



ARQP (ASSOCIATION DE
RIVERAINS DU QUARTIER
DES PENTES)

CONTACT :

[M](mailto:ARQPENTES@GMAIL.CO)

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 : 11 millions de km par an

SYNTHESE DE LA CONTRIBUTION

Ce cahier décrit une estimation de la distance parcourue annuellement par la flotte de camions.

Il s'appuie sur une estimation du trajet depuis les points de collecte des déchets jusqu'au site envisagé à Ris-Orangis. Les hypothèses prises sont les mêmes que pour le premier volet de cette étude, à savoir une localisation des sources de déchets dans la zone de 300 km, définie dans la délibération de la ville de Paris, par département en fonction de leur population.

But de l'étude et hypothèses de travail

Le but de l'étude est d'estimer les distances que parcourraient les camions qu'il est prévu d'utiliser pour l'acheminement des déchets vers le site envisagé à Ris-Orangis pour l'ensemble des départements inclus dans la zone de 300 km de rayon spécifiée dans la délibération votée par la mairie de Paris qui est la seule information dont nous disposons comme localisation du point de départ des camions.

Contrairement à l'étude du premier cahier consacré à ce sujet pour lesquels leur prise en compte ne nous a pas semblé pertinente d'un point de vue statistique, les départements de la région Ile de France sont inclus.

La raison de cette différence de traitement est que nous connaissons l'itinéraire en Ile de France des déchets en provenance de la province grâce à leur point d'entrée par autoroute alors que nous ignorons tout du trajet de ceux qui sont collectés en Ile de France dont les points de collecte ne sont décrits nulle part dans le document de la SEMOP.

L'incertitude liée à l'écart entre la position exacte du point de collecte et celle du chef-lieu affecte peu les résultats pour les itinéraires venant de province puisque cela constitue une part relativement faible du parcours total, ce qui n'est pas le cas pour ceux collectés en Ile de France.

Nous avons décidé, dans le premier volet de cette étude, de distribuer la totalité des 100 camions quotidien (moyenne lissée sur 12 mois et 365 jours de la circulation effective) comme s'ils venaient tous de province pour qu'ils soient pris en compte. Cela constitue une imprécision de plus, mais il faut garder à l'esprit que c'est l'absence des données nécessaires dans le document de la SEMOP qui nous conduit à faire ces hypothèses.

Pour chaque département, sont considérés :

- La distance donnée par l'algorithme de calcul d'itinéraire entre le chef-lieu (il faut bien choisir un point) et le site projeté de Ris-Orangis
- La durée des trajets depuis les différentes sources
- La part des 100 camions quotidiens (moyenne lissée sur les 365 jours d'une année, telle que donnée dans le document de la SEMOP, page 87) calculée sur la base de leur population.

Remarque préliminaire

Lors d'une rencontre mobile organisée devant la gare de Ris-Orangis, nous avons pour la première fois nous avons face à nous des personnes en chair et en os représentants la SEMOP et nous leur avons demandé, entre autres, de clarifier la question de l'origine des déchets qu'ils souhaitent faire transiter par Ris-Orangis et en particulier celle de la zone de 300km.

Il nous a été répondu que ce chiffre était seulement une limite maximum que la SEMOP ne voulait pas dépasser mais qu'ils pensaient trouver les combustibles nécessaires en Ile de France.

Au fil de la discussion, il est apparu que la SEMOP envisageait des fournisseurs potentiels de déchets mais que peu de filières, sinon aucune, n'était certaine à ce jour, raison pour laquelle aucune localisation des sources de déchets n'est divulguée. On notera au passage que la méconnaissance de l'origine des déchets, dont le bon sens voudrait qu'elle conditionne les moyens de transport et les itinéraires les mieux adaptés, n'a pas empêché la ville de Paris de les graver dans le marbre avant même de lancer une concertation. Il apparaît que les choix sur cette partie du projet ont été fait a priori, sans étude pour s'assurer de leur pertinence.

