

LE TRANSPORT DES DECHETS

Réunion du 09.04.2009

Compte-rendu

Accueil : Le réseau d'échanges techniques en Picardie (Sophie ROUAT, ADEME Picardie)

La réunion de ce jour inaugure une série de rencontres que l'ADEME Picardie s'est proposée d'organiser, dans le cadre d'un réseau d'échanges techniques sur le développement durable des territoires. Ce nouveau cycle de rencontres s'inscrit dans la lignée des échanges techniques sur les déchets, conduits de 2005 à 2008, en élargissant les thèmes traités à l'ensemble des compétences de l'ADEME. Plusieurs thèmes sont déjà identifiés et planifiés sur l'année 2009 (réglementation thermique des bâtiments neufs, réglementation thermique des bâtiments existants, Architecture et Urbanisme, Grenelle de l'Environnement...). L'objectif de ce réseau est de créer un lieu d'échange d'expériences, d'identification et de partage d'outils et de démarches nouvelles. Il doit être l'occasion d'associer des professionnels d'horizons divers, collectivités, bureaux d'étude, entreprises ou associations.

Pour compléter les rencontres organisées mensuellement, un outil d'échange à distance, accessible par Internet, doit permettre à tous d'accéder aux sources d'informations de référence, d'ajouter un commentaire ou une question, ou encore d'émettre des propositions. Ce site a pour vocation d'être un lieu permanent d'échange.

La rencontre de ce jour porte sur le thème du transport des déchets et a été préparée en coopération avec la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL). Encore peu traitée, la problématique des transports représente un enjeu essentiel pour les acteurs de la gestion des déchets. L'ADEME est fréquemment sollicitée sur des questions techniques, notamment lorsque la question du transport se pose dans la rédaction des cahiers des charges pour les procédures d'appels d'offre.

1. Présentation de la DREAL (Christian GUILLOUX – DREAL Picardie)

La mise en place des Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) intervient en application d'une décision du Grenelle de l'Environnement. Elle est organisée par le décret n°2009-235 du 27 février 2009 et s'inscrit dans un mouvement général de fusion des services régionaux (DIREN, DRIRE, DRE) relevant du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT). La Picardie fait partie des premières régions à s'organiser en mode « DREAL ».

La nouvelle DREAL de Picardie est organisée autour de services métiers et de services support (réglementation/installations classées - ex-DRIRE, observatoire des sites naturels et préservation des paysages - ex-DIREN, transport/énergie/climat/logement/gestion des déchets et aménagement du territoire – ex-DRE). Elle gère un système d'information géographique (SIG) destinée à l'information du public et à la définition des politiques régionales.

La DREAL est membre associé de l'Observatoire Régional des Transport (ORT), qui a pour vocation, dans le cadre d'un partenariat actif et d'une gouvernance partagée (Etat, collectivités publiques,

opérateurs économiques, associations, usagers...), à rassembler des connaissances et à les diffuser aux acteurs de la région.

Un diaporama de présentation de la nouvelle DREAL peut être téléchargé sur le site.

2. Présentation de l'étude régionale sur les transports (Yannick PAILLET – ADEME Picardie)

M. Paillet a rappelé les objectifs et présenté le contenu de l'étude régionale sur le transport des déchets réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports, avec l'appui du bureau d'études INDDIGO. Cette étude avait pour objectifs :

- de produire une plaquette recensant l'ensemble des problématiques liées au transport des déchets sur la région,
- de recueillir et d'exploiter des données d'observation des flux de transport sur la région, en vue de produire des indicateurs,
- d'élaborer un guide pratique pour la prise en compte de la problématique transport dans les choix de gestion des déchets (argumentaire, insertion de clauses environnementales dans les appels d'offre).

L'intervention de M. Paillet visait principalement à présenter la plaquette correspondant au premier objectif de l'étude. Le diaporama ayant servi de support à l'intervention est disponible sur le site. Il a été précisé que cette plaquette (remise en version provisoire aux participants) est destinée à être complétée par les remarques recueillies auprès de participants. Une version définitive sera mise en téléchargement sur le site.

