

# Des poubelles qui prennent le train

La question a été posée, tout à trac, à 111 communes sises à l'Ouest de Lausanne: Comment changer vos sacs poubelles d'épaule, les faire passer de la route au rail. La réponse est arrivée au fil des années qui ont suivi. Aujourd'hui les promoteurs de cette solution en mesurent le succès économique – globalement c'est moins cher<sup>1</sup> – et écologique puisque le transport par route a été réduit de 40 pour cent.

Véritable casse-tête de la plupart des exécutifs communaux, le transport des ordures ménagères est un sujet obstiné. Entendez par là qu'il revient souvent, très souvent. Dans le secteur Ouest de Lausanne la question a évolué de façon exemplaire avec le recours à des moyens techniques adaptés et une série de gares-relais – la cinquième, au Sentier, entre en service cette fin d'été 2008 – qui permettent le transfert complet des déchets ménagers de la route au rail. Programmée de longue main, une série d'événements ont rythmé ce transfert, secoué la vieille pratique, obligé les édiles à entrer dans un monde résolument moderne.

## Selon un plan qui privilégie le rail

Au chapitre des événements qui ont conduit au changement figure l'allumage, début 2006 au cœur de Lausanne, des fours de la moderne usine Tridel qui évacue par incinération les déchets de trois zones de collectes représentant une large moitié de la population vaudoise.

Les trois compagnons de cette aventure ont des noms en forme d'acronymes: Valorsa pour le secteur situé à l'ouest de l'usine (note de la rédaction: champ de l'enquête), Strid, désignant les communes du Nord, et Gedrel, la capitale du canton, celle qui «loge» après quelques débats l'usine d'incinération des ordures au creux d'un de ses vallons.

Sous les sigles on retrouve les trois groupements de communes bâtis autour de l'unité Tridel dont ils sont actionnaires. Chacun d'eux s'est engagé à favoriser l'acheminement des ordures ménagères selon un plan clairement tracé qui privilégie le rail. Pour les trois périmètres décrits il s'agit de quantités annuelles importantes: 90 000 tonnes livrées par le train contre 50 000 par la route.

Cet objectif a été conduit de façon conséquente par l'équipe de Valorsa, pionnière dans le transfert rail-route avec une mise en œuvre de gares-relais et l'utilisation de la benne ACTS Tridel présente aujourd'hui sur la plupart des camions de ramassage



*Dans le périmètre de Valorsa ce camion de ramassage avec un bras de levier devant un dispositif Ecopoints: le meilleur moyen de changer sa poubelle d'épaule.*

opérant dans les 111 communes de l'Ouest regroupées sous son sigle: «On a travaillé de manière concertée avec les communes et les transporteurs du périmètre», note Colin Jéquier, chef de projet. «Il a fallu convaincre les communes à changer leur tradition de collecte et à en adopter une nouvelle. Dans la foulée nous avons discuté avec les transporteurs pour les amener à adapter leur flotte aux exigences posées par le recours à une benne ACTS Tridel<sup>2</sup>. Formellement cette exigence implique l'installation d'un bras de levier sur les camions.»

«Notre périmètre», relève Corinne Costa, directrice de Valorsa, «comprend un tissu important d'entreprises locales de transport. Plutôt que de traiter avec un acteur unique nous avons choisi de discuter avec ces partenaires.»

