

Mobilité durable



Deux camions-bennes 100% électriques de Henry Recycling ramassent les déchets de l'Ouest lausannois. • WILLIAM GAMMUTO

La collecte des déchets se fait verte et silencieuse

Les propulsions alternatives des camions-bennes intéressent de plus en plus les entreprises de recyclage. Henry Recycling dans le canton de Vaud et Serbeco à Genève montrent la voie.

Ivan Radja

Depuis vingt ans, les véhicules lourds n'avaient plus la faveur de l'opinion publique, car trop polluants et trop bruyants. Cette époque est révolue, car c'est d'eux que viendront - en partie - les solutions de la mobilité verte. Ce credo, initié par les collectivités publiques, est désormais aussi l'affaire d'entreprises privées, à l'image de Henry Recycling.

Depuis quelques semaines, deux camions de ramassage des déchets parcourent l'Ouest lausannois en silence, ou presque. La société Henry Transports SA a en effet fait l'acquisition de deux véhicules 100% électriques. «Ils viennent compléter les quatre camions qui fonctionnent déjà au biogaz, se félicite le directeur de l'entreprise vaudoise, Eric Morier. Nous avons encore six camions diesel, aux normes Euro 5 et Euro 6, mais ceux-ci seront peu à peu remplacés.» Les deux véhicules électriques sont produits par la société Designwerk, établie à Winterthour (ZH), spécialisée dans la transformation de camions Volvo. «Ils enlèvent moteur et boîte de vitesses et les remplacent par un moteur électrique et la batterie.» L'investissement est conséquent. Un ca-

mion de transport «nu», non électrique, coûte entre 150'000 fr. et 200'000 fr., à quoi il faut ajouter la caisse avec presse intégrée, la grue de levage des containers et le système de pesage et d'identification des déchets, soit entre 150'000 fr. et 300'000 fr. Le coût de ces équipements spécifiques ne varie pas, quel que soit le mode de propulsion. «En revanche, un camion électrique «nu» coûtera deux à trois fois plus cher qu'un véhicule traditionnel, ce qui peut amener le prix final d'un camion-benne à ordures ménagères (BOM) électrique à approcher le million de francs», explique Eric Morier.

Pourtant, Henry Recycling planifie déjà l'achat d'un troisième camion en 2021, car son périmètre d'action sera étendu dès le 1^{er} janvier à la déchetterie STRID et au bâtiment Tripôle, dans le Nord vaudois. «L'entreprise qui était en charge a abandonné ce mandat, et nous avons remporté l'appel d'offres, notamment en raison de notre politique environnementale.»

Circuit court parfait

Le camion électrique n'émet pas de CO₂, ne fait pratiquement pas

«Il y aura à l'avenir cinq à six écocombustibles complémentaires.»

Eric Morier Directeur de Henry Recycling

de bruit, mais il bénéficie en outre d'un cycle énergétique vertueux, comme le proclame le slogan qui traverse son flanc: «Ce camion roule au soleil vaudois.»

Henry Transports s'est en effet dotée récemment de 3600 m² de panneaux solaires installés sur les toits de l'entreprise à Vuflens-la-Ville (VD), ce qui permet aux camions de se recharger sur place. «C'est le circuit court parfait», se réjouit Eric Morier, qui précise que «l'extension de l'activité dans le Nord vaudois est basée sur le même principe, grâce à l'installation photovoltaïque de la déchetterie d'Yverdon-les-Bains.»

Aussi au biogaz

À noter que la même philosophie sous-tend déjà l'approvisionnement des quatre camions roulant

au gaz et biogaz, en partenariat avec la commune de Renens, qui fait traiter ses déchets organiques par l'entreprise Ecorecyclage à Lavigny (VD). «Nous leur livrons des déchets qu'ils transforment en biogaz, avec lequel nous faisons le plein», explique Eric Morier. Plus exactement, des demi-pleins, car il s'agit d'une installation pour voitures, soit 35 à 40 kilos de gaz, alors qu'il en faut le double pour un camion. Henry Transports SA met donc en place une station de biogaz dédiée aux camions sur son site, en partenariat avec Matthey-Petit SA, Holdigaz SA et Energiapro SA. Elle sera opérationnelle ce printemps.

Bientôt l'hydrogène

Eric Morier en est convaincu, «les motorisations propres se compléteront dans un proche avenir, avec 5 ou 6 écocombustibles». Dont l'hydrogène. «Nous espérons pouvoir acheter notre premier camion sur pile à combustible en 2022, probablement auprès d'un constructeur européen.»

Mercedes est bien placé dans ce domaine, et a déjà produit des prototypes de camions-bennes à hydrogène. Les véhicules à hydrogène mis en service par la Coop en partenariat avec Hyundai sont en effet des camions de livraison longue distance, et il n'existe pas d'adaptation aux spécificités du ramassage des déchets.

Un réseau à développer

La mobilité durable ne se développe qu'en fonction des points d'approvisionnement. Si, pour les recharges électriques, le réseau est bien en place, celui des stations à hydrogène est encore balbutiant.

«Mais une station devrait être opérationnelle l'année prochaine au Léman Centre Coop de Crissier, rappelle Eric Morier. Nous sommes confiants.»

