

## Les « retours d'expériences ».

« Thiviers la vie »  
Janvier 2003

### Sommaire.

« système clos » et « système ouvert ».

1. Les « retours d'expériences » concernant les variation du flux des déchets.
2. Les « retours d'expériences » pour optimiser la « valorisation énergétique.»
3. Le rail rend inexploitable les « retours d'expériences. »
4. La gare de Thiviers : un cul de sac inapproprié aux « retours d'expériences ».

## Les « retours d'expérience ».

En fonction des réalités territoriales , chaque plan départemental fixe **des objectifs** ; on s'assure qu'ils sont atteints par « **un suivi** ». Mais, ces objectifs ne sont pas immuables dans le temps , ils doivent être réajustés régulièrement à partir des « **retours d'expériences** ».

Il faut s'assurer au départ que les corrections, les modifications et les ajustements utiles soient possibles, sur la longue durée de vie de l'installation, une trentaine d'années environ. Anticiper n'est certes pas facile ; mais créer les conditions qui permettent de coller en permanence à la réalité est possible. **Les options de départ doivent permettre des évolutions futures.** Ou bien on opte pour un « **système clos** », où les choses sont irréversibles, définitivement fixées quoiqu'on veuille faire ; ou bien on opte pour un « **système ouvert** », adaptable, modulable, souple, permettant les réajustements nécessaires.

### 5. Les « retours d'expériences » concernant les variation des flux .

On peut affirmer que, en 30 ans, la nature et les volumes de déchets à incinérer auront changé. Il importe de choisir **un site central** et **une logistique souple et modulable** pour s'adapter au coup par coup à ces changements ; cela implique l'option du « **système ouvert** ».

- a. La notion de « déchet ultime » que le législateur a voulu « évolutive » est à considérer dans sa dynamique.
- b. Les obligations réglementaires qui touchent certains emballages peuvent être étendues à d'autres matières (textile, caoutchouc ...).
- c. Une réglementation communautaire européenne n'est pas exclue. Des procédures , par retour d'emballage, comparables aux « consignes » qui sont d'usage en Allemagne , peuvent être imposées.
- d. Le compostage individuel de la fraction fermentescible des ordures ménagères (FFOM) se met en place.
- e. Un compostage communal sur plates-formes de petite capacité , peut se généraliser , impliquant les futurs utilisateurs de compost et limitant les coûts.
- f. Le choix du système de collecte peut aller dans le sens de la « valorisation de l'effort civique ». Le producteur de déchets est taxé en fonction de ses

performances : c'est la « pesée embarquée ». Elle dépend d'un choix politique ; elle est à tout moment envisageable.

- g. La « réduction à la source », tout le monde le souhaite, débouchera sur des modifications des flux : utilisation d'éco-produits ; choix plus écologiques dans la distribution et le marketing...
- h. **L'obligation à extraire les fermentescibles et sans doute à les traiter sur place est sérieusement envisagée au Ministère** ; c'est 50% qui ne seront plus à transporter.

## 6. Les « retours d'expériences » pour optimiser la « valorisation énergétique.»

La « cogénération », seule solution réaliste et qui justifie économiquement de brûler les déchets, doit prendre en considération à la fois **la production et le débouché de l'énergie.**

- **La production d'énergie** est appelée à varier avec les flux de déchets. Des **ajustements** seront périodiquement nécessaires, et des **modifications** concerneront sans doute, sur 30 ans, les techniques et une partie du matériel.
- **Le débouché de l'énergie** doit être assuré toute l'année. Un seul client, c'est prendre des risques ; la diversification de la clientèle est une élémentaire prudence commerciale. « Suivi », « prévisions », « réajustements » sont les conditions d'une valorisation réussie.

Les « retours d'expériences » permettent d'inscrire l'opération dans le développement durable, seulement si les conditions de fonctionnement le permettent.

**3. Le rail rend inexploitable les « retours d'expériences »** à cause de la rigidité de sa logistique ; comment moduler quand **on subit les contraintes** imposées par le transporteur ? sites, parcours, délais, horaires, volumes... Le rail imposera sa logique, qui est une logique de « système clos ».