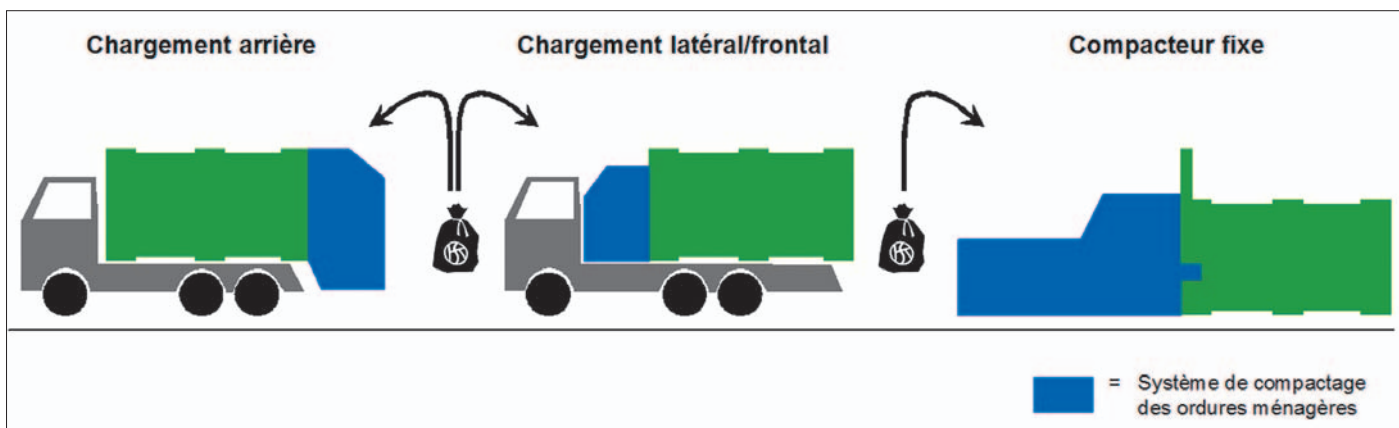
Pratiquement les changements posés comme objectifs impliquaient des négociations entre les partenaires obligés de l'acheminement des ordures ménagères:

les communes d'une part et les transporteurs de l'autre. Il fallait, entre autres, dénoncer l'ancien contrat et en signer un nouveau intégrant une poignée de cautions accompagnant les changements. Un document public diffusé par nos correspondants précise la procédure suivie: «Les communes du périmètre apportent leur contribution en renouvelant le contrat pour une durée suffisante. Les transporteurs peuvent ainsi s'équiper sans crainte avec de nouveaux véhicules IES<sup>3</sup>, ayant la sécurité d'amortir leur investissement.»

Ces nouveaux contrats passent par la filière des règles de marché public (cf encadré) qui alourdissent sans doute la démarche des partenaires mais, autant qu'on sache, en garantissent les effets pérennes.

## Réduire la durée de la collecte

Dans la réalisation assez rapide de ce qui apparaît aujourd'hui comme un pari réussi l'équipe de Valorsa emmenée par son



Systèmes de compactage avec la benne ACTS Tridel.

(Illustrations: Valorsa)

jeune chef de projet, géologue de formation a pu servir des objectifs bien pensés. Politiquement tout concourait à ce transfert de la route au rail pratiquement il fallait franchir un nombre significatif d'obstacles. Aux obstacles réglementaires abordés dans l'encadré sur l'organisation des marchés publics sont venus s'ajouter les obstacles techniques avec l'intégration à la benne polyvalente d'un des deux systèmes de compactage (en chargement arrière et en chargement latéral-frontal). Quelques autres difficultés comme l'installation d'un système de pesage électronique, la mise en œuvre de gares de transfert etc. ont pesé sur cette marche en avant qui impliquait aussi, de la part des communes, la compréhension des prix Tridel de transport.

Ce dernier aspect reste toutefois à améliorer si on lit bien le propos de Roger Nicolas, président de Valorsa, auquel le rédacteur du dossier<sup>4</sup> demande: «Comment se fait-il qu'une commune ayant réduit la durée de sa collecte en optimisant le ramassage paie toujours le même prix que ses voisines n'ayant pas fait d'efforts?» La réponse du président est directe: «Cette situation est le résultat d'un système de tarification dépassé encore appliqué par certaines entreprises de transport.»

La solution à cette situation passe par la tarification horaire pour la collecte des déchets. Par ce moyen l'entreprise espère pousser les communes qu'elle organise, à une meilleure rationalisation.

