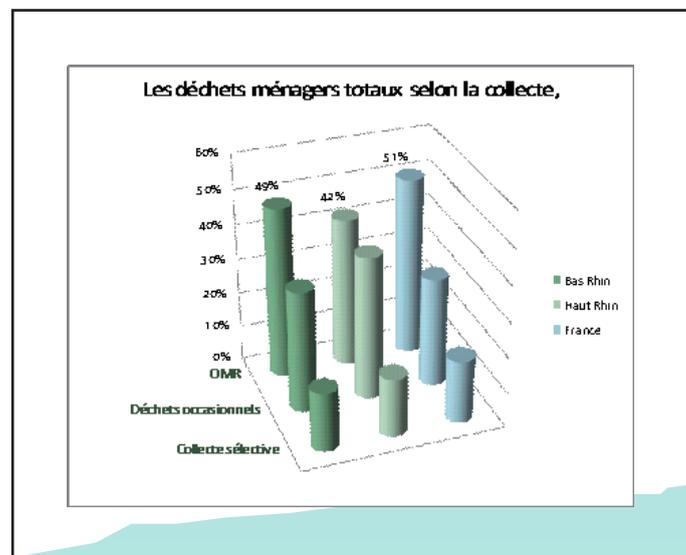


Rencontre de l'ORTAL : Nos déchets en mouvement

Gestion des déchets : particularisme alsacien

La région Alsace se distingue des autres régions françaises en ce qui concerne la gestion des déchets sur plusieurs plans :

- Dans la sphère publique et plus particulièrement en ce qui concerne les déchets des ménages, il s'avère que les ménages alsaciens jettent moins et trient mieux. Ainsi certains des établissements publics en charge de la collecte des ordures ménagères ont été pionniers dans la mise en place de gestion innovante de déchets en implantant un système de redevance incitative. La taxe forfaitaire est alors remplacée par une redevance en partie indexée sur le volume des ordures résiduelles et le nombre de présentation de bacs.
- Autre particularité, la part des déchets enfouis est proportionnellement moins importante qu'au niveau national comme le montre le graphe ci-dessous.



- De plus, les performances sont bonnes en ce qui concerne la collecte des DEEE (déchets d'équipement électrique et électronique) avec une moyenne de collecte régionale de l'ordre de 8 kg, soit 1 kg de plus que la moyenne nationale.

D'autres éléments sont à mettre en valeur : le maillage des équipements de déchetteries, de plates-formes de compostage et celles de recyclage des déchets du BTP.

Il faut aussi souligner que la qualité des tris et des solutions de collecte mise en place ainsi que l'implication des collectivités pour favoriser la reprise des matières

premières secondaires permettent d'organiser des solutions économiques et peu consommatrices en transport. Les circuits courts et la valorisation au plus près des générateurs deviennent ainsi possibles pour les composts ou les granulats recyclés. Le transport s'en trouve diminué d'autant.



A noter que l'objectif de recyclage est parfois contradictoire avec celui de la minimisation du transport. La valorisation matière des déchets (devenus matières premières secondaires) suit une logique similaire à celle des autres cycles de production industriels. La productivité des diverses opérations (tri/ séparation, transformations, etc.)

s'appuie sur des sites spécialisés et de grande échelle, entraînant mécaniquement une division spatiale du travail plus intense et des distances plus grandes.

Si la situation alsacienne de la gestion et du transport des déchets apparaît plutôt positive en raison du dynamisme des acteurs locaux, des voies d'amélioration sont possibles :

- étendre le maillage de quais de transfert pour les ordures ménagères dans certaines zones périphériques,
- explorer les possibilités de report modal sur la courte distance et en zone urbaine dense, pour les déchets du BTP par exemple,
- identifier, au cas par cas, les possibilités de report modal pour certains déchets pondéreux sur la longue et moyenne distance (fractions de broyage de ferreux, déchets de verre creux, etc.),
- évaluer le potentiel de nouvelles motorisations pour la collecte ou certaines opérations de transfert,
- diffuser l'éco-conduite auprès des acteurs du transport de déchets.



Rencontre de l'ORTAL : Nos déchets en mouvement

Le projet Biogasmax de Lille

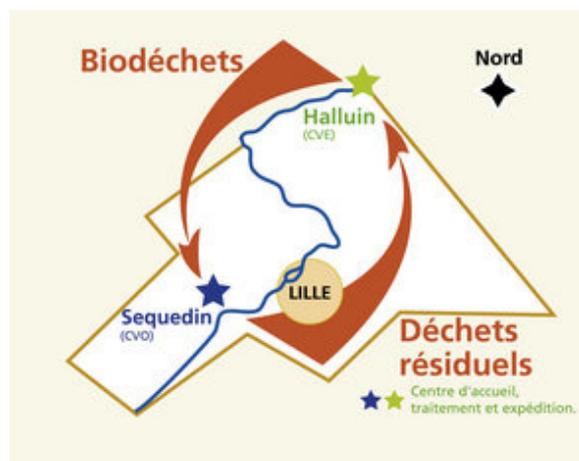
Le projet européen Biogasmax (Berne, Göteborg, Lille, Lombardie, Rome, Torun, Zielova Gora) met en réseau, sur l'ensemble du territoire européen, les différentes expérimentations liées au biométhane.

