Thermo sur Seine

CAHIER D'ACTEUR

Bureau de l'ARQP

ARQP (ASSOCIATION DE RIVERAINS DU QUARTIER DES PENTES)

CONTACT :

arqpentes@gmail.com

WWW.ARQP.FR

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

Le choix de Ris-Orangis pour le stockage. Les encombrements des routes d'IDF.

SYNTHESE DE LA CONTRIBUTION

Le document soumis par la SEMOP pour la concertation justifie le choix de Ris-Orangis, entre autres, par les facilités d'accès comparées à celles de l'incinérateur à Vitry-sur-Seine.

Ce cahier aborde ce point et, comme on pouvait s'y attendre, les chiffres apportent un démenti formel aux affirmations de la SEMOP.

CE QUI EST DIT SUR LES RAISONS DU CHOIX DE RIS-ORANGIS POUR LE STOCKAGE DES DECHETS DANS LE DOCUMENT DE LA SEMOP.

Parmi les raisons qui justifient, selon la SEMOP, le choix de Ris-Orangis pour installer un stock intermédiaire des déchets destinés à être incinérés à Vitry-sur-Seine figure page 55 une phrase qui a attiré notre attention.

La localisation géographique de Ris-Orangis « permet notamment de ramener le gisement de CSR situé au nord de Paris par voies rapides (RN104) sans engorger les routes comme l'A86 ».

La première remarque qui vient à l'esprit est la suivante : faire passer une marchandise qui vient du nord de Paris et destinée à être livrée dans le Val de Marne par une ville de l'Essonne, c'est un peu comme si la SNCF faisait passer par Marseille les trains qui relient Paris à Lyon.

La seconde partie de la phrase est plus subtile. Les mots sont soigneusement choisis : la RN104 est une « voie rapide » et il ne faut pas « engorger » l'A86. Les lecteurs du document qui habitent Perpignan ou la planète Mars sont peut-être prêts à accepter ces affirmations qui ne citent aucun chiffre ni étude. Pour le malheur de la SEMOP, la plupart de ceux qui lisent cette prose habitent l'Ile-de-France et savent à quoi s'en tenir sur la « rapidité » de la RN104.

Pour ne pas tomber dans les travers que nous reprochons à la SEMOP, examinons les faits et les chiffres. Il existe de nombreuses publications sur le trafic routier en Ile-de-France et, en particulier, sur les congestions qu'on y rencontre. Nous n'avons trouvé dans aucun d'entre eux le moyen de quantifier les retards induits par les encombrements sur un trajet reliant deux points de la carte. Voyons comment nous avons procédé pour vérifier les affirmations de la SEMOP.

LA METHODE UTILISEE.

Nous avons créé un script python qui lance un algorithme de calcul d'itinéraires (google.maps) toutes les demi-heures pendant la période prévue d'exploitation du site (8h 20h) sur les différents itinéraires qui relient les huit points d'entrée en Ile-de-France et les sites projetés de l'incinérateur à Vitry sur Seine d'une part et du stockage à Ris-Orangis d'autre part. Ces hypothèses sont utilisées dans tous les cahiers consacrés au transport pour pallier l'absence de localisation par la SEMOP des sources de déchets. L'algorithme délivre pour chaque point une distance parcourue et la durée du trajet. Quatre cents valeurs sont ainsi relevées chaque jour. Un fichier Excel permet l'analyse des mesure effectuées sur la période de cinq jours pendant lesquels l'approvisionnement du site doit se faire.