Une autre réponse s'appelle «écopoints». Ces mini-déchetteries de quartier à la fois semi-enterrées et non gardées étaient présentées dans la «Commune suisse» 6/7 2007. La technique développée depuis fort longtemps – la première installation remonte en 1982 à La Chaux-de-Fonds – favorise la collecte mais aussi le tri des déchets ménagers. Son autre effet direct c'est évidemment la réduction de la durée de ramassage, partant du coût des transports. La condition impérative pour que cette installation réponde aux attentes des villageois c'est que son implantation soit étudiée avec un très grand soin. En clair la distance à franchir par les utilisateurs commande la réussite ou l'échec. Un test de satisfaction conduit par la ville de Neuchâtel autour d'une de ces installations située en pleine ville, rue des Beaux-Arts a déterminé une distance de 100 à 150 mètres maximum entre les habitations et le point

de collecte dimensionné pour un maximum de 100 utilisateurs.

Dans la commune genevoise de Cartigny, objet de l'enquête citée, l'installation de la mini-déchetterie prenait en compte une distance moyenne de 70 mètres pour l'ensemble des utilisateurs. Ces valeurs contraignantes peuvent apparemment être maîtrisées pour dégager un résultat convaincant. L'autorité de cette agglomération forte de 800 habitants évoquait dans ces colonnes un quadruple gain:

- gain du taux de recyclage. Au début de la décennie il était le plus bas du canton avec 19 pour cent de déchets recyclés. Aujourd'hui il est le plus haut, supérieur à 60 pour cent;
- gain du coût annuel moyen du traitement des déchets urbain avec une moyenne de 53 francs et des poussières de centimes la tonne;
- diminution drastique du poids des déchets à incinérer;
- réduction significative du coût du ramassage.

La pratique des «écopoints» bien maîtrisée aujourd'hui est évidemment l'un des moyens nécessaires pour réduire la durée de la collecte selon le propos échangé plus haut avec le président Nicolas. Elle entre dans la grande symphonie de l'écologie au même titre que le transfert réussi de la route au rail dont nos correspondants sont aujourd'hui les solistes. En attendant que d'autres les rejoignent à l'orchestre.

Robert Curtat

<sup>1</sup> Il s'agit de normes ACTS (Abroll Container Transport System) qui régissent l'ensemble de cette logistique rail-route

<sup>2</sup> Notamment parce que la Confédération participe financièrement à ce transfert par un bon usage de la taxe routière

<sup>3</sup> IES: Integrales Entsorgungssystem permettant au camion poubelle de se séparer de sa benne et de la poser sur le train, précisément à l'aide du bras levier

<sup>4</sup> Document public édité par Valorsa et cité plus haut dans l'article

## Marché publics: les chiffres qui commandent

La règle des marchés publics fonctionne évidemment dans les cas que nous venons d'analyser. En l'occurrence c'est le montant du contrat en cours qui va commander la procédure. Volontairement nous avons réduit l'information aux aspects généraux. En l'occurrence Valorsa fonctionnant comme pôle de conseils peut éclairer de façon plus complète une commune qui modifie son contrat avec son transporteur. Pour l'essentiel de ce marché non soumis aux traités internationaux vous devez savoir que

- si le contrat porte sur un maximum de 150 000 francs on peut recourir à la procédure de gré à gré, de loin la plus simple puisqu'elle est exempte de formes et qu'on peut négocier avec l'entreprise qui présente l'offre.
- si le contrat porte sur une valeur située entre 150 000 et 250 000 francs il faudra employer une procédure par invitation qui implique la mise en concurrence de trois offres au minimum et quelques autres contraintes formelles.
- si on dépasse ce seuil de 250 000 francs c'est la procédure ouverte/sélective avec un train de mesures de publication, entre autres l'inscription à la Feuille des Avis Officiels.

Information: [www.simap.ch](http://www.simap.ch)