La libra pourrait être disponible dès janvier

Monnaie cryptée

D'après le «Financial Times», la monnaie cryptée de Facebook sera adossée au dollar bien loin des ambitions initiales présentées en juin 2019.

En un an et demi, le projet autour de la libra semble avoir bien changé. Selon le «Financial Times», afin de satisfaire aux exigences des autorités de régulation du monde entier, Facebook aurait nettement revu à la baisse ses plans pour sa monnaie cryptée.

Alors qu'au départ, le réseau social présentait une formule où la libra serait adossée à toute une série de monnaies (livre sterling, euro, yen, etc.), cette dernière n'apparaît plus que comme une sorte de simple dollar virtuel. Citant trois sources impliquées dans son élaboration, le quotidien économique annonce que cette version adossée au dollar sera disponible dès le mois de janvier 2021.

Par la suite, l'association genevoise créée pour gérer ce projet (composée de 27 membres dont Facebook) pourrait toutefois lancer d'autres monnaies virtuelles en fonction d'autres devises. In fine, elles pourraient toutes être regroupées sous un seul composite commun, ce qui donnerait en réalité plus naissance à un nouveau réseau mondial de paiement qu'à une véritable cryptomonnaie universelle.

Regain d'intérêt

Les fuites autour de la libra tombent dans une période où les monnaies virtuelles reviennent sous le feu des projecteurs. L'envol du bitcoin au cours de ces dernières semaines comme le ripple, l'ethereum ou encore le litecoin.



Facebook, dont le patron est Mark Zuckerberg, aurait revu ses plans à la baisse. AFP

La plus célèbre cryptomonnaie au monde séduit à nouveau depuis qu'elle est acceptée comme moyen de paiement par certains géants tels que Paypal ou Square. «Un jour, le monde aura une monnaie unique; de même, internet aura une monnaie unique. Je pense que ce sera le bitcoin», assurait en 2018 dans les pages du «Times» Jack Dorsey, fondateur et président de Square. Deux ans plus tard, l'entrepreneur américain y croit toujours tellement que son groupe vient d'ailleurs d'en acquérir pour 50 millions de dollars.

Après avoir frôlé ses records historiques, le bitcoin reculait assez fortement en fin de semaine dernière. Dimanche en début de soirée, il évoluait autour des 18'000 dollars, un niveau toujours bien au-dessus des 4000 dollars du printemps dernier. Une tendance à la hausse qui s'est aussi concrétisée pour les autres monnaies comme le ripple, l'ethereum ou encore le litecoin.

Olivier Wurld

Le seconde main devient une affaire en or

Commerce

La fin du semi-confinement, ce printemps, a entraîné une ruée sur les brocantes et autres magasins d'occasion.

La crise sanitaire a aussi des répercussions sur notre façon de consommer. La fin du semi-confinement a entraîné une ruée sur les brocantes et magasins de seconde main. Pour se débarrasser d'objets superflus bien sûr. Mais aussi pour en acquérir de nouveaux. Et cet engouement perdure.

«Après le premier lockdown, on a vécu un tsunami. Les gens faisaient la queue pour nous apporter des choses. À un moment, on a dû refuser des marchandises. On n'avait plus de place de stockage. Il a fallu jusqu'à fin juin pour tout absorber», se souvient Christian Sarbu, gérant de la brocante de l'Armée du salut, à la Borde à Lausanne.

«On croule sous les dons»

«Les gens ont beaucoup trié pendant les deux mois de fermeture», confirme Olivier Gretler, responsable du Galetas du CSP, au Mont-sur-Lausanne. À la réouverture à mi-mai, les brocantes ont reçu quantité d'habits, jouets, vaisselle et bibelots divers.

Cet afflux de marchandises ne s'est pas tari le reste de l'année. «En ce moment aussi, on reçoit plus que d'habitude», constate M. Gretler. «On croule sous les dons

d'objets. Beaucoup viennent de Genève où les commerces ont fermé en novembre», explique Joël Valiton, directeur de L'Escal, à Saint-Prex, qui vend une partie des objets sur place et envoie le reste comme don humanitaire.

Les ventes, aussi, ont pris l'ascenseur. Au Galetas, Olivier Gretler se dit «très content». «On constate une hausse. Septembre, octobre et novembre sont de très bons mois», note-t-il. Même s'il ne sera pas partout possible de rattraper les deux mois de fermeture.

Les objets dits «de luxe» (art et collection), prisés des professionnels, sont également recherchés. «On nous en demande plus. Peut-être parce que la concurrence est moins active. Elle peut moins travailler. Les petits brocanteurs indépendants ne peuvent plus faire les marchés. Ils se plaignent d'une année difficile», relève le gérant de la brocante de l'Armée du salut.

La pandémie ne semble pas freiner l'engouement pour des articles déjà utilisés par d'autres. «Avec des collègues, on se demandait si les gens viendraient moins acheter de marchandise. C'est le contraire. Ils n'ont pas peur d'acquérir des objets de seconde main», constate le responsable du Galetas.

Une conséquence de la précarité dans laquelle la pandémie de coronavirus a plongé de nombreuses familles? Impossible à dire, expliquent en chœur les trois gérants. «On ne sait pas. On ne pose pas la question.» **ATS**