Les distances parcourues par les camions sur les différents itinéraires

Le tableau ci-dessous contient, par colonne, de gauche à droite :

- Le nom du département d'origine
- Le nombre d'habitants de ce département (source INSEE)
- Le nom du chef-lieu
- La part, en % du total, de la population de ce département
- Le nombre de camions virtuels qu'il faut pour transporter les déchets correspondants, qui est la part de la flotte de 100 camions circulant quotidiennement
- La distance entre le chef-lieu et Ris-Orangis estimée par l'algorithme de calcul d'itinéraire
- La durée du trajet estimée par le même outil
- La vitesse moyenne qui découle des deux données précédentes
- La distance parcourue quotidiennement par la flotte vers la destination
- La durée passée par la flotte quotidiennement vers la destination
- La distance incluant le trajet de retour
- La durée incluant le trajet retour
- La distance parcourue annuellement par la flotte vers et depuis la destination
- La durée passée annuellement par la flotte vers et depuis la destination
- L'énergie déployée pour le transport vers la destination qui est le produit de la puissance du tracteur (450ch, chiffre annoncé par les constructeurs pour un transport de remorque type FMA [fond mouvant alternatif] transportant 90 m³ de combustible, puissance convertie en Watt [1 Ch. = 736W]) par la durée en heure de l'utilisation et divisée par 1000 pour obtenir des kWh.

On trouve au bas de chaque colonne la somme des cellules.

