

Le transport des déchets en Dordogne

Document « Thiviers la Vie »
Janvier 2003

Sommaire :

- **Importance de la localisation de l'incinérateur :**
- **Le scénario idéal pour « Thiviers la Vie ».**

Première partie : «route-route-rail -route » .

Deuxième partie : La convenance des sites SNCF.

Troisième partie : Qui veut de l'incinérateur ?

Conclusion : ce que nous demandons :

- **des études « objectives »,**
- **une option définitive « justifiée et commentée »,**
- **une option intégrant « des paramètres multiples ».**

Importance de la localisation de l'incinérateur :

- 1. Les coûts :** la logistique qui comprend les opérations de **collecte et de transport** représente **entre un tiers et deux tiers du coût** de gestion des déchets ménagers. Il faut donc porter à la logistique une attention particulière.
- 2. Les flux :** les flux sont **variables selon** les secteurs, selon les saisons , d'année en année, et restent dépendants des réalités territoriales (des entreprises en particulier qui produisent plus de déchets que les ménages).
- 3. La composition des déchets est appelée à changer :** évolution des modes de consommation, nouvelles conduites individuelles , nouvelles réglementations : **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.
- 4. Les « retours d'expériences »** Il importe , compte tenu de tous les « retours d'expériences » attendus, de penser le transport en termes évolutifs pour faire les **réajustements nécessaires**. Les commodités du moment sont des éléments provisoires et à traiter comme tels.

→ **IMPORTANT**

Notre objectif n'est pas de « refiler » à d'autres l'incinérateur. Mais nous refusons avec force que d'autres nous le « refilent » Que ceux qui en veulent le prennent, mais qu'ils ne trichent pas pour s'en débarrasser en l'envoyant le plus loin possible...

Rappel du scénario idéal pour « Thiviers la Vie »

1. Débarrasser les déchets de tout le « fermentescible » qu'ils contiennent et le rendre à la terre, sur place, sous forme de compost..
2. Ne transporter que du « sec ».
3. Si le Département veut à tout prix incinérer le « sec » :
 - il faut alors produire et récupérer la chaleur
 - là où elle peut être utilisée
 - et quand elle doit l'être ...

route-route-rail-route.

« route-rail » ou « rail-route » ? Ce n'est pas seulement jouer sur les mots !

Le Syndicat Mixte Départemental, le SMD 3, dit « rail- route » ! Cette formule inverse l'ordre des opérations et relève d'une **stratégie de communication**, la même que celle par laquelle il déclare le rail « écologique et économique » !

1. Un parcours en quatre étapes, l'odyssée des déchets :

Les poubelles sont d'abord collectées par camions bennes et amenées à un « quai de transfert », c'est la **première étape par route**. Les déchets sont alors compactés dans des conteneurs qui sont chargés sur des camions pour une **deuxième étape par route**. Ensuite, éventuellement, ils peuvent être acheminés vers « un quai de chargement » dans une gare. Alors, les conteneurs passent des camions sur les wagons ; les déchets poursuivent leur voyage : **troisième étape par rail**. Enfin, ils sont repris à nouveau par un dernier camion pour être portés et vidés dans la fosse de l'incinérateur : **dernière étape par route**. La distance à parcourir est fonction des installations : 100m, 1000m, 3000m ça ne change plus grand chose au coût...

L'ordre des opérations est donc : **route- route- rail –route** ; et non « rail-route » !

2. La grande vadrouille des déchets.

Que de kilomètres ! les déchets de Bergerac feront un détour par la gare de triage d'Hourcade à Bordeaux avant de revenir chez nous :

Bergerac → Bordeaux → O → Bordeaux → Libourne → Mussidan → Périgueux → ?

La carte ci jointe laisse croire que les déchets de Bergerac passent par Le Buisson pour arriver à Périgueux ; il n'en est rien...ils passent bien par Bordeaux ; ainsi conçu, le rail prend de l'importance.

La nécessité du transport par rail peut fort bien être contestée. Si l'incinérateur est placé là où il doit l'être, **au centre du département**, le rail, sans être à rejeter, peut s'avérer moins écologique et moins économique que la route ; **un éco-bilan s'impose**. On risque de déboucher alors sur ...

le route-route, comme pratiquement partout en France !

3. Thiviers « terminus » : un choix discrétionnaire, injustifiable...

Nous avons demandé au SMD 3 communication des documents SNCF qui fondaient le choix du route/ rail et le choix du site de Planeau. Nous attendions des devis, des évaluations objectives émanant d'opérateurs privés après appel d'offres . Les renseignements succincts et les arguments laborieux que donne le SMD 3 nous amènent à croire qu' **il faut aller chercher les raisons de « l'option » du département ailleurs que dans une volonté de gestion des déchets méthodique et objective.**

3. Le rail, option « poétique » que rien ne justifie.

Le SMD 3 dit : « Le transport par rail a été une option » :

Quand « l'option » a été prise, en 1995, le SMD 3 ne disposait d'aucune donnée précise sur les flux de déchets par secteurs; ce n'est plus le cas aujourd'hui . **Il convient maintenant de tout remettre à plat**, de partir sur de nouvelles bases, et d'en débattre.

