

ANCRE D'OR...

La région Nord – Pas-de-Calais se distingue

Deux candidats se sont démarqués dans la catégorie « Promotion du transport fluvial » par des réalisations particulièrement ergonomiques. Nous les avons rencontrés pour faire le bilan.

TEXTE : S. BASTIDE

La déchetterie de l'écluse de Douai.

Service de la navigation du Nord – Pas-de-Calais, Subdivision de Douai, Arras et Lens. Bruno Nowak



ANCRE D'OR

VICTOIRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES USAGERS

Jusqu'à la création en septembre 1998, d'une déchetterie sur le site de l'écluse de Douai, il n'existait aucun aménagement spécifique pour recevoir et stocker les déchets de la navigation sur le réseau français. Cette lacune provoquait le mécontentement des usagers et une dégradation de l'environnement liée aux dépôts sauvages. Cette première en France a nécessité une concertation particulière entre les futurs utilisateurs et les différents partenaires. En effet, aucune référence n'était disponible pour élaborer ce projet. Ainsi, une enquête a été lancée auprès de 200 bateliers pour connaître leurs besoins précis et une étude menée sur 1996 et 1997 a permis de mieux cerner les attentes par la consultation des usagers et des riverains. Le choix du site pilote de l'écluse de Douai était justifié en raison du trafic important et du positionnement central au niveau du réseau grand gabarit régional. Le coût de la réalisation s'élève à 400 KF. Les utilisateurs sont satisfaits de cet équipement qui leur permet de recueillir les déchets ménagers, les résidus de vidange et même de pomper les eaux de fonds de cale. L'environnement y trouve également son compte. On estime à 40 le nombre d'installations semblables pour mailler le réseau des voies navigables françaises.

Pour mieux évaluer le travail réalisé, nous avons rencontré Pascal Pavageau, ingénieur subdivisionnaire du Service de la navigation du Nord – Pas-de-Calais :

Fluvial : *Quelles difficultés avez-vous rencontrées lors de la mise en place de la déchetterie ?*



Pascal Pavageau : Nous avons rencontré trois types de difficultés. Premièrement, nous avons des contraintes réglementaires. Il s'agissait de respecter certaines normes pour la collecte des déchets, leur stockage et enfin leur évacuation.

Pour cela, nous avons travaillé en partenariat avec la DRIRE (Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement) et l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) qui nous ont

guidés. Deuxièmement, nous avons eu des contraintes d'ordre technique à respecter. Il nous fallait installer cette déchetterie sans qu'elle constitue une gêne à la navigation ou à l'exploitation. Située proche du centre ville, il était important également qu'elle s'intègre dans l'environnement. Pour éviter qu'elle ne dénature le site et qu'elle ne constitue une nuisance pour les riverains, nous avons travaillé en étroite collaboration avec un architecte conseil. Notre troisième difficulté était l'absence de référence puisque c'était une première en France. Voilà pourquoi nous avons lancé une consultation auprès de 200 bateliers.

F : *Pas de référence en France donc, mais vous aviez des modèles à l'étranger ?*

P.P : Oui, nous nous sommes inspirés de nos voisins néerlandais et belges, des ports de Rotterdam et Anvers notamment. Mais leur structure est difficilement comparable puisqu'il s'agit de ports maritimes et que l'on a notamment une différence d'échelle.

F : *Les usagers se sont-ils bien adaptés à cet équipement ?*

P.P : Oui, très bien. Il n'y a pas eu de pédagogie particulière à faire. Depuis deux ans et demi que la déchetterie est en fonctionnement, aucun vandalisme n'a été observé. Il n'y a pas de pointe d'utilisation. La fréquentation est homogène sur l'année. En moyenne, cent bateaux par jour passent par cette écluse. Nous avons même sous-évalué dans nos prévisions la fréquence du ramassage des déchets. Au départ, l'enlèvement des déchets ménagers était prévu une fois par semaine. Dans la réalité, nous effectuons cet enlèvement tous les deux jours et parfois même tous les jours. Pour les déchets de navigation, notamment les huiles, le ramassage était prévu une fois toutes les trois ou quatre semaines. Nous en sommes déjà à un enlèvement par semaine et même quelquefois deux ! Nous avons également constaté que certains usagers faisaient un détour par la dérivation de la Scarpe pour venir déposer leurs déchets. Nous sommes donc victimes de notre succès.

F : *Cela vous a-t-il conduit à créer d'autres déchetteries sur le réseau Nord – Pas-de-Calais ?*

P.P : Nous avons récemment inauguré la déchetterie de Cuinchy (subdivision de Saint-Omer) et nous sommes en train de travailler à celle de Fresnes-sur-Escant (subdivision de Valenciennes) qui devrait être mise en service d'ici à la fin

de l'année. Bien qu'utilisant la même méthodologie que précédemment, nous avons profité de notre première expérience pour apporter des améliorations à ces nouveaux équipements. Nous nous sommes notamment vite rendu compte à Douai de la forte demande concernant un emplacement (que nous n'avions pas prévu) réservé aux encombrants tels que téléviseurs, pneus ou appareils ménagers qu'il nous faut bien gérer.

F : *Quel est le coût en matière d'entretien et d'exploitation ?*

P.P : Le coût global, si l'on considère non seulement la déchetterie mais aussi ses abords qui comportent un décor paysager, est de 80000 F par an. Ce coût peu élevé s'explique en grande partie par le recyclage qui est fait des déchets. Le service de la navigation travaille avec des repreneurs agréés par l'ADEME et l'Agence de l'eau, ce qui nous vaut de ces deux organismes des subventions à hauteur de 50 % et parfois même 70 % sur les coûts d'évacuation et de traitement des déchets. C'est également une garantie que nous travaillons dans le respect des normes réglementaires. En ce qui concerne les batteries usées, c'est la société Metaleurope qui les valorise et nous les enlève gratuitement. Pour les déchets ménagers, c'est la ville de Douai qui les reprend à sa charge.