Il semblerait que la SNCF attende elle aussi des « retours d'expérience » sur son système de transport, car mettre des « dépareillés » derrière des trains entiers, lorsqu'ils ne sont pas en limite de charge, n'est pas simple affaire et cette pratique est exceptionnelle. Car s'il faut trouver le « sillon », il faut encore que la longueur du convoi soit compatible avec les voies d'évitement et autres contraintes techniques dont nous voudrions voir un « exemple grandeur nature » quelque part..

## 4. Gare de Thiviers : les « retours d'expérience » ; et si l'option rail s'avérait être un fiasco ?

La voie ferrée amenant les déchets à Thiviers, sera **une sorte de couloir à sens unique.** Gare du bout du département, Thiviers sera pour les déchets comme **une « voie sans issue », une « impasse », un « cul de sac ».**

Supposons que les « retours d'expérience » montrent qu'on s'est trompé, **si le système rail n'est pas bon, il faudra alors transporter par route et remonter les camions du fond du département !**

Dans un « système ouvert », surtout quand la géographie s'y prête, **la place logique pour les modifications et les ajustements est le centre.** L'image est celle d'une rose des vents, ouverte dans toutes les directions, recevant le trafic du département de tous ses points extrêmes mais équidistants.

A Monsieur le Préfet de la Dordogne

Monsieur le Préfet,

Nous attirons votre attention sur un point qui ne semble pas avoir été pris en considération dans l'ancien plan départemental, et sur lequel le décret Voynet revient plusieurs fois : c'est le cinquième point des « objectifs et principes à retenir pour l'élaboration et la réorientation des plans » de la circulaire adressée aux Préfets par Le Ministre, du 28 avril 1998. Ce point concerne « **les retours d'expérience** »

Nous citons : « Un plan départemental ne doit se lire ni se réduire à un élément figé : c'est un outil qui se veut vivant et évolutif, notamment pour prendre en compte progressivement les retours d'expérience des premières opérations réalisées ... C'est d'abord et avant tout l'instrument d'une dynamique....

La démarche initiée par les plans doit s'inscrire dans la durée et être pérennisée. Une évaluation régulière du plan, tous les deux ans par exemple s'inscrit logiquement dans ce contexte. »

Quels ajustements seront possibles sur le site de Thiviers ?

Nous sommes rentrés en contact avec le directeur commercial du fret régional SNCF : M.Dhobie ; il a répondu à quelques unes de nos questions, mais pas à toutes, il nous a très aimablement expliqué qu'il était en affaire avec le SMD 3 ; nous comprenons.

Nous sommes donc allés à d'autres sources auprès d'un cheminot. Que valent ses informations ? Il nous a expliqué que chaque train avait un « sillon » c'est à dire un plan de « marche », en somme, à un moment donné, il doit se trouver à un endroit donné. La longueur des trains entiers ( pour les cailloux, rames de 21/22 wagons) varie avec la charge, la puissance de la tractrice et le relief . La longueur des convois est limitée par la capacité des voies d'évitement dans les gares où le train de marchandise stationne le temps de laisser passer un train prioritaire de voyageurs.

On lui a répété ce qui nous avait été dit : que les wagons de déchets seraient accrochés derrière des convois remontant à vide vers Thiviers.

Il n'a jamais rencontré ce cas de figure de « dépareillés » accrochés à des trains entiers.

Nous n'en savons pas plus ; vos services peuvent savoir s'il s'agit d'une routine, d'une pratique exceptionnelle, voire d'une pratique innovante ; dans ces deux derniers cas, comment le retour d'expérience sera-t-il géré par la SNCF?

Nous avons rédigé un document de deux pages , ci joint , où nous montrons que, « le retour d'expérience » ne peut être utile que si les possibilités d'ajustement ont été prévues au départ. Il faut anticiper les évolutions et les corrections qu'elles imposeront..

Nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, à nos plus respectueux sentiments.

Le Président : Joël Faure.