



**ARQP (ASSOCIATION DE
RIVERAINS DU QUARTIER
DES PENTES)**

CONTACT :

ARQPENTES@GMAIL.CO

[M](#)

ARQP.FR

**PRESERVATION DE
L'ENVIRONNEMENT ET
DE LA QUALITE DE VIE
DES HABITANTS DU
QUARTIER ET DE LA
VILLE DE RIS-ORANGIS**

CAHIER D'ACTEUR

Bureau de l'ARQP

Etude sur l'impact du transport routier : conséquences de l'étape Rissoise.

SYNTHESE DE LA CONTRIBUTION

Ce cahier présente une estimation de l'impact sur les distances parcourues et durée des trajets en camions du choix de passer par une étape intermédiaire à Ris-Orangis plutôt que de livrer directement les déchets sur le site de l'incinérateur.

En l'absence de données sur la localisation des sources de déchets dans le document de la SEMOP nous avons dû faire des hypothèses pour étudier l'impact du projet de stockage/transport.

Les résultats donnés ici sont basés sur les indications géographiques issues de la délibération de la ville de Paris.

Analyse du document de la SEMOP

Les informations sur le transport des combustibles se limite à une description succincte des itinéraires à proximité de l'aire de stockage envisagée.

A l'exception de la vague mention, page 55, de « principaux gisements de CSR d'Ile de France » et de « grands centres de tri à proximité de Ris », nous n'avons trouvé aucune information sur l'origine géographique des combustibles, pas même au niveau département ou région.

Nous avons compté 30880 mots et 173747 signes dans le document. La mention d'une zone de 300km autour de la centrale pour la collecte des déchets, telle qu'elle apparaît, page 11, dans la délibération de la ville de Paris ne se trouve pas dans ce déluge verbal. Est-elle toujours d'actualité ?

Si tel n'est pas le cas une clarification rapide s'impose, il ne s'agit pas d'un détail mineur.

La nature même des déchets qu'il est envisagé de stocker n'est pas claire. Dans la rubrique sur l'aire de stockage, c'est le terme de combustible qui est utilisé. Alors, CSR ? A coup sûr, Bois B ? qui sait ?

La comparaison des niveaux de pollution (page 63 du document) qui expose une estimation de la situation avec et sans le projet ne semble pas prendre en compte la contribution du transport. Les quelques estimations que les données qui ont été diffusées permettent de faire, montre pourtant qu'il est loin d'être négligeable.

L'exposition du site de stockage envisagé au risque de crue de la Seine mérite à elle seule une contribution spécifique que nous soumettrons prochainement.

Si des solutions alternatives plus ou moins crédibles sur la localisation du stockage sont exposées, aucune alternative ne semble avoir été étudiée pour le moyen de transport.

La nature de la relation prévue entre l'opérateur de la centrale et les fournisseurs des combustibles n'est pas définie et la question de la responsabilité et du financement du transport n'est pas abordée. Enfin il n'est pas précisé si le traitement des déchets collectés hors d'Ile de France par l'opérateur pour le compte des organismes qui les fournissent sera payant.

Ce qu'on peut déduire des informations disponibles sur la localisation des sites de collecte des déchets.