La SNCF, malgré une politique volontariste, est un tout petit transporteur de déchets, bien moins d'un centième du fret national des déchets. Ces transports se limitent à des cas très précis ; **la Dordogne sera un des seuls départements en France à privilégier le rail**, option que rien ne justifie.

Le transport par route des conteneurs représente **un camion par heure sur les routes de Dordogne**, et les jours ouvrables seulement ! Au carrefour Saint-Jacques, **à Thiviers, il passe 1000 camions par jour !**

Seul le tronçon terminal d'accès à l'incinérateur prendra les camions entrants et sortants, moins de 50/jour. Aude-là, le réseau routier normalement éclaté se partagera le trafic, c'est le schéma de l'étoile, les extrémités convergeant vers le centre.

Le rail est une solution à retenir **pour les grandes distances et les quantités importantes**; il n'est pas justifié pour des navettes avec des manutentions permanentes .

Le camion l'emporte économiquement pour les petites distances; il est un mode de transport plus souple ; et surtout **il évite de remuer les déchets cinq fois** : ramassage, compactage, chargement et déchargement SNCF, et enfin déversement dans la fosse.

5. La logique du rail plus forte que la loi : le réseau impose sa logique : les déchets ne peuvent aboutir que là où va la voie ferrée.

Cette logique, suggérée pour des cas précis par le décret Voynet , **fait prévaloir le transport sur les objectifs définis par la loi** : la loi pose quelques principes de base, essentiels, « a minima » :

- **le principe de proximité « organiser le transport des déchets et le limiter en distance et en volume »** les déchets doivent donc être traités au plus près de leur lieu de production ;
- **les objectifs de valorisation : « valoriser les déchets par réemploi, recyclage, ou toute autre action visant à obtenir à partir des déchets des matériaux réutilisables ou de l'énergie. »**

6. le principe de proximité et les objectifs de valorisation ignorés.

Si on raisonne en tonne/kilomètre , il n'est pas logique de **déplacer au plus loin les gros volumes** et de traiter sur place les petits volumes. Le Sud du département produit par habitant le double de déchets que le Nord (600 Kg . contre 300 kg /habitant /an). La destination naturelle et légale des déchets doit les rassembler là où **la ratio tonne/kilomètre** est la plus acceptable.

La place de l'incinérateur est au centre des lieux de production des déchets. Les plus gros producteurs sont Périgueux, Bergerac et Sarlat. La vallée de la Dordogne produit à elle seule autant de déchets que le Nord du département (Ribérac, Nontron, Thiviers).

La valorisation par cogénération relève du « développement durable ». On ne retient sérieusement aujourd'hui en Dordogne que la production d'électricité , soit 30% de l'énergie produite par la combustion ; donc 70% de la chaleur sera gaspillée... de quoi chauffer beaucoup de monde !

A titre indicatif : les 100.000 tonnes annuelles départementales de déchets pourraient chauffer la moitié de Périgueux . Une gestion innovante devrait permettre de **produire de la chaleur proprement, là où il faut, quand il faut.** Les objectifs de la loi seraient atteints, et au-delà , on économiserait quelques ressources de la planète .

7. Les réajustements nécessaires après « retour d'expériences ».

Les textes obligent à réviser périodiquement les plans départementaux d'élimination des déchets ; **les retours d'expérience** sont pris en compte pour les ajustements souhaitables. Or, si le transport par rail s'avère être une erreur « économique ou écologique », l'incinérateur sera bel et bien construit au plus loin des lieux de production des déchets; **le fiasco sera alors complet !**

Une première erreur écologique est quasi inévitable. La gare de Thiviers transporte une partie de la production des carrières de Thiviers et de Saint-jean de Côte. Si on devait ajouter le transport des déchets, **en cas de surcharge, qui sera prioritaire ?** Soumises par contrat à des délais, les carrières assureront la livraison coûte que coûte ; d'ailleurs c'est ce qui se passe déjà : quand la SNCF ne peut pas assurer le transport pour une raison quelconque, les graviers prévus pour le rail partent par camions.

Ce que le rail ne prendra pas se retrouvera inévitablement sur les routes.

Deuxième partie

La convenance des sites SNCF.

Les gares envisagées sont **Niversac, Thiviers, Bergerac, Mussidan, le Buisson.**

Ce qu'écrit La SNCF (lettre du 07.10.02) : « **Nous n'avons pas conclu sur la pertinence d'un site.** Néanmoins en l'état **actuel** du dossier et compte tenu de l'organisation transport **actuelle**, la localisation de l'incinérateur à Thiviers nous semble la solution offrant **les meilleurs coûts d'exploitation ferroviaire.** »

A. Les procédés de pression du SMD 3

1. Première désinformation :

Voici ce que devient ce texte interprété par le SMD 3(document novembre 02) :
« **l'étude SNCF considère le site de Planeau comme le meilleur** » ! Thiviers est devenu Planeau !