Un tableau de bord permet de choisir quels itinéraires et quels jours doivent être inclus pour l'analyse. Le résultat est présenté sous forme de courbes représentant l'évolution dans la journée des valeurs choisies pour chacune des deux destinations Vitry-sur-Seine en orange Ris-Orangis en bleu. Nous avons choisi d'extraire de cette base de données trois courbes pour les distances et trois pour les durées :

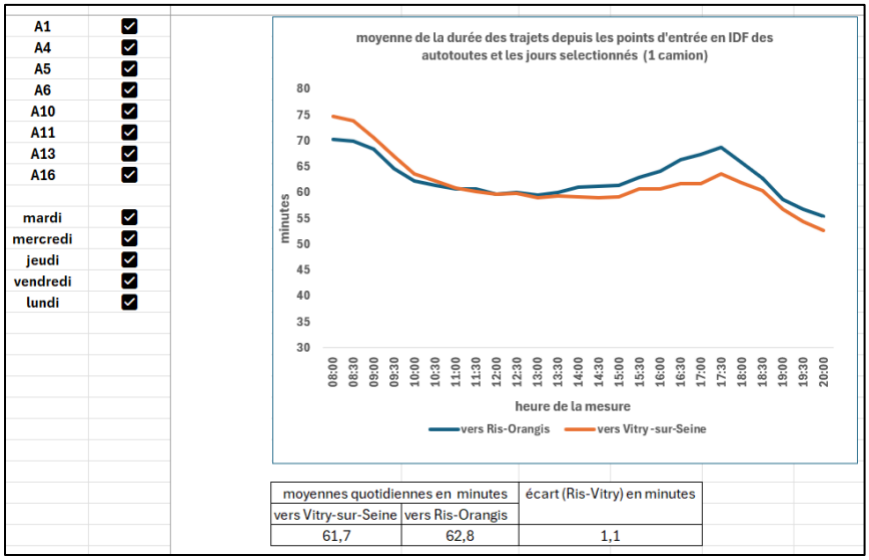
- Les km parcourus en moyenne pour 1 camion
- L'écart entre la valeur distance parcourue mesurée la valeur lorsque le trafic est fluide
- La même chose pour la part de la flotte de 160 camions qui circulent sur les itinéraires sélectionnés
- La moyenne des durées de trajet
- L'écart entre la valeur de la durée des trajets et la valeur lorsque le trafic est fluide
- La même chose pour la part de la flotte de 160 camions qui circulent sur les itinéraires sélectionnés

Les nombre des graphiques, six pour chacune des combinaisons possibles des 13 critères (huit itinéraires et cinq jours) étant de 60 000 milliards, nous n'envisageons pas de les exposer dans les trois pages que l'organisateur de la concertation (peut-être devrions nous écrire le porteur du projet) nous accorde généreusement pour la rédaction des cahiers d'acteur. Le vrai intérêt de cette présentation est son dynamisme : en jouant sur les critères et peut observer les conséquences sur les courbes.

CE QUE DISENT LES CHIFFRES.

L'évolution des distances parcourues sur un itinéraire au cours de la journée n'est pas sans intérêt, elle montre en effet clairement les moments où l'algorithme de calcul d'itinéraire délaisse une solution au profit d'une autre plus favorable. Toutefois, ce n'est pas sur la distance parcourue que l'impact des encombrements routiers se manifestent de la manière la plus évidente. La durée des trajets est bien plus parlante. Nous avons choisi de visualiser trois courbes. Les mesures prises en compte ont été faite les 1,2,3,4 et 7 septembre qui constituent une semaine complète de jours ouvrables.