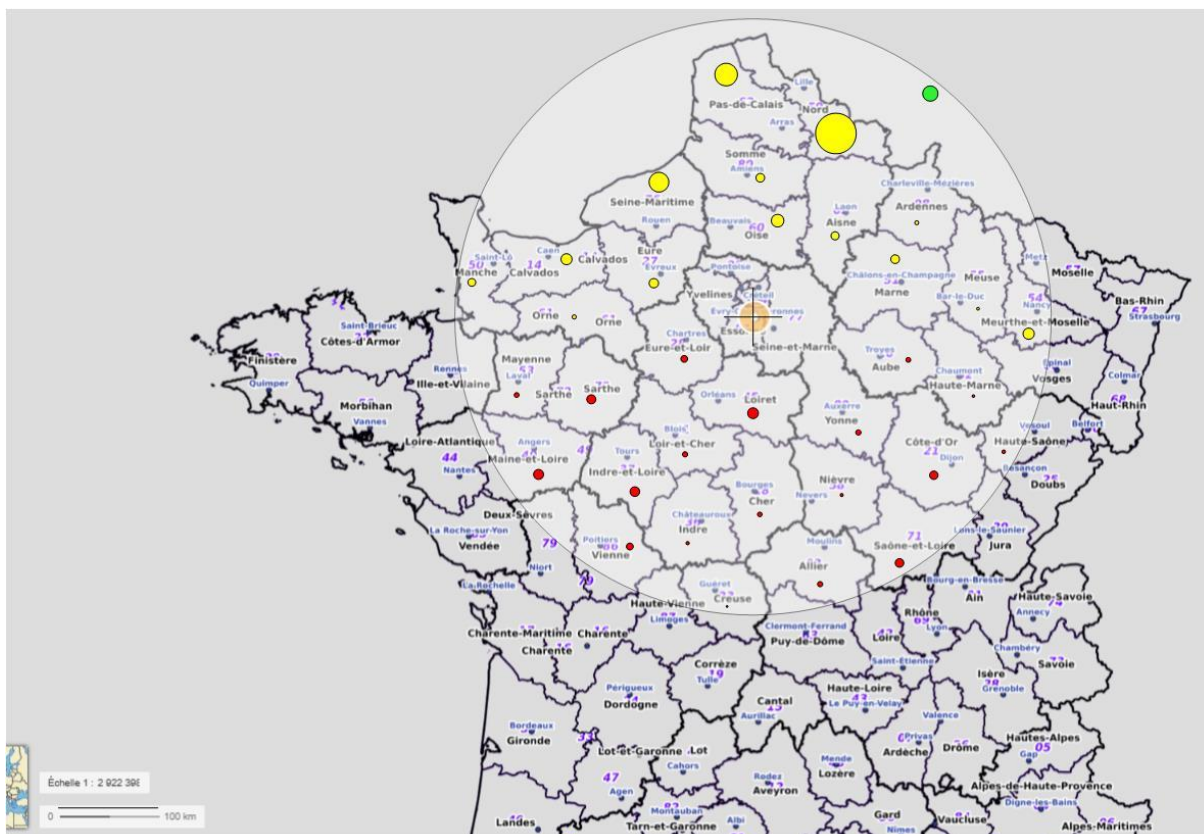
La seule indication chiffrée pour ce qui concerne l'origine des déchets est donc cette fameuse zone de 300km autour de l'installation projetée.

Nous avons compté 33 départements dans cette zone. Certains n'ont qu'une partie de leur territoire dans le rayon de 300km. Nous avons pris en compte ceux dont plus de la moitié du territoire est concernée. Ne sachant pas lesquels de ces 33 sont concernés, nous sommes partis d'un constat simple. Les déchets sont les résultats des activités humaines, les quantités de déchets disponibles vont donc dépendre, plus ou moins directement, de la population de chacun de ces départements. Le portail de l'INSEE nous a fourni les chiffres. Le plus peuplé est le nord avec plus de 2,5 millions d'habitants et le moins peuplé est la Creuse avec 118.000 habitants.

Nous avons tracé sur la carte ci-dessous la zone de 300km et, sur chaque département, un rond de couleur représentant le nombre de ses habitants. Pour mesurer l'impact du choix d'un stockage



intermédiaire à Ris-Orangis sur des distances parcourues par les camions plutôt qu'une livraison directe sur le site de la centrale, nous avons fait calculer par un algorithme de calcul d'itinéraires (google map) le trajet en Ile de France pour accéder aux deux sites. Lorsque le trajet pour atteindre Vitry est le plus court le rond est de couleur jaune. Lorsque le trajet le plus court est celui de Ris, le rond est rouge. Le rond vert donne l'échelle et représente 1 million d'habitants.



Population des départements. Geoportail

répartition par point d'entrée en IDF		%
A1	4972068	26,50%
A4	2308657	12,30%
A5	729379	3,89%
A6	2004702	10,68%
A10	3212011	17,12%
A11	1547431	8,25%
A13	3415447	18,20%
A16	575371	3,07%
totaux	18765066	100,00%

Répartition part point d'entrée en IDF

Le tableau ci-dessous donne, pour chaque point d'entrée en Ile de France, la longueur et la durée du trajet entre le point en question et, d'une part, la centrale envisagée à Vitry-sur-Seine et, d'autre part, l'aire de stockage prévue à Ris-Orangis.

