

Interpellation

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

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 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 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, 4800 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 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.

Nous souhaitons donc poser les questions suivantes à la Municipalité :

1. Quelle est la quantité de déchets incinérée à Tridel qui provient de la zone hors périmètre de gestion de Gedrel, Valorsa et Strid?
2. Quelle est la quantité de déchets provenant hors de Suisse qui est incinérée à Tridel, d'où viennent-ils ?
3. Quelle est la qualité des déchets importés ? L'absence de déchets spéciaux est-elle contrôlée ?
4. Comment sont transportés les déchets importés ?
5. A quel prix l'incinération des déchets est-elle facturée aux pays étrangers, le transport est-il compris ?
6. Combien de mouvements journaliers de camions sont-ils dus à l'exploitation de Tridel?
7. Quelles sont les conséquences de l'augmentation ou la diminution des déchets incinérés sur le chauffage à distance ?
8. Quelles sont les mesures prises pour augmenter l'utilisation du tunnel ?
9. Est-ce que les déchets résiduels (mâchefers) sont renvoyés dans les régions de provenance des déchets importés ?
10. Que fait-on des filtres à dioxines lorsqu'il faut les renouveler ?
11. A-t-on contacté nos voisins, genevois et valaisans pour analyser les synergies possibles?
12. Existe-t-il une approche de collaboration avec les cimentiers ? si non, pourquoi ?
13. Vu les bénéfices de Tridel, entité entièrement en mains publiques, les Lausannois et les Vaudois ne payent-ils pas trop pour incinérer leur déchet ?

Lausanne, le 14 novembre 2017

Pour le groupe Le Centre PDC – Vert'libéraux

Graziella Schaller

** TRIDEL est une SA créée en 1997, par les trois périmètres de gestion de déchets que sont GEDREL (région lausannoise), VALORSA (le Gros-de-Vaud et l'ouest du canton, de Morges à la Vallée-de-Joux) et STRID (le Nord vaudois) afin de traiter les déchets urbains des 145 communes actionnaires.*