

Réponse de la Municipalité

à l'interpellation de Mme Graziella Schaller et consorts
déposée le 14 novembre 2017

« Tridel sous les feux de la rampe, mais n'oublions pas la surcapacité »

Rappel de l'interpellation

« Depuis les années 1990, le dimensionnement de la future usine Tridel, prévue pour incinérer 140'000 tonnes, a été l'objet de fortes critiques. Les opposants au projet dénonçaient la surcapacité des installations d'incinération de déchets déjà existantes en Suisse romande, avec les fours de Monthey, Genève, Fribourg et Neuchâtel.

Ils dénonçaient aussi le transport par camions jusqu'au centre-ville. Malgré un tunnel à CHF 74 millions de 3.8 km, pour un trafic de 140 camions par jour, il était prévu que 500 véhicules emprunteraient chaque jour la route jusqu'à la Sallaz.

Soumis en vote populaire le 23 septembre 2001, le crédit de 90 millions pour subventionner Tridel (sur un coût total de CHF 360 millions) est accepté par les Vaudois à une faible majorité. Il faut dire que le débat avait été complètement éclipsé, et c'était normal, par l'attaque des tours jumelles à New York du 11 septembre.

Dès sa première année de fonctionnement en 2007, Tridel a traité plus de 170'000 tonnes. Toutefois, elle brûle encore jusqu'à 183'000 tonnes en 2016. Ceci interpelle sur la capacité réelle de l'usine !

Dès 2006, pour des raisons financières nous dit-on, Tridel importe des déchets, livrés par la route. En 2016, 4'800 tonnes en provenance d'Italie, d'Allemagne et d'Autriche y sont incinérées. Bien que ces importations soient autorisées par la Confédération et le Canton, cette question interpelle.

Si la taxe au sac introduite en 2013 devrait permettre de réduire les déchets incinérables, ce n'était certainement pas pour devoir importer des déchets venus d'ailleurs, nécessaires peut-être, pour assurer le bon fonctionnement du chauffage à distance.

Le tunnel ferroviaire Tridel de CHF 74 millions devait transporter 60% des déchets par la route, il n'en transporte que 39% (moins de 80'000 tonnes). Le président explique qu'il est compliqué de travailler avec les CFF pour le transport des déchets de chantier, et c'est pourquoi ils sont acheminés par camions. Y a-t-il une réelle volonté de diminuer le transport par camion pour le reporter sur le rail ? Quelles mesures d'incitation sont-elles prises ?

Aujourd'hui, c'est par des rémunérations extraordinaires à certains membres du conseil d'administration que Tridel revient sous les feux de la rampe. S'ils interpellent les conseillers, la Municipalité a, elle, déjà commandité audit.

Mais d'autres singularités nous interrogent plus généralement sur la transparence et la gestion de Tridel. »

Introduction

Tridel est une société anonyme reconnue d'utilité publique. Ses quatre actionnaires couvrent le périmètre de gestion des déchets qui compose le bassin versant de l'usine, soit :

- la région de La Côte (SADEC S.A.) ;
- le Nord vaudois (STRID S.A.) ;
- l'ouest de la région lausannoise, le Gros-de-Vaud et l'Ouest du Canton, de Morges à la Vallée de Joux (VALORSA S.A.);

- et Lausanne, ainsi que l'est et le nord de la région lausannoise (GEDREL S.A.), dont la Ville de Lausanne est l'actionnaire majoritaire.

Le volume de déchets qui peut être incinéré à Tridel dépend du pouvoir calorifique de ces déchets. Ainsi, l'usine Tridel, avec une puissance de ses fours de 80 MW, peut absorber entre 140'000 tonnes/an (avec un pouvoir calorifique des déchets de 14.5 MJ/kg tel que prévu dans les plans de dimensionnement à la construction de l'usine), et 180'000 tonnes de déchets (avec PCI des déchets à 12.5 MJ/kg comme aujourd'hui). En effet, le pouvoir calorifique des déchets ménagers brûlés à Tridel ces dernières années est plus bas que celui prévu par les concepteurs de l'usine. Il est ainsi possible de brûler 180'000 tonnes de déchets à Tridel dans le respect des capacités des installations.

En ce qui concerne le tunnel ferroviaire de Sébeillon, les quatre périmètres vaudois de gestion des déchets se sont engagés, avec Tridel, à acheminer les déchets par le rail avec un objectif de 50 à 60%. Or, ce dernier est étroitement lié à la disponibilité du réseau CFF. Aujourd'hui, l'acheminement par le rail atteint environ 45 % et est en progression. Par ailleurs, l'inauguration en septembre dernier du nouveau centre de compactage du périmètre SADEC S.A. permettra de se rapprocher de l'objectif visé.

Pour rappel, Tridel S.A. a pour mission de traiter les déchets urbains et de produire de l'énergie (Chauffage à distance et électricité) dans le respect de la législation fédérale (ordonnance sur la protection de l'air (OPair) et ordonnance sur la protection des eaux (OEaux)). L'usine Tridel a ainsi fourni en 2017 plus de 298'000 MWh de chaleur et plus de 70'000 MWh d'électricité, permettant ainsi de chauffer et d'éclairer environ 25'000 ménages. Dans ce contexte, Tridel se distingue au niveau national et est reconnue pour son exemplarité en ce qui concerne le traitement des déchets.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : Quelle est la quantité de déchets incinérée à Tridel qui provient de la zone hors périmètre de gestion de Gedrel, Valorsa et Strid ?