Cette présentation a suscité quelques questions et réactions :

- L'utilisation de bennes multi-compartiments est un axe intéressant à travailler pour économiser sur les coûts de transports pour les collectes primaires, comme cela se pratique notamment aux Pays-Bas. Cette solution technique est en effet utilisée par plusieurs collectivités en Picardie. C'est le cas de certaines collectivités adhérentes au SMVO, qui depuis la mise en place du tri sélectif ont fait le choix d'associer la collecte des ordures ménagères à celle d'autres flux (papiers-journaux-magazines...). La Communauté de Communes des Trois Rivières organise une collecte tri-flux en bacs cloisonnés (un tiers de verre, deux tiers d'emballages, les sacs d'ordures ménagères étant posés sur les bacs) qui fonctionne de manière satisfaisante et permet de ne faire qu'un seul passage du camion. Intéressante sur le plan des transports, cette solution se heurte à des contraintes techniques.
- L'étude s'intéresse essentiellement à la partie amont, mais la question du transport des déchets triés vers les lieux de valorisation doit également être considérée (les journaux ou les mâchefers parcourent des distances importantes, du fait qu'il existe peu de lieux de traitement).
- La possibilité de mettre en œuvre des solutions alternatives à la route pour le transport des déchets est une question essentielle. Une étude est en cours avec VNF pour envisager un transport par voie d'eau des déchets issus de la plateforme EUROVIA de Saint-Leu d'Esserent. La nécessité de rechercher des modes de transport alternatifs à la route fait partie des pistes pour agir recensées dans la plaquette réalisée par l'ORT.
- Les échanges qui ont lieu au cours de cette rencontre montre bien la nécessité pour les acteurs

qui appartiennent à des corps de métiers très différents (transport/déchets) de dialoguer entre eux. La question des déchets doit être considérée dans son ensemble, pour garantir une meilleure efficacité. L'objectif doit être de parvenir à une traçabilité des produits et à une logique de cycle, dont le transport est une composante à part entière dans la mesure où l'on recherche à minimiser son impact sur l'environnement.

- Le fait d'encourager les particuliers à l'apport volontaire risque de masquer l'impact du transport, en terme de production de gaz à effet de serre, en substituant à la collecte organisée par les pouvoirs publics de nombreux déplacements individuels difficiles à mesurer. Au niveau national, une étude est en cours pour mesurer l'impact des flux de déplacements individuels liés à l'utilisation des déchèteries. Dans l'enquête réalisée chaque année auprès des collectivités de Picardie sur la collecte et le traitement, l'ADEME a effectivement pensé à introduire les apports volontaires des particuliers.
- Depuis la tenue du Grenelle de l'Environnement, on constate une prise de conscience assez nette, aussi bien de la part des élus que des techniciens. La C.C.V.I. a traduit cette préoccupation par la recherche de solutions d'optimisation des consommations de carburant. Pour limiter le kilométrage parcouru, elle a organisé une formation à l'éco-conduite destinée à ses agents, pour le transport scolaire dans un premier temps (la collectivité gère une régie de transport scolaire), et pour les agents de collecte des déchets dans un second temps. Les résultats de cette initiative ont été très satisfaisants : 8 à 10% de baisse de la consommation de carburant en changeant les pratiques de conduite, en chassant les mauvaises habitudes. Ces formations d'éco-conduite sont dispensées par des organismes de formation (ex. TFFLT) pour une durée variable (3,4,5 jours), à bord du véhicule, avec production d'un diagnostic, repérage des anomalies et transmission de bonnes pratiques pour y remédier.
- L'amélioration de l'organisation des transports est un élément important pour les conditions de travail et la sécurisation des agents de collecte.
- La question du transport des déchets a été intégrée récemment dans les études d'optimisation conduites par plusieurs collectivités, ce qui constitue d'évidence un indicateur du degré de préoccupation pour cette problématique et une réelle évolution :
 - étude d'optimisation des déchèteries sur le département de la Somme,
 - étude qui devrait être lancée par Valor'Aisne intégrant le transport comme un enjeu prioritaire,
 - étude conduite par la Communauté de Communes de la Vallée de l'Oise, dans l'Aisne,
 - l'ADUGA travaille à la déclinaison local du plan départemental, qui inclut un objectif sur la réduction des transports de déchets,
 - Les plans climat territoriaux, rendus obligatoires pour les collectivités de plus de 50 000 habitants,
 - dans le cadre des PDEDMA, l'évaluation environnementale est rendue obligatoire depuis peu.

Globalement, on peut estimer que les objectifs de réduction des déchets fixés dans le cadre des discussions de Grenelle de l'Environnement devraient avoir mécaniquement un impact sur la réduction des coûts de transport.

3. Présentation des résultats de l'observation des flux de transport sur la région Picardie – (Céline ARNAUD, INDDIGO)

Mme Arnaud a effectué une présentation de la matrice qui a permis le recueil des données d'observation et des hypothèses qui ont permis l'exploitation de ces données.

