

## Le transport : un enjeu pour un développement durable.

Quels objectifs déterminent le choix du mode de transport ; ils sont à définir, puis à évaluer.

On peut opter

- pour un système global, simple et de moindre coût, (rotation rationnelle des camions et du personnel (Perpignan))
  - pour le système le plus respectueux du développement durable, meilleur rapport kilométrage/tonnage, système central et ouvert.
  - pour favoriser une entreprise, (SNCF par exemple),
  - pour protéger un secteur, pour maintenir des équilibres politiques....
- 

### Le choix du rail,

- **une idée séduisante** : image de la sécurité, de routes désencombrées, de chemin le plus court, de lignes droites. La Dordogne est un département grand, un réseau Nord/Sud et Est/Ouest convergeant vers le centre : **Périgueux**.
- **mais la perspective d'un fiasco**. Ecorail, c'est pendant de 35 ans,
  - **un système d'exploitation irréversible, sans souplesse** : on subit les contraintes imposées par le transporteur : sites, parcours, délais, horaires, volumes... Le rail impose sa logique. Le Plan ne jouera pas son rôle : cf. le décret Voynet (1)
  - **un système confié à un opérateur en difficulté financière** ; que vaudra de sa part un contrat à long terme ?
  - **En cas de rupture de contrat**, si le site est excentré, **les déchets devront traverser en camion, par route, tout le département** ; on est en pleine absurdité ! le fiasco est total.

### 1. La pérennité du système.

- **Des incertitudes sérieuses sur l'avenir du transport de fret sur les petites lignes** : pour tout ce paragraphe cf article de Sud-Ouest 18.12.03, ci joint.
  - **transport du fret, des résultats financiers catastrophiques** :
    - pertes pour 2003 = 250 millions d'euros
    - baisse de l'offre de traction et hausse des tarifs ;
    - **des restructurations envisagées** ; en particulier sur les **petites lignes à traction diesel** : (des réductions de fréquence Hourcade-Périgueux seraient à l'étude).
    - des incertitudes sur les aides et subventions attendues.
  - **des incertitudes sur l'avenir des petites lignes sans rentabilité**.
  - des incertitudes sur les flux de déchets donc sur les volumes à acheminer quotidiennement, cf note(1)
  - Des incertitudes sur le respect des conditions sanitaires : la durée du séjour des ordures ménagères dans les caissons est réglementée.
- 

(1) Circulaire Voynet, du 28 avril 1996, 5° « Malgré l'ambiguïté possible de ce terme, un plan départemental adopté ne doit se lire ni se réduire à un document figé : c'est un outil qui se veut vivant et évolutif, notamment pour **prendre en compte progressivement le retour d'expérience** des premières opérations réalisées pour sa mise en oeuvre ou l'évolution de la production des déchets et des techniques de traitement. c'est d'abord et avant tout l'instrument d'une dynamique »

## 2. La logistique :

- : première étape **par route** : la collecte par camions bennes.
- : deuxième étape **par route** : du centre de transfert au quai de chargement SNCF
- : troisième étape **par rail** : du quai de chargement au quai de déchargement
- : dernière étape **par route** : du quai de déchargement à la fosse.

### **Le rail-route ne désencombre pas les routes .**

la distance moyenne à partir des centres de transfert est :

- vers les gares de 14 km ;
- vers Périgueux de 44 km

Un conteneurs rail/route transporte au mieux 16 tonnes ; un semi remorque 25 tonnes. et 90 m<sup>3</sup>

**Les centres de chargement (gares) sont à proximité des nationales RN 21 et 89 donc, le rail n'économise pas les routes départementales.**

exemple : pour transporter 100 tonnes de déchets d'un centre de transfert à Périgueux; en distances moyennes:

- avec camion de 25 tonnes : 4 voyages de 44 km, directement vidés dans la fosse= 176 km
- avec le rail : conteneurs multimodal : environ 8 voyages de 14 km = 112 km + toute la distance nécessaire sur le rail ;

**cet exemple montre que le rail impose 112 km de route départementale.**

### **Le rail/route multiplie les manutentions,**

- **avec le rail/route** : succession des opérations pour acheminer les conteneurs
  1. compactage dans les conteneurs , direction la gare
  2. gare de départ : chargement sur wagon des conteneurs pleins + reprise des conteneurs vides de retour,
  3. voyage en train, via Bordeaux
  4. arrivée gare terminus : reprise sur le wagon des conteneurs, direction la fosse : une fois vidés, chargement sur le wagon .
  5. retour à la gare de départ .

**Beaucoup de kilomètres de rail, des manutentions et de la main d'œuvre.**

- **par la route** : avec semi remorques : remplissage en vrac à la trémie, transport direct à l'incinérateur et déversement des déchets dans la fosse.