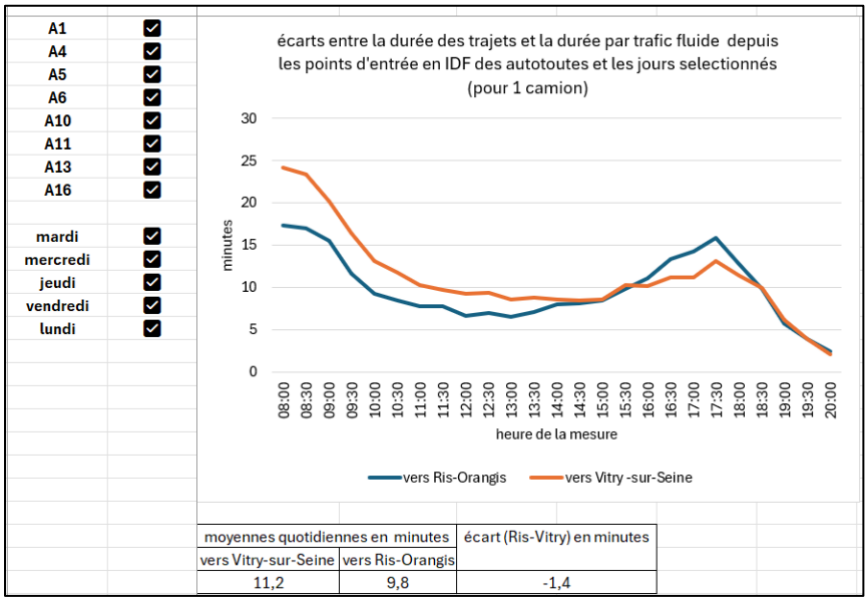
La première compare les durées moyennes de trajet brutes tous itinéraires et jours confondus.



moyennes quotidiennes en minutes		écart (Ris-Vitry) en minutes
vers Vitry-sur-Seine	vers Ris-Orangis	
61,7	62,8	1,1

La durée du transport, pour la partie en IDF est pratiquement la même qu'on se dirige vers Vitry-sur-Seine ou vers Ris-Orangis. Une différence est que lorsqu'on amène les déchets à Ris-Orangis, ils doivent ensuite être transporté à Vitry-sur-Seine. Dans ce graphique tous les itinéraires pèsent le même poids. Il ne tient pas compte du fait que certains itinéraires seront empruntés par plus de camions que d'autres. Le but est de présenter les conditions de circulation indépendamment de ce critère.

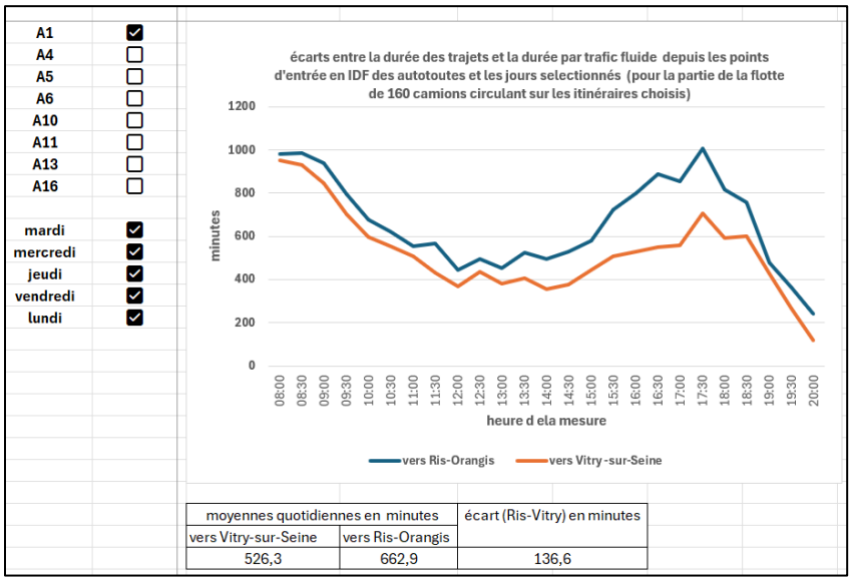
La seconde courbe montre l'écart entre les durées mesurées est et celles lorsque le trafic est fluide



moyennes quotidiennes en minutes		écart (Ris-Vitry) en minutes
vers Vitry-sur-Seine	vers Ris-Orangis	
11,2	9,8	-1,4

Cette courbe montre que l'impact des encombrements routiers est pratiquement le même qu'on se dirige vers Vitry-sur-Seine où vers Ris-Orangis. L'argument selon lequel l'accès à Ris-Orangis serait rapide et celui vers Vitry-sur-Seine encombré ressemble furieusement à la tentative d'explication d'un choix de localisation du site de Stockage fait en amont, sans étude sérieuse du problème.
Les critères de sélection des données sont les mêmes que pour la courbe précédente. Elles reflètent les conditions de circulation de l'ensemble de l'Ile-de-France.