F : *Quelles sont les prochaines réalisations du service de la navigation du Nord – Pas-de-Calais dans le Douaisis qui devraient avoir un impact important sur le transport fluvial ?*

P.P : La récente rénovation des trois écluses à grand gabarit : Douai, Courchelettes et Goelzin, qui a nécessité six mois de chômage et 18 millions de francs ainsi que 7 millions pour les terre-pleins, devrait améliorer notablement la navigation dans notre région. Nous souhaitons également créer un garage pour bateaux en stationnement permanent sur Douai-Dorignies qui comportera 44 places environ.

ANCRE D'ARGENT

LA RECONVERSION RÉUSSIE D'UNE COMMUNE

Située au cœur d'une euro-région fluviale, la commune de Harnes, toujours dans le Nord – Pas-de-Calais,



Ville de Harnes

Le nouveau quai en cours d'achèvement à l'automne 2000.

a su parfaitement gérer la disparition des mines de charbon. La municipalité a, en effet, développé l'activité sur le canal de Lens relié au canal à grand gabarit de la Haute Deûle. Harnes se situe également au débouché du raccordement de la liaison à grand gabarit vers la région parisienne prévue d'ici 2005 (canal Seine Nord). La situation de Harnes, à proximité de la plate-forme multimodale de Dourges qui offrira d'ici 2002 des lignes régulières de transport combiné vers les principales capitales nationales et régionales d'Europe, est un atout supplémentaire. Du point de vue technique, tout est fin prêt puisqu'ont été créés un immeuble de services sur 300 m², une zone pour l'implantation d'un hôtel, une zone portuaire bord à quai de 50 ha pour la valorisation des trafics fluviaux. Un nouveau quai a été construit avec une surface de

terre-plein de 10 000 m² en enrobé. Le quai ouest, déjà existant, a été structuré et les terre-pleins et voies de circulation en bord du quai ont été renouvelés. Le coût global de la réalisation atteint quinze millions de francs. Mais du point de vue administratif, ça ne suit pas ! Le port de Harnes n'est pas encore en service pour des raisons de transfert de dossier ; en effet, la concession Voies Navigables de France qui appartenait à la commune de Harnes est transférée à la communauté de communes. Par ailleurs, comme suite à un appel d'offre lancé pour trouver un sous-concessionnaire, un grand port de la région serait en bonne position. Christian Duhaut, directeur d'Eurotrans Conseil qui a suivi l'aspect technique du renouveau du port et Yvan Druon, maire de Harnes qui a toujours apporté son soutien au transport fluvial, nous ont répondu de concert.

Fluvial : *Quand seront mises en service les nouvelles infrastructures ?*

Yvan Druon,
maire de HarnesChristian Duhaut,
directeur
d'Eurotrans
Conseil

Yvan Druon et Christian Duhaut : Il faut procéder au transfert du dossier ce qui constitue une procédure très lourde. Nous espérons néanmoins que tout soit effectif à compter du deuxième semestre de cette année.

F : *Quelles vont être les différentes filières qui passeront par le port de Harnes pour le transport fluvial ?*

Y.D. et C.D. : Des entreprises travaillant dans des secteurs très

variés voient dans le transport fluvial des perspectives de développement. La

chimie fait partie de ces domaines, avec par exemple l'entreprise Noroxo. Le recyclage, dont la société Recytec et la société SMDR implantées sur le site constituent de bons représentants, passera également par le port. Des vracs industriels, des matériaux et marchandises diverses comme les produits agricoles ou les engrais, seront transportés via la voie d'eau depuis le port de Harnes. À cela s'ajoutent des projets de trafic de marchandises diverses dans le cadre de la coopération avec les autres ports maritimes et fluviaux de la région. L'objectif est de doubler d'ici cinq ans le trafic généré actuellement, c'est-à-dire de passer de 150 000 tonnes à 300 000 tonnes.

F. : *Concrètement, combien d'emplois vont être créés ?*

Y.D. et C.D. : Le port lui-même ne nécessite qu'une dizaine de personnes pour son bon fonctionnement. Ce qui va réellement générer des emplois, c'est la partie logistique. Au total, il devrait y avoir 200 nouveaux postes créés.

La zone logistique est conçue pour permettre à des entreprises privées de s'y installer. Les premières à l'avoir fait sont la société SMDR (Sagro Matériaux Démolition Recyclage) et la NEOPAL NORD qui produit des emballages en bois. La SMDR est un centre de tri de déchets industriels banals. Le seul secteur du recyclage devrait générer un trafic de 50 000 à 100 000 tonnes supplémentaires pour le port. Rentabiliser les infrastructures portuaires est un exercice difficile. Nous jouons sur le long terme et nous souhaitons établir une notoriété progressivement. Nous avons installé les meilleurs équipements possibles pour rester compétitifs, mais en termes d'exploitation du port, nous envisageons de limiter les dépenses au maximum. Certes, il y a un regain d'activités pour le transport fluvial mais il ne faut pas l'exagérer. La réhabilitation et la promotion du port dépendent davantage d'une volonté politique que d'une tendance du marché. Le marché va vers la route. Le choix du transport fluvial est aussi un choix pour l'environnement.

F. : *Un choix politique donc, avez-vous bénéficié de subventions particulières ?*

Y.D. et C.D. : Oui, à trois niveaux : le conseil général a versé 8 millions de francs, VNF a participé avec 4 millions et la région a fait un apport de trois millions et demi de francs. ■



Ville de Harnes

Au port de Harnes, transport de céréales en vrac.