



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

CONTACT :

ARQPENTES@GMAIL.COM

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

L'impact du transport des combustibles (1)

SYNTHESE DE LA CONTRIBUTION

Devant l'absence de données sur la collecte et le transport des combustibles depuis leur zone d'origine dans le document soumis par la SEMOP pour la concertation l'ARQP a dû faire des hypothèses pour étudier l'impact du projet de stockage/transport. L'étude présentée dans ce cahier est basée sur ces hypothèses.

Les questions sur les aspects économiques et sur l'intégration de ce transport dans le modèle économique du projet doivent aussi être éclaircies.

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

Les données nécessaires sont listées et doivent être fournies urgemment pour finaliser le travail

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.

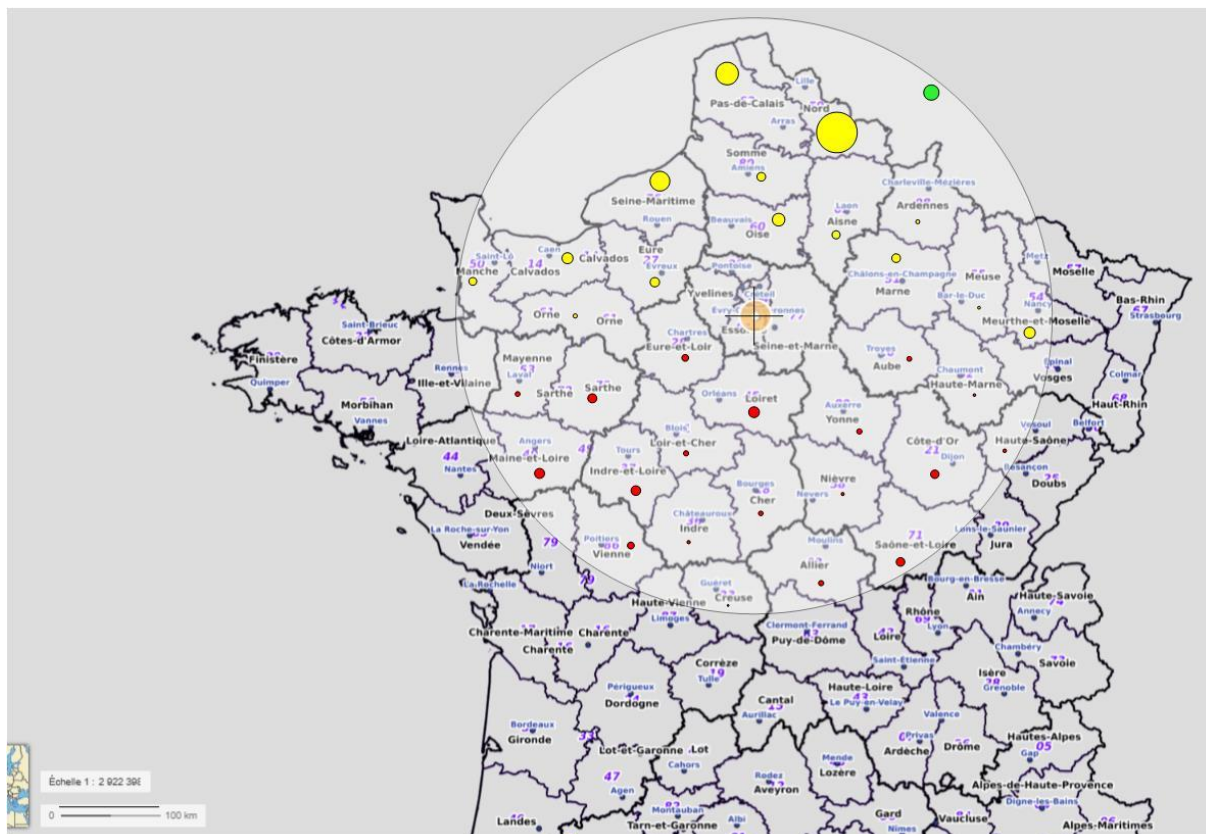
La seule indication chiffrée pour ce qui concerne l'origine des déchets est donc cette fameuse zone de 300km autour de l'installation projetée.

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

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-dessous donne pour chaque point d'entrée en Ile de France le pourcentage estimé du trafic global.

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 des camions 1



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.

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 que de Vitry 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 terre-lune 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.



Remarques

- Les distances et durées utilisées dans ce document ont été estimées avec un trafic fluide. Ce ne sera malheureusement pas dans ces conditions que le transport des déchets va se faire. Nous effectuons en ce moment des mesures de durée et distance périodiquement pendant les heures d'exploitation en conditions réelles sur tous les itinéraires, afin de vérifier l'hypothèse (la seule présentée par la SEMOP pour justifier le stockage à Ris) suivant laquelle il serait profitable d'éviter d'emprunter l'A86. Nous présenterons prochainement un document en exposant les résultats.
- Ironie du sort, les itinéraires venant du nord et de l'est proposés par l'algorithme passent régulièrement, en fonction des conditions de circulation, par l'A86. Les déchets transportés passeraient à quelques centaines de mètres de leur destination finale pour y revenir plus tard en barge.
- De la même façon l'itinéraire proposé lorsqu'on arrive du nord par l'A6 pour rejoindre la RN7 et l'aire de stockage passe presque systématiquement par la D445 et traverse Viry-Chatillon et non la D310 par Grigny comme le décrit le document SEMOP (page 87). La ville de Viry-Chatillon n'est pourtant pas dans la liste des communes sollicitées dans le cadre de la concertation.
- Le respect du cadre imposé pour ces cahiers ne nous permet pas de développer les méthodes de travail utilisées pour notre étude. Si la SEMOP nous fournit un cadre approprié, nous nous tenons à sa disposition pour fournir plus de détails. De même, tous les points listés au début de ce document n'ont pas été traités. Un second cahier les abordera.
- Les chiffres qu'on trouve dans ce document découlent en grande partie des hypothèses que nous avons dû faire pour compenser l'absence quasi-totale d'informations sur la localisation des sites de collecte des déchets. Si la SEMOP décide de fournir les informations nécessaires nous refferons volontiers ce travail, si les délais le permettent.
- Nous allons par courrier attirer l'attention du garant de la CNDP sur les lacunes du document SEMOP. Quelle valeur a une concertation dans ces conditions ?

Questions qui demandent une réponse urgente

1. Quelle est la localisation des points de départ des camions de transport des déchets ? (la zone de 300km de la délibération de la ville de Paris est-elle toujours d'actualité ?)
2. Pour chaque point de départ, quelles sont les natures et quantités des déchets estimées et la périodicité de la collecte si c'est pertinent
3. Pourquoi l'alternative d'une livraison directe à Vitry-sur-Seine n'a-t-elle pas été étudiée ? Si elle l'a été, pourquoi n'est-elle pas présentée ?
4. Pourquoi aucune solution alternative n'est présentée pour la question du transport ?
5. Pourquoi l'impact du transport n'est pas pris en compte dans les bilans de pollution ?
6. De quelle nature est la relation avec les organismes qui gèrent les déchets qui seraient traités par la nouvelle installation ?
7. Le transport n'apparaît pas dans la structure financière du projet. Comment est-il financé ?
8. Pourquoi la ville de Viry-Chatillon n'est-elle pas sollicitée dans le cadre de la concertation, alors que, selon toute vraisemblance, une grande partie des camions traverserait son territoire ?