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 bilan carbone du transport routier.

SYNTHESE DE LA CONTRIBUTION

Ce document est le dernier de la série que nous avons consacrée à l'impact de l'acheminement du combustible vers le site envisagé de Ris-Orangis par transport routier.

Il s'agit de la contribution de ce transport à l'émission de gaz effet de serre, le carbone (CO^2).

Cet aspect n'est pas traité de façon claire dans le document soumis par la SEMOP pour la concertation. Il s'agit d'une des nombreuses lacunes de ce dossier.

NOTRE DEMARCHE ET NOTRE METHODE.

Un calcul précis des émissions de CO^2 d'un transport par camion se fait sur la base de la consommation de carburant du tracteur, que nous ignorons. Nous nous contenterons d'une estimation sur la base des kilomètres parcourus pour la catégorie de camions utilisés et le tonnage transporté.

Deux chiffres seront calculés, un pour chacune des hypothèses utilisées dans les cahiers d'acteur que nous avons publiés sur la plateforme de la concertation.

La première hypothèse que nous avons prise au moment où la SEMOP ne donnait