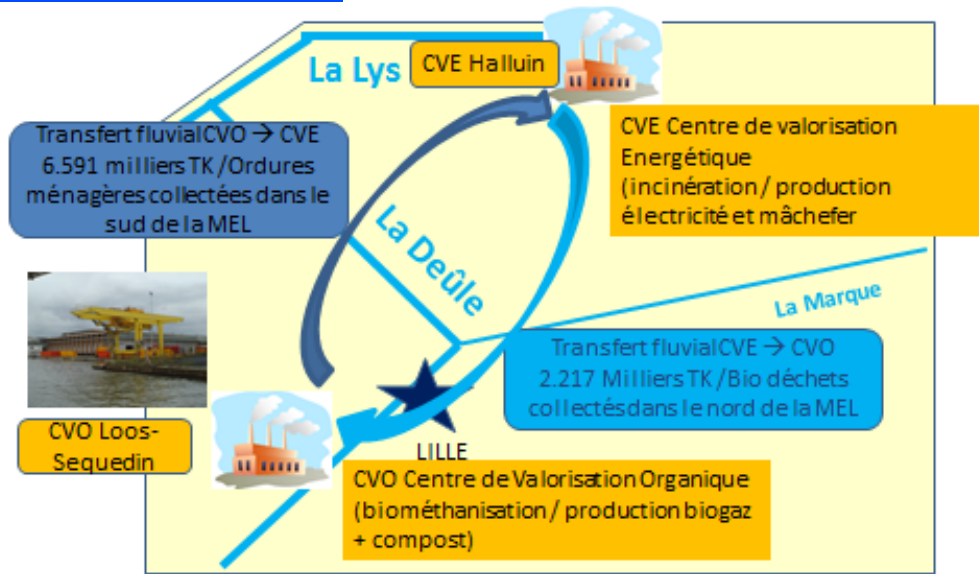


TYPE DE PRODUITS : Déchets type OM et déchets à recycler

De Loos-Sequedin vers Halluin : ordures ménagères destinées à être incinérées.

D'Halluin à Loos-Sequedin : déchets verts destinés à être méthanisés au CVO

ORGANISATION LOGISTIQUE :



DESCRIPTION DE LA LOGISTIQUE

Chacune des 2 pierres angulaires du système de traitement des déchets de la Métropole Lilloise est habilitée à traiter une catégorie de déchets.

Le CVE traite des Ordures ménagères (OM) en les incinérant, le CVO se sert des déchets putrescibles pour produire du gaz méthane.

Le principe de proximité limitant les parcours de collecte des déchets, chacun des 2 centres reçoit en partie des produits qui ne lui sont pas destinés et qu'il ne sait pas traiter.

D'où la nécessité d'effectuer des transferts de produits entre les 2 centres. Ces transferts se font par la voie d'eau, dans des conteneurs 20' compactés.

Chaque jour, il y a un départ de barge de chacun des 2 centres. La capacité de ces barges est d'environ 50 boîtes. Les conteneurs étant équipés d'un crochet ampliroll, le chargement et le déchargement des camions à Halluin peut s'opérer sans emploi d'un matériel lourd afin de limiter les coûts. Au CVO de Loos-Sequedin, il n'y a pas de rupture de charge dans la mesure où il est situé bord à voie d'eau. A Halluin, les barges accostent sur le terminal d'Halluin 2, spécialement aménagé pour ce trafic et situé à proximité immédiate du CVE sans traversée d'agglomération.

QUELLES ETAIENT LES CONTRAINTES A LA MISE EN PLACE DU TRANSPORT FLUVIAL (techniques, réglementaires, financières, foncières, etc...). comment ont elles été levées ?

Les contraintes étaient multiples et tenaient au fait qu'il s'agissait d'un cas inédit à traiter en urgence. Il a fallu s'équiper d'un parc de conteneurs spécifiquement adaptés et tenter de limiter son importance en adoptant un schéma logistique pertinent.

L'affrètement de bateaux adaptés au transport de conteneurs a pu être mené à bien.

Il a fallu organiser les pré et post-acheminements, cependant dans le nouveau schéma, avec le CVO bord à canal, il n'existe qu'une rupture de charge à Halluin et il a fallu trouver les moyens d'en limiter le surcoût, ce qui a été fait avec l'emploi du crochet ampliroll pour n'employer les moyens lourds que pour les manutentions voie d'eau, et avec le raccourcissement de la distance route en créant Halluin 2.

Il a fallu convaincre les Elus communautaires de prendre en compte les coûts externes du transport (bruit, pollution, embouteillages, accidents...) pour apprécier l'offre combiné fluvial par rapport à une solution tout-route.

QUELS SONT LES FACTEURS CLES DE SUCCES

Les vertus écologiques, avec la limitation des externalités négatives du transport sur l'un des axes les plus saturés de la Métropole Lilloise, ont été l'élément déclencheur.

La fiabilité du service ensuite a démontré à l'usage toute l'efficacité du système mis en place.

L'ELEMENT DECLENCHEUR

En 1998, la Communauté Urbaine de Lille a dû fermer en urgence ses 3 centrales d'incinération des ordures ménagères, qui n'étaient plus conformes en termes de rejets (dioxine). Il a fallu trouver des solutions d'urgence en attendant que la nouvelle centrale Antarès d'Halluin soit construite et opérationnelle.

Cela a été fait au moyen d'une ligne fluviale reliant le Port de Lille à Blaringhem, sur une base journalière, les déchets étant transportés dans des conteneurs 20' open top équipés de crochets ampliroll. Le succès de cette formule a convaincu les Elus de la MEL qui ont privilégié le transport fluvial lors de la mise en place du nouveau schéma logistique de transferts entre le CVE d'Halluin et le CVO de Loos-Sequedin. Le système emploie cette fois des conteneurs 20', mais compactés afin d'optimiser le taux de remplissage.

C'est donc une solution d'urgence qui a permis d'explorer toutes les options possibles, de donner sa chance au combiné fluvial qui a démontré sa pertinence, sa fiabilité et ses vertus écologiques.

RESULTATS ET CHIFFRES MARQUANT

Nombre d'équivalents camions : 11.600 CAMIONS en moins sur les routes tous les ans.

Reduction des émissions de CO2 :

Par an : 1.500 Tonnes de CO2 non émises

Et demain, Quelle pérennité pour ce projet ?

La MEL a choisi d'implanter son centre de tri sélectif sur le Port de Lille, du fait de l'efficacité opérationnelle, neutralité environnementale et moindres émissions de la Logistique fluviale actuelle

