

Réponse de la Municipalité

à l'interpellation de M. Xavier Company et consorts
déposée le 14 novembre 2017

« *Tridel : Où sont passées nos promesses ?* »

Rappel de l'interpellation

« *Mise en service en 2006, l'usine d'incinération des déchets Tridel appartient à la société anonyme reconnue d'utilité publique du même nom, qui en assure l'exploitation. Elle traite les déchets issus de quatre périmètres de gestion, parmi lesquels le périmètre de la société publique GEDREL, couvrant le territoire lausannois. Cette dernière détient 36.5% du capital de Tridel S.A. La Ville de Lausanne détient, quant à elle, deux tiers du capital de GEDREL, et est donc indirectement une actionnaire importante de Tridel S.A.*

Par ailleurs, dès le 1^{er} janvier 2013, la Ville de Lausanne, comme la majorité des communes suisses, a introduit la taxe au sac, afin d'appliquer de manière pragmatique le principe du « pollueur-payeur ». Cette taxe, qui se veut incitative pour amener à plus de recyclage et de valorisation des déchets, a fait ses preuves et permis à la Ville d'augmenter de manière importante la part des déchets recyclés ou revalorisés. D'un point de vue écologique, il s'agit donc d'un franc succès.

A la suite du rapport de gestion 2016 de Tridel S.A., et d'importants retours dans la presse locale et nationale, les interpellateurs soussignés ont déposé le 31 octobre 2017 une interpellation urgente sur les questions financières en lien avec ce rapport de gestion, et plus particulièrement sur la question des rémunérations extraordinaires de certains membres du Conseil d'administration en 2016, intitulée « Tridel : du pollueur-payeur à l'incinérateur-encaisseur ? ». Les questions financières ne seront dès lors pas rediscutées dans la présente interpellation.

Néanmoins, à la lecture du rapport de gestion précité, d'autres questions toutes aussi importantes (mais qui ne demandaient pas l'urgence de notre Conseil) se posent. En effet, on lit notamment que Tridel S.A. a géré une prise en charge record de 183'312 tonnes en 2016, alors qu'elle était censé traiter 140'000 tonnes par an à sa construction, soit les déchets nécessaires venant des communes de la région. Cet excès n'a cependant même pas permis à Tridel de satisfaire les exigences minimales (80'000 tonnes/an) d'acheminement par le rail qui figurent dans le contrat qu'elle a conclu avec la société ACTS S.A. Cela veut dire qu'en tournant à une capacité d'environ 130%, elle n'arrive pas à acheminer par le rail le tonnage prévu à sa construction. Seuls 39% des déchets sont acheminés par le rail et le reste l'est par camion, alors qu'à sa construction la proportion devait être inversée.

De plus, et alors qu'elle ne l'avait pas fait les années précédentes, la société a recommencé à importer des déchets étrangers (en provenance d'Italie du Nord, d'Allemagne et d'Autriche), à hauteur de 4'800 tonnes. Cette information est surprenante quand on sait que Tridel a été construite (et financée !) pour traiter les déchets de notre région, estimés à 140'000 tonnes par an, et cela avant l'entrée en vigueur de la taxe au sac. Si en plus, ces déchets étrangers arrivent par camion, on frôle l'absurde. En effet, est-ce vraiment aux Lausannois ou aux Vaudois de financer l'incinération des déchets allemands, autrichiens ou italiens, et d'en subir les conséquences négatives (pollution, circulation, bruit, etc.) ?

La gestion de Tridel amène dès lors les interpellateurs à poser les questions suivantes à la Municipalité :

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.

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 – 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 SA 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 : Pour quelles raisons le volume des déchets a-t-il augmenté de manière aussi conséquente et dépassé le tonnage annuel (140'000 tonnes) prévu à la construction de Tridel ?

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.

Question 2 : Quel est l'impact en termes d'usure de l'infrastructure et d'émissions de cette augmentation ?

L'amortissement des installations est pondéré en fonction des quantités réelles incinérées par rapport au tonnage moyen planifié (144'000 tonnes), afin de tenir compte de la fluctuation de l'usure des installations. Pour 2016, l'amortissement a été majoré de 30%.

Les émissions de Tridel sont en moyenne 90% inférieures aux normes légales de protection de l'air et se classent ainsi parmi les plus faibles de Suisse dans le domaine. De plus, l'incinération d'une plus grande quantité de déchets permet de produire plus d'énergie thermique pour le réseau de chauffage à distance de Lausanne. Ainsi, il n'est pas nécessaire de recourir au gaz naturel et l'impact des émissions supplémentaires est compensé.

Question 3 : Qui prend les décisions relatives à l'acceptation ou non de déchets étrangers et pour quelles raisons ?

Le Conseil d'administration de Tridel S.A. prend les décisions relatives à l'importation de déchets. Cette importation est organisée sous l'égide de l'Office fédéral de l'environnement (OFEN) qui sollicite le Canton concerné pour l'approbation. Le Canton valide la capacité libre et donne son accord à l'OFEN.

Il est à relever qu'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 seront progressivement échus d'ici à l'été 2018. Dès cette date, Tridel ne traitera plus de déchets provenant de l'étranger.

Question 4 : Le prix payé pour le traitement de ces déchets étrangers tient-il compte de l'investissement qu'il a été nécessaire de faire à la construction de l'usine ?

Le tarif a tenu compte de l'investissement consenti à la construction de l'usine durant les cinq premières années d'exploitation : il correspondait à CHF 145.- par tonne, transport non compris. Les tarifs ayant baissé à l'international, le Conseil d'administration a décidé de l'ajuster, le baissant progressivement à CHF 90.- (2016) afin de rester concurrentiel, ces apports permettant d'augmenter la production d'énergie renouvelable et d'optimiser ainsi l'utilisation de l'appareil de production.

Question 5 : Qui prend les décisions relatives au mode d'acheminement des déchets ?

Les décisions relatives au mode d'acheminement des déchets sont prises par le Conseil d'administration. En outre, les représentants des périmètres de gestion de déchets s'efforcent de sensibiliser les communes à recourir au transport par rail pour livrer leurs déchets à Tridel.

Question 6 : Pour quelles raisons le tunnel ferroviaire de Tridel est-il sous-utilisé ?

L'utilisation du tunnel ferroviaire de Sébeillon est étroitement liée à la disponibilité du réseau CFF. Aujourd'hui, l'acheminement par le rail atteint environ 45% et est en progression constante. 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, soit 50-60% de déchets acheminés par le rail.

Question 7 : Est-il possible de contraindre les clients de Tridel (soit les entités publiques qui fournissent les déchets) à emprunter le rail plutôt que la route ? Quelles mesures faut-il prendre pour inverser la tendance actuelle ?

Le Conseil d'administration de la société a défini une règle qui précise que les ordures ménagères des communes peuvent être livrées par la route lorsque le point de fin de collecte se trouve dans un rayon de 20 km environ. Au-delà de cette limite, elles doivent utiliser les quelque dix gares de transbordement disponibles dans la logistique ferroviaire des apports par train. En outre, l'application de frais de transport forfaitaires par train (péréquation) favorise naturellement l'utilisation du rail. 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.

Afin d'augmenter les tonnages livrés par train, une étude est actuellement en cours au sein des périmètres de gestion des déchets pour faire livrer les déchets encombrants et industriels des communes par train, ce qui est déjà le cas pour Lausanne. Cette mesure devrait permettre, à terme, de livrer plus de 6'000 tonnes de déchets supplémentaires par train, répartis entre les régions de la Côte, de l'Ouest lausannois et du Nord vaudois.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur 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