A partir de la Matrice O/D (origine/destination), des représentations cartographiques ont été élaborées pour illustrer les déplacements des tonnages de déchets collectés et traités en Picardie.

Un diaporama ayant servi de support à cette présentation est diffusé sur le site Internet du réseau d'échanges techniques. La matrice étant disponible en tant qu'outil régional de stockage et d'organisation de données sur les déchets transportés, elle peut être utilisée pour effectuer des observations précises à l'échelle de chaque collectivité.

Cette présentation a suscité quelques questions et réactions :

- Les limites des hypothèses de travail utilisées transparaissent particulièrement sur les flux de transport du verre. En effet, sur certaines collectivités, le verre est majoritairement collecté en apport volontaire, alors qu'il est traité dans la matrice en porte à porte. Les kilométrages pour la collecte du verre sont donc probablement sur-évalués pour certaines collectivités. De plus, le verre parcourt des distances importantes pour être valorisé, faute de sites de traitement à proximité. Il apparaît donc que la collecte du verre est particulièrement consommatrice de transport, si l'on rapporte les tonnages au kilométrage parcouru :
 - Sans montrer en contrepartie l'impact positif de la collecte et de la valorisation du verre, on risque de laisser l'observateur peu averti conclure rapidement à l'inefficacité du système en place. Il faut prendre garde à ne pas donner un prétexte pour ne plus collecter le verre.
 - La démonstration de l'impact en terme de transport n'a pas vocation à remettre en cause le bien-fondé de la valorisation du verre. Il s'agit plutôt d'introduire une lecture « transport » et d'identifier les marges de progression possibles sur l'ensemble de la filière de valorisation.
- Cette étude a un caractère exploratoire. Il s'agit d'une des premières études du genre réalisée en France, ce qui ne permet pas de comparaisons inter-régions des résultats obtenus. Un travail similaire est engagé sur la région Ile-de-France.

4. Présentation de l'expérience du SMVO sur le transport des déchets par voie ferroviaire– (Nolwenn TOUBOULIC, SMVO)

Mme Touboullic a présenté l'expérience du SMVO sur le transport des déchets par voie ferroviaire. Le SMVO a fait le choix d'acheminer sur un site de traitement unique à Villers Saint-Paul la majeure partie des déchets collectés par les collectivités adhérentes par voie ferroviaire. Une partie des produits issus du traitement sont également évacués par voie ferroviaire.

Cette expérience est relatée dans une fiche technique intégrée dans le livret du participant et disponible sur le site Internet du réseau d'échanges techniques. Le diaporama ayant servi de support à la présentation est également disponible en ligne.

Cette présentation a suscité quelques questions et réactions :

- La mise en œuvre de ce système de transport des déchets basé sur un mode alternatif par le rail repose sur une volonté politique forte, au-delà d'une approche strictement économique. Il s'agit d'un réel parti pris politique, le surcoût par rapport au transport routier n'étant pour le moment pas compensé. Réintroduire la politique dans la réflexion sur la constitution des systèmes de transport est un enjeu essentiel (à intégrer par exemple, dans le cadre de la réflexion en cours sur le Pays du Grand Amiénois).
- Ce choix a conduit à constituer un opérateur ferroviaire de proximité, qui pourrait être amené à créer des synergies avec d'autres acteurs économiques du territoire (partager des coûts de traction, utiliser du vide de machine...), ou avec d'autres modes de transport (plateforme ferroviaire à proximité du canal Seine-Nord). Les infrastructures de traitement du SMVO fonctionnant quasiment au niveau des objectifs prévus (170 000 t), il n'est pas évident dans l'immédiat d'utiliser ce système de transport pour acheminer des déchets provenant d'autres territoires, mais des évolutions sont envisagées sur le site (agrandissement du centre de tri) et le SMVO restera ouvert à toute réflexion.
- La voie d'eau et le rail ont été mis en concurrence au moment du choix du système de transport. Les élus du SMVO étaient initialement plutôt favorables à la voie d'eau, mais cette solution ne permettait pas de desservir le Pays de Valois, qui représente 50.000 habitants soit environ $\frac{1}{4}$ de la population du SMVO.