Ensuite, étonnement, « **les meilleurs coûts d'exploitation ferroviaire** » sont devenus « **le meilleur site** ». Truquage ! La SNCF n'a pas dit ce qu'on lui fait dire !

Puis, que faut-il entendre par « **le meilleur site** » ?

- **en quoi** est-il « le meilleur »
- **pour qui** est-ce « le meilleur » ?

2. Deuxième désinformation :

Nous avons souligné « en l'état **actuel**, » et, « compte tenu de l'organisation transport **actuelle** » ; la SNCF s'entoure de précautions , il s'agit d'aujourd'hui (**actuel**) ; elle reste prudente sur l'avenir. Le SMD 3 , lui, néglige ces restrictions et engage le département pour 30 ans à partir des considérations **provisoires** d'un transporteur.

3. troisième désinformation :

La SNCF poursuit dans le même document: « **nous sommes à votre disposition pour étudier des scénarii différents** ». Si la SNCF écrit cela, c'est qu'on ne lui a pas demandé d'autres études. En conséquence, ne disposant pas de ces études, le SMD 3 ne peut pas s'être fondé sur des données **comparatives, concrètes et chiffrées** .

Sur quels éléments **quantifiables et neutres** repose donc le choix du site de Thiviers ? On a l'impression que le SMD 3 est à la recherche de justifications pour imposer un choix venu d'ailleurs.!

Le SMD 3 dit qu'il ne demande pas davantage d'études à la SNCF parce qu'elles sont payantes, ce serait gaspiller de l'argent ; par contre il se prépare à mettre beaucoup d'argent sur des études concernant le site de Planeau. C'est bien la preuve qu'on considère qu'il est inutile de chercher ailleurs ; tout est entendu, Thiviers est désigné pour des raisons qui ne sont ni économiques ni techniques!

B. Un mensonge opiniâtre.

La carte, ci jointe, de l'organisation du transport par rail prévue par le SMD 3 désigne à l'évidence Thiviers. Puisque aucun quai de chargement n'a été prévu, c'est bien que les déchets de Thiviers devaient rester à Thiviers. A chaque fois que nous avons posé la question sur le choix du site, le SMD 3 a répondu que rien n'avait été décidé ; on se rend compte aujourd'hui qu'**on nous a menti**.

Troisième partie.

Qui veut l'incinérateur ?

« Thiviers la Vie » croit savoir qui ne le veut pas : certains cherchent à écarter l'incinérateur de ses sites géographiques naturels, au centre du département : les vallées de l'Isle, du Manoire, et de la Beauronne. Alliances, influences, intrigues, copinages et solidarités tactiques font qu'**on cherche à le refiler à d'autres**, très loin des lieux de production de déchets.

Le premier adjoint au Maire de Thiviers a protesté contre ce manque de solidarité de **certains élus bien abrités des coups**, qui, au nom des grands principes, envoient leurs collègues d'ailleurs, affronter des combats impossibles.

La « logique du rail » protège le mandat de tous ceux qui ne sont ni sur un site « branché », ni sur un site « embranchable ». On fait porter le chapeau à la SNCF ! Alors, Vive « l'option rail » ...

En conclusion :

Le SMD 3 ne propose actuellement que des variations sur le scénario unique « route-rail » et il se retranche derrière « le » devis SNCF, dont il suivra la proposition du **moindre coût, seul paramètre retenu**. Un seul scénario, un seul paramètre ; la démarche est inacceptable. Les règles habituelles des marchés publics ne sont pas respectées. En l'absence de documents comparatifs et précis le SMD 3 sera soupçonné d'accords et d'arrangements douteux. Le paramètre du coût supplémentaire et de la fiabilité relative de la construction mérite d'être pris en compte.

« Thiviers la Vie » demande

Nous demandons des études qui ne soient pas une émanation des services départementaux. Il faut, pour ces études, trouver un opérateur susceptible d'offrir **des prestations objectives**.

Nous demandons que le **plan départemental** soit élaboré

- **à partir d'un synoptique des déchets**
- **à partir d'études de différents scénarios, avec cogénération.**
- **à partir de devis de plusieurs logistiques correspondant aux scénarios .**
- En écartant le choix d'un **site excentré**, qui tournera, à terme, au gaspillage financier..

Aujourd'hui il faut « une option » qui soit justifiée, commentée et choisie entre plusieurs scénarios évalués, intégrant des paramètres multiples dûment évalués : économiques, sociaux, spécificités locales (surcoût d'une construction à proximité des tirs de mine), type d'habitat, stratégies de développement, cohérence et fonctionnalité de la logistique (en particulier **la desserte du site par l'autoroute).**