département	population	chef-lieu	% du total	nombre de camions	distance vers aire de stockage de Ris (km)	durée du trajet (h)	vitesse moyenne (km/h)	distance parcourue quotidiennement par la flotte	durée passée quotidiennement par la flotte pour le transport	AR km	AR min	distance parcourue annuellement	durée transport annuelle	kWh déployés
Pas-de-Calais	1479365	Arras	5.0%	4.98	207	2.76	75	1032	13.76	2063	27.51	753133	10042	3325833
Nord	2645946	Lille	8.9%	8.91	247	3.00	82	2202	26.74	4404	53.49	1607325	19522	6465741
Somme	575371	Amiens	1.9%	1.94	162	2.48	73	353	4.81	706	9.61	257540	3509	1162293
Aisne	534380	Laon	1.8%	1.80	253	2.38	106	455	4.28	911	8.57	332504	3128	1035961
Ardennes	271604	Charleville-Mézière	0.9%	0.92	165	2.85	58	151	2.61	302	5.22	110216	1904	630517
Seine-Maritime	1281667	Rouen	4.3%	4.32	168	2.13	74	682	9.20	1364	18.39	498033	6714	2223673
Orne	846757	Beauvais	2.9%	2.85	126	2.13	59	359	6.08	719	12.15	262395	4436	1469110
Marne	574142	Chalon-en-Champagne	1.9%	1.93	208	2.36	88	402	4.56	805	9.13	293703	3332	1103691
Meuse	185178	Bar-le-Duc	0.6%	0.62	271	3.16	86	169	1.97	338	3.94	123420	1439	476642
Meurthe-et-Moselle	743353	Nancy	2.5%	2.50	384	3.80	101	962	9.52	1923	19.03	702024	6947	2300884
Manche	512167	Saint-Lô	1.7%	1.73	330	3.45	96	569	5.95	1139	11.91	415672	4346	1439285
Calvados	722979	Caen	2.4%	2.44	259	2.81	92	631	6.84	1262	13.69	460523	4996	1654810
Eure	616217	Evreux	2.1%	2.08	122	1.85	66	253	3.84	507	7.68	184892	2804	928585
Orne	282417	Alençon	1.0%	0.95	241	2.33	103	229	2.22	459	4.43	167392	1618	535998
Eure-et-Loir	443227	Chartres	1.5%	1.49	79.9	1.10	73	119	1.64	239	3.29	87096	1199	397132
Aube	317296	Troyes	1.1%	1.07	160	1.75	86	160	1.87	321	3.74	117053	1365	452292
Haute-Marne	172981	Chaumont	0.6%	0.58	242	2.36	103	141	1.38	282	2.75	102953	1004	332527
Mayenne	314446	Laval	1.1%	1.06	272	2.53	108	288	2.68	576	5.36	210349	1957	648011
Sarthe	579227	Le Mans	2.0%	1.95	205	2.03	101	400	3.96	800	7.92	292031	2892	957769
Loir-et-Cher	337089	Blois	1.1%	1.14	176	1.81	97	200	2.06	400	4.11	145909	1601	496980
Loiret	705712	Orléans	2.4%	2.38	124	1.46	85	295	3.47	590	6.94	216216	2534	839260
Yonne	340359	Auxerre	1.1%	1.15	164	1.50	103	177	1.72	353	3.44	128909	1256	418589
Côte d'Or	551336	Dijon	1.9%	1.86	292	2.76	106	542	5.13	1085	10.25	395936	3742	1239486
Haute-Saône	239102	Vesoul	0.8%	0.81	341	3.66	93	275	2.95	549	5.90	200523	2152	712821
Maine-et-Loire	653758	Angers	2.2%	2.20	312	2.71	115	687	5.97	1374	11.94	501646	4357	1443120
Indre-et-Loire	631334	Tours	2.1%	2.13	230	2.23	103	489	4.74	978	9.49	357119	3462	1146780
Indre	221574	Chateauroux	0.7%	0.75	263	2.55	103	196	1.90	393	3.81	143318	1390	460230
Cher	305233	Bourges	1.0%	1.03	240	2.38	101	247	2.45	494	4.89	180164	1787	591731
Nievre	206356	Nevers	0.7%	0.70	220	2.21	100	153	1.54	306	3.07	111652	1122	371471
Vienne	449082	Poitiers	1.5%	1.51	337	3.26	103	510	4.93	1020	9.86	372204	3601	1192502
Creuse	118760	Guéret	0.4%	0.40	378	2.61	145	151	1.04	302	2.09	110405	762	252480
Allier	341713	Moulins	1.2%	1.15	274	2.70	101	315	3.11	631	6.22	230270	2269	751521
Saône-et-Loire	564938	Mâcon	1.9%	1.90	370	3.38	109	704	6.43	1408	12.87	514077	4696	1555369
Paris	2117412	Paris	7.1%	7.13	34	1.00	34	243	7.13	485	14.27	177056	5208	1724731
Seine-et-Marne	1484180	Melun	5.0%	5.00	30.3	0.68	45	152	3.40	303	6.80	110600	2482	822075
Yvelines	1508510	Versailles	5.1%	5.08	42	0.83	51	213	4.22	427	8.44	155820	3079	1018864
Essonne	1351891	Evry	4.6%	4.55	16	0.31	52	73	1.41	146	2.82	53197	1031	341365
Seine-Saint-Denis	1710659	Bobigny	5.8%	5.76	53.5	1.11	48	308	6.40	617	12.79	225083	4670	1546687
Val-de-Marne	1453612	Creteil	4.9%	4.90	214	0.63	34	105	3.09	210	6.17	76505	2252	745942
Val-d'Oise	1290342	Pontoise	4.3%	4.35	76.9	1.60	48	334	6.96	669	13.92	244151	5080	1682452
totaux	29682272		100.0%	100	8087			15929	194	31858	368	11628013	141587	46893480

Bilan énergétique du transport routier ARQP

Conclusion

C'est donc plus de onze millions de kilomètres que les camions vont parcourir chaque année pour approvisionner le nouvel incinérateur. Si le prix des carburants continue de progresser au rythme qu'on voit aujourd'hui, les coûts d'exploitation de Thermo sur Seine risquent de devenir insupportables.

Les hypothèses sur lesquels sont basés nos calculs sont bien sûr contestables. Comme elle découlent de la seule information chiffrée disponible sur l'origine des déchets, la zone de 300km de la délibération votée par la ville de Paris, qui n'est pas plus reprise que contredite dans le document soumis par la SEMOP, elles sont les seules qu'on puisse prendre pour cette étude.

Le format de quatre pages imposé pour les cahiers d'acteur nous obligent à mettre dans un nouveau cahier l'estimation des substances polluantes émises par le transport routier ce que nous avons prévu de traiter ici.