Le Conseil d'administration de Tridel SA a signé des accords inter-usines avec d'autres usines de Romandie (Valais et Genève), visant principalement à maintenir une collaboration régionale en cas de panne ou de révision de l'installation. Le volume moyen de déchets traités provenant de Romandie s'élève en à 7'700 tonnes par an.

Question 2 : Quelle est la quantité de déchets provenant hors de Suisse qui est incinérée à Tridel, d'où viennent-ils ?

En 2016, 2,4% des déchets traités étaient importés, soit 4'800 tonnes ; en 2017, le volume se montait à 6% sur 180'000 tonnes traitées. Les contrats d'importation échoiront progressivement d'ici à l'été 2018. Dès cette date, Tridel ne prendra plus de déchets provenant de l'étranger.

Question 3 : Quelle est la qualité des déchets importés ? L'absence de déchets spéciaux est-elle contrôlée ?

Les déchets sont systématiquement déclarés par les autorités de contrôle des pays exportateurs au moyen de formulaires indiquant, outre les indications de provenance, les analyses des déchets. Il s'agit toujours de déchets des ménages ou de déchets industriels banals dont la composition est analogue (papiers, cartons souillés, bois usagés, plastiques non récupérables) et non de déchets spéciaux. Les vérifications au départ sont corroborées par un contrôle à l'arrivée à l'usine Tridel.

Question 4 : Comment sont transportés les déchets importés ?

Les déchets importés viennent en train dans le cas de contrats de longue durée, comme celui cité avec l'Autriche. Pour les collaborations de courte durée, les transports se font en camion de 40 tonnes (charge utile de 25 tonnes environ), la mise en place des transports ferroviaires étant lourde à organiser et convenant plutôt à des contrats de longue durée.

Question 5 : A quel prix l'incinération des déchets est-elle facturée aux pays étrangers, le transport est-il compris ?

Le tarif se montait à CHF 145.- par tonne, transport non compris, durant les cinq premières années d'exploitation, avant de baisser progressivement à CHF 90.- en 2016, le transport étant à la charge de l'exportateur.

Question 6 : Combien de mouvements journaliers de camions sont-ils dus à l'exploitation de Tridel ?

L'exploitation de Tridel génère un mouvement journalier moyen de 70 véhicules.

Question 7 : Quelles sont les conséquences de l'augmentation ou la diminution des déchets incinérés sur le chauffage à distance ?

La production de l'énergie thermique lausannoise est et doit rester majoritairement renouvelable. Avec l'usine de valorisation des ordures de Tridel, la part d'énergie renouvelable s'élève à environ 55%. Aussi, une baisse importante du volume de déchets à incinérer conduirait à consommer plus de gaz et à réduire ce ratio d'énergie renouvelable.

Question 8 : Quelles sont les mesures prises pour augmenter l'utilisation du tunnel ?

La mise en place d'interfaces ferroviaires supplémentaires, comme celle située à Gland, constitue la mesure phare. Cette nouvelle installation de compactage raccorde désormais la Côte vaudoise à l'usine et permet dorénavant de livrer les déchets par le rail. Les tonnes ainsi transportées représentent entre 2 et 3% du tonnage total, permettant d'éviter 2 camions par jour et de se rapprocher de l'objectif de 50-60% par rail. Il s'agit également de travailler sur l'augmentation de la livraison par train des déchets encombrants et des déchets industriels, ce qui est déjà le cas pour Lausanne.

Question 9 : Est-ce que les déchets résiduels (mâchefers) sont renvoyés dans les régions de provenance des déchets importés ?

Au vu des faibles tonnages de résidus, soit environ 1'800 tonnes par an sur un total de 35'000 tonnes de résidus produits par l'usine, la mise en décharge s'effectue dans le canton, dans les décharges contrôlées, utilisées usuellement par Tridel.

Question 10 : Que fait-on des filtres à dioxines lorsqu'il faut les renouveler ?

La filtration des dioxines ne s'effectue pas au moyen de filtres amovibles mais par la réaction chimique se déroulant au niveau de l'installation fixe de réduction des oxydes d'azote. Cette méthode est agréée par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et utilisée dans la plupart des usines suisses modernes.

Question 11 : A-t-on contacté nos voisins genevois et valaisans pour analyser les synergies possibles ?

La Commission romande pour le traitement des déchets a mis en œuvre une collaboration de planification et de gestion des déchets depuis 1983, avec le concours de l'OFEV. Elle permet en particulier d'utiliser les capacités existantes de la manière la plus économique possible, en réduisant les impacts sur l'environnement.

Question 12 : Existe-t-il une approche de collaboration avec les cimentiers ? Si non, pourquoi ?

La collaboration avec les cimentiers est une tâche permanente de la Direction générale de l'environnement du Canton de Vaud (DGE) dans le cadre du traitement des déchets spéciaux ; ceux-ci ne peuvent être traités à Tridel en raison de leurs caractéristiques.

Question 13 : Vu les bénéfices de Tridel, entité entièrement en mains publiques, les Lausannois et les Vaudois ne payent-ils pas trop pour incinérer leurs déchets ?

Tridel est une société anonyme reconnue d'utilité publique : l'excédent de recettes est réinvesti dans l'entreprise (maintenance et investissements). Le tarif appliqué (CHF 148.- pour l'incinération et

CHF 30.- pour le transport ferroviaire dans le canton) se situe parmi les plus bas de Suisse et témoigne d'une gestion rigoureuse de l'installation.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Madame l'interpellatrice et consorts.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 15 mars 2018.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Grégoire Junod

Le secrétaire :
Simon Affolter