On voit clairement que les gisements de déchets se trouvent très majoritairement au nord et tout près de la limite de 300km. Ils sont tous plus proches de Vitry-sur-Seine de Ris-Orangis.

Le tableau ci-contre donne pour chaque point d'entrée en Ile de France le pourcentage estimé du trafic global.



depuis	distance vers Vitry (km)	durée vers Vitry (min)	distance vers Ris (km)	durée vers Ris (min)
A1	49	45	65,9	56
A4	73,1	49	92,5	65
A5	81,8	61	70,6	46
A6	93,8	57	72,4	44
A10	63	42	59,2	40
A11	62,2	43	58,4	41
A13	92,5	62	99,2	66
A16	68,3	51	85,4	68
moyennes	72,96	51,25	75,45	53,25

distances et temps de trajet

Ces valeurs ont été calculées par l'algorithme de calcul d'itinéraire lorsque le trafic est fluide.

Les valeurs sont relativement proches pour les deux destinations. Mais nous savons que, suivant nos hypothèses, tous ces itinéraires ne vont pas écouler le même trafic, le tableau suivant donne pour une flotte de cent camions, qui devrait, suivant les informations du document SEMMOP, circuler quotidiennement sur une moyenne lissée de 12 mois, pondérée par les pourcentages du tableau de la page précédente.

distance et durée des trajets cumulées de la flotte sur une journée d'exploitation							
point d'entrée	nombre de camions	vers Vitry		vers Ris		écarts valeur Ris - Valeur Vitry	
		km	minutes	km	minutes	km	minutes
A1	26	1274	1170	1713,4	1456	439,4	286
A4	12	877,2	588	1110	780	232,8	192
A5	4	327,2	244	282,4	184	-44,8	-60
A6	11	1031,8	627	796,4	484	-235,4	-143
A10	17	1071	714	1006,4	680	-64,6	-34
A11	8	497,6	344	467,2	328	-30,4	-16
A13	18	1665	1116	1785,6	1188	120,6	72
A16	3	204,9	153	256,2	204	51,3	51
totaux	99	6948,7	4956	7417,6	5304	468,9	348

On voit que du fait que la plupart des origines avec le plus fort potentiel de production de déchets entre en Ile de France par le Nord, les quelques entrées plus proches de Ris-Orangis que de Vitry-sur-Seine sont loin de compenser l'impact de celles qui sont plus proches de Vitry. Le simple fait de choisir de faire une étape à Ris plutôt que de livrer directement à Vitry se traduit par une augmentation non négligeable des distances et durées du transport. 469 km par jour, ça fait 171.000 km par an. Et comme nous avons fait les calculs pour le voyage aller et que les camions ne s'évaporent pas après avoir été déchargés il faut prendre en compte le retour ce qui va donner **342.000km**. Presque la distance terrestre seulement parce que le transport fait une étape à Ris. Nous allons estimer les km que parcourraient les camions de la SEMOP en Ile de France et en province, si la zone décrite par la ville de Paris est confirmée. Le résultat sera soumis dans un prochain cahier. Le chiffre promet d'être astronomique.

Le format de quatre pages imposé par la SEMOP, particulièrement inadapté à la présentation de sujets complexes, ne nous permet pas de placer les remarques et questions qui se trouvaient à la suite de cet exposé dans la première mouture du cahier. Nous les regrouperons dans un cahier spécifique qui sera publié lorsque le dernier cahier sur le transport sera en ligne. Nous sommes désolés de ces circonstances qui vont compliquer la lecture. Les cahiers à venir traiteront les points suivants :

- Estimation des distances parcourues (Le présent cahier ne traite que de l'impact du passage par Ris-Orangis plutôt qu'une livraison directe à Vitry-sur-Seine)
- Estimation des émissions de polluants dues au transport routier
- Estimation du bilan carbone du transport routier
- Vérification de l'hypothèse de la SEMOP selon laquelle le passage par Ris-Orangis et le transport par barges jusqu'à Vitry-sur Seine serait justifié par les encombrements de l'A86 et non pour donner une couleur « écologique » à Thermo-sur-Seine