5. Présentation de l'expérience de la Communauté de Communes du Plateau Picard sur le compactage des bennes de déchèteries – (Geoffrey FUMAROLI, Communauté de Communes du Plateau Picard)

M. Fumaroli a présenté l'expérience de la Communauté de Communes du Plateau Picard sur le compactage des bennes de déchèteries. La collectivité a fait l'acquisition de deux équipements de compactage en 2003, qui ont permis de réduire considérablement les coûts de transport et les nuisances environnementales, tout en améliorant l'organisation des déchèteries.

Cette expérience est relatée dans une fiche technique intégrée dans le livret du participant et disponible sur le site Internet du réseau d'échanges techniques. Le diaporama ayant servi de support à la présentation est également disponible en ligne.

Cette présentation a suscité quelques questions et réactions :

- Le sur-coût lié à l'utilisation de bennes renforcées n'est pas évalué dans le calcul des économies réalisées. Il a été prévu dans le marché de gestion des déchèteries de demander au prestataire de fournir des bennes renforcées, ce qui n'a pas entraîné de difficultés au moment de l'attribution.
- La C.C.P.P. mobilise deux agents pour effectuer le compactage pendant les heures d'ouverture. Elle s'impose ce mode de fonctionnement pour des raisons de sécurité (lorsqu'un agent manipule le compacteur, un autre reste sur le quai pour accueillir et surveiller les déposants (l'opération de compactage, qui ne prend que quelques minutes, étant susceptible de générer des projections). Toutefois, ce choix de disposer de deux agents n'est pas uniquement lié au compactage (c'est aussi un choix de la collectivité de

garantir un meilleur accueil), et l'opération de compactage pourrait être réalisée par un agent seul (pendant ou hors heures d'ouverture).

- Cet investissement se justifie d'autant plus que les sites de traitement sont éloignés des déchèteries, ce qui est le cas pour la Communauté de Communes du Plateau Picard.
- La Communauté de Communes a fait le choix d'acquérir du matériel mobile entre les bennes et sur un même site, ce qui était la formule la mieux adaptée à ses besoins (pas de formation CACES, de contrôle technique obligatoire, distance à parcourir entre les deux déchèteries...). Elle a donc écarté la solution de disposer d'un équipement de compactation sur un camion ampliroll, circulant sur plusieurs sites.
- Le compactage n'entrave en aucun cas le développement d'activités de réemploi, le prélèvement d'objets réemployables étant effectué en amont. La Communauté de Communes vient à ce titre de créer une ressourcerie, dans la continuité de celle qu'elle a soutenu depuis plusieurs années sur le plateau picard.

6. Présentation du guide de bonnes pratiques – (Yannick PAILLET, ADEME)

M. Paillet a présenté le guide méthodologique destiné à fournir aux collectivités toute information utile sur la prise en compte de la dimension transport dans l'élaboration des cahiers des charges. Ce document n'est pas définitif et est destiné à être complété et enrichi avec les retours d'expérience et les remarques des acteurs concernés.

Le guide, ainsi que le diaporama qui le présente, peuvent être téléchargés sur le site du réseau d'échanges techniques.

7. Conclusions et suites - ADEME/DREAL

L'ADEME et le Conseil Régional ont vocation à accompagner les collectivités porteuses de projets relevant de logiques d'optimisation ou de prévention, qui pourraient pleinement concerner la thématique du transport.

Pour la DREAL, M. Guilloux a conclu la réunion en reprenant les démarches en cours autour de la territorialisation du Grenelle de l'Environnement.

- Une loi de programmation Grenelle 1 doit être débattue à l'assemblée fin mai, elle sera complétée par une deuxième loi Grenelle 2, présentée comme une boîte à outils, discutée en procédure accélérée vers la fin juin 2009.
- Une instance régionale de suivi du Grenelle devrait être mise en place en Picardie, ce qui va dans le sens du réseau animé par l'ADEME. Il s'agit bien de prendre conscience, à tous les niveaux, de la nécessité de travailler ensemble, de dépasser les habitudes de travail par filière pour tendre vers davantage de transversalité.

La rencontre de ce jour a permis d'aller dans le sens de ces réseaux d'échanges techniques : partager des expériences, diffuser des ressources concrètes qui permettront, à terme, de faire avancer des projets. Elle se poursuit par l'intermédiaire de notre outil d'échange à distance : <http://ademe-picardie.cap3c.net>. L'ensemble des documents et outils évoqués au cours de cette rencontre seront diffusés en ligne.

La prochaine rencontre organisée dans le cadre des réseaux d'échanges techniques est program-



mée le jeudi 7 mai à 14 h dans les locaux de l'ADEME à Amiens. Elle portera sur le thème de la réglementation thermique des bâtiments neufs.