Le projet intégré Biogasmax a pour objectif d'agir sur les problèmes urbains associés à la pollution de l'air, de l'eau et la gestion des déchets. L'idée consiste à produire du biogaz à partir de différents déchets que les villes doivent, quoi qu'il en soit, gérer.



Lors de ce processus, Biogasmax s'attèle à maîtriser les impacts économiques et écologiques afin de produire du carburant pour les transports sans dommage pour l'environnement. Les activités de recherche et de développement proposées sont liées aux domaines d'activités suivants :

- Production de biogaz à partir de différents types de déchets ;
- Concentration du biogaz pour qu'il atteigne la qualité de carburant (biométhane) ;
- Distribution pour le transport et injection dans les réseaux de gaz naturel ;
- Utilisation dans les véhicules pour augmenter le nombre de véhicules roulant au biométhane.



A Lille, des études de définition lancées en 1995 sur trois sites et achevées en 1998 ont permis de conclure à la pertinence technique, écologique et économique du procédé de méthanisation compte tenu de l'ampleur du gisement à traiter. Cette décision a entraîné, de manière concomitante, la mise en œuvre d'un schéma alternatif de transport fluvial pour les déchets.

Ce dernier s'est dessiné avec la mise en œuvre de deux centres de transfert nord et sud permettant de recevoir les deux fractions de déchets résiduels et organiques et de transférer par voie d'eau les gisements non traités sur place.

Par ailleurs, le PDU de Lille Métropole a prévu d'augmenter le parc de bus urbains au gaz : à l'avenir la totalité des transports en commun utilisera par conséquent des véhicules propres.

Ainsi, afin de répondre aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains et au développement de la flotte de bus propres, deux nouveaux dépôts ont été mis en service à Sequedin et Wattrelos, alimentés en biométhane et gaz naturel.

Le nouveau Centre de Valorisation Organique (CVO) qui traite les bio-déchets est construit en "bord à canal", à Sequedin, et permet le convoyage par péniche. Le biogaz produit dans cette unité alimente certaines bennes à ordures et la flotte de bus urbains.



Rencontre de l'ORTAL : Nos déchets en mouvement

Ecorail - Démolition des ateliers St-Germain à Bordeaux

Société du groupe SNCF, Ecorail est commissionnaire de transport depuis 1998. La société est spécialisée dans le transport multimodal de déchets (trafics d'ordures ménagères à Marseille et Compiègne) et du vrac.

Elle exploite deux systèmes de transfert rail-route, pivotants ou translatifs. Cette technique « Rail-Route Léger » permet de transborder des charges unitaires jusqu'à 32 tonnes brutes avec un seul opérateur.



LA DÉMOLITION DES ATELIERS ST GERMAIN

L'objectif est de valoriser un espace foncier stratégique, 35 ha et 27000 m² d'anciens bâtiments industriels amiantés, à proximité de la gare de Bordeaux Saint-Jean (projet EURATLANTIQUE).

La particularité de ce chantier réside dans le fait que la ville de Bordeaux et RFF avaient exprimé le souhait d'évacuer les 22 000 tonnes de déchets de déconstruction par mode ferroviaire.



L'appel d'offres, lancé par RFF, a été remporté par le groupement BDS/AD/Sogedec avec Ecorail. Ecorail devant fournir les wagons et les conteneurs adaptés à la technique du « Rail-Route Léger ».

Entre la mi-septembre et fin décembre 2011, ce sont environ 22 000 tonnes de déchets qui furent évacués par le train, directement du chantier vers 4 centres de valorisation :

- 500 Tonnes de déchets amiantés
- 1 000 Tonnes de bois à recycler
- 300 Tonnes de DIB
- 20 000 Tonnes de déchets inertes concassés

L'offre ferroviaire dédiée au groupement pendant



toute la durée des évacuations (4 mois) comprenait :

- 1 locomotive + 2 agents de manoeuvre
- l'achat et la gestion des sillons ferroviaires
- la fourniture de 12 wagons multiberces et de 34 conteneurs à bennes pour les transports des déchets amiantés, D.I.B et bois
- la fourniture de 18 wagons conventionnels à trémie pour les transports de DI concassés

Cette solution tout ferroviaire a évitée 2 500 trajets de camions dans l'agglomération bordelaise.