**Un minimum de kilomètres, pas de manutention et quelle simplicité !**

## 3. Le coût économique du système.

**Pour économiser sur le transport, il faut transporter le moins possible, aux meilleurs conditions possibles.**

- **Le contribuable va payer du kilomètre et des heures de manutention pour un service inutile. La partie rail du transport est un « supplément ».**
- **La distance économique pertinente pour recourir au transport combiné est passé de 500 à 700 km ( Sud Ouest 18.12.03) . Le rail est bon pour les grandes distances, sur les petits parcours il est inadapté.**

→ **L'investissement en matériel de transport est démesuré, pour assurer la rotation** et une évacuation rapide des déchets ( délai légal ) ,

**... l'option rail requiert**

- pour chaque centre de transfert :
  - une trémie, un compacteur (entretien coûteux)
  - un roulement de conteneurs : ( sur place, pour l'aller, pour le retour )
  - un camion équipé et sa remorque pour conduire les conteneurs à la gare, assurer leur chargement et déchargement (le même camion ne desservant pas plusieurs centres , s'il encombre les routes, il rend absurde l'option rail).
- des engins de manutention
  - pour le site d'arrivée, un équipement pour reprendre les conteneurs, les vider et les décharger,
  - pour les gares des investissements supplémentaires ( la SNCF ne prend pas à sa charge les quais de chargement).

**... l'option route requiert**

- quelques camions de 25 tonnes,
- dans chaque centre de transfert, une simple trémie pour le chargement,  
Les mêmes camions assurent des navettes avec différents centres de transfert, ce qui n'ajoute pratiquement pas de kilomètres et permet une utilisation à plein temps du matériel et du personnel (contrairement au système rail )

→ **L'amortissement, l'entretien, le personnel:**

- utilisation optimum pour un camion : 400 km/ jour.
- camions et chauffeurs en sous emploi dans les centres de transfert.
- Si le même camion assure le transport des conteneurs sur plusieurs sites, alors la route prendra quand même les camions.

**Il faut des devis pour différents scénarios , comparer, motiver les frais supplémentaire, annoncer les recettes sacrifiées.**

**Que faire du matériel qu'a acheté le SMD3, en jouant sans précaution avec l'argent public, sans que le Plan ne soit arrêté ? le revendre...**

**L'erreur est faite, il faut faire marche arrière avant qu'il soit trop tard.**

### **3 le coût environnemental du rail : un écobilan s'impose(2)**

- sur-kilométrage avec des tractrices diesel,
- compactage, chargement- déchargement à l'aller et au retour,
- volume limité des conteneurs (16 tonnes) multipliant les navettes.

Il semble , à entendre les gestionnaires d'autres incinérateurs que le camion 25 tonnes l'emporte économiquement et écologiquement les petites distances ; il est un mode de transport plus souple, et surtout **il évite de remuer les déchets cinq fois.**

(2) Code de l'Environnement : Art. L. 123-3 , II 2°: « pour les infra structures de transport , l'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter »

## **Il ressort**

→ **que le projet de transport par rail est une gabegie économique sans avantage significatif sur le plan environnemental.**

→ **qu'on se lie définitivement à une solution qui n'est ni sûre, ni modifiable,**

## **En conséquence, notre association**

→ **demande que d'autres scénarios soient étudiés, et que les opérateurs soient choisis en tenant le plus grand compte des récentes recommandations du Ministère de l'Ecologie et du développement durable (3) .**

→ **elle demande en outre que les services départementaux travaillent dans la plus grande transparence, en respectant le principe de participation souhaité par le gouvernement le 28 novembre dernier.**

→ elle demande que soit respectée la loi sur le traitement des déchets qui vise à protéger l'environnement et à limiter les coûts. Un de ses premiers objectifs est « le principe de proximité » : organiser le transport des déchets et le limiter en distance et en volume »

(3) Communication en conseil des Ministres de Tokia Saïfi, 23.12.03 :

Mise en oeuvre de la stratégie nationale de développement durable. A, 2° parag.. « réforme du code des marchés publics : son article 1<sup>er</sup> renforce la possibilité dans le cadre d'un marché public de contribuer au développement durable par la prise en compte officielle de ce critère dans le choix du titulaire de chaque marché. le nouveau code permet également la prise en compte des caractéristiques environnementales des candidatures (art.45) et des offres (art 53).

rotations sur 300 jours	tonnage par an	conteneurs par jour	
		16 T/conteneur	25 T / camion
St Front de Nizonne	8 182	1,7	1
Dussac	10 145	2,1	1, 3
Thenon	4 993	1	0,6
Marcillac St Quentin	14 753	3	2
Le Buisson	9 326	1,9	1,2
Bergerac	23 248	4,8	3,1
St Laurent des Hommes	14 689	3	1,9
Vauxains	6141	1,2	0, 8
Périgueux	25 390	5,2	3,3
Total	116867	22 ,2	15,2