La troisième et dernière courbe que nous vous proposons analyse le cas de la circulation depuis l'A1, puisque c'est de là que viendraient les déchets qui, selon la SEMOP et l'extrait du document évoqué plus haut, a conduit au choix du site de Ris-Orangis pour le stockage. Pour cette dernière courbe, nous avons pris en compte la partie de la flotte de camions qui devraient selon nos hypothèses emprunter l'A1. Ils seront 42 sur les 160 de la flotte lorsque l'installation sera exploitée au maximum de ses capacités.



moyennes quotidiennes en minutes		écart (Ris-Vitry) en minutes
vers Vitry-sur-Seine	vers Ris-Orangis	
526,3	662,9	136,6

Lorsqu'on prend en compte la seule circulation depuis l'A1, l'équilibre constaté entre les deux destinations vole en éclat.
La partie de la flotte de camions qui emprunte cette voie à destination de Ris-Orangis verra son temps de trajet impacté par les encombrements de 136 heures de plus que s'ils avaient eu Vitry-sur-Seine pour destination.

CONCLUSION.

Les chiffres montrent que l'argument, avancé par la SEMOP de la facilité d'accès au site de Ris-Orangis pour la livraison des déchets plutôt qu'à Vitry-sur Seine, pour justifier le choix de Ris-Orangis est une construction de l'esprit. Le bon sens et l'intérêt général voudrait que cette étape soit abandonnée. Elle est inutile, coûteuse et elle expose les habitants du voisinage à de nombreux risques et nuisances.

REMARQUES.

- Ce qui est présenté dans ce cahier est basé sur les hypothèses prises pour pallier l'absence d'information sur l'origine des déchets dans le dossier de la SEMOP.
- Nous avons écrit que ces hypothèses étaient basées sur les seules informations disponibles sur le projet, à savoir la zone de 300km de la délibération votée par le conseil municipal de Paris. Si les ingénieurs de la SEMOP lisent nos cahiers d'acteur lorsqu'ils ont fini d'en compter les pages, ils connaissent ces hypothèses. Ils peuvent parfaitement nous contacter pour exposer les leurs et fournir autre chose que des affirmations pour justifier leurs choix.
- Ce cahier compare le transport entre deux destinations. Le site envisagé de Ris-Orangis et celui de l'incinérateur à Vitry-sur-Seine. La SEMOP va peut-être objecter que cette comparaison n'est pas légitime puisque la livraison directe sur le site de l'incinérateur n'est décrite nulle par dans le document support de la concertation. Justement, il s'agit selon nous d'une lacune majeure de ce dossier. Explorer cette alternative aurait permit d'exposer les raisons pour lesquelles elle a été rejetée. A condition toutefois qu'elles soient plus solides que la disponibilité du foncier ou les facilités d'accès. Nous avons peut-être là la raison pour laquelle cette alternative est absente.
- A l'issue de la réunion publique tenue à Ris-Orangis, après que l'animatrice ai fini son travail resplendissant de neutralité, nous avons eu quelques échanges directs avec les représentants de la SEMOP, seul moment de vrai dialogue de la soirée. On nous a alors donné un argument qui, dans l'esprit de celui qui l'exprimait, devait clore le débat et faire de nous des zélateurs du projet de stockage à Ris-Orangis. Voici la chose : « de toute façon nous allons imposer au transporteur l'utilisation de l'A104 ». Nous avons demandé qu'il nous explique ce qu'il y a de vertueux à imposer un itinéraire autoroutier qui n'est pas forcément le meilleur à un transporteur. Nous n'avons pas eu de réponse et restons donc dans l'expectative devant ce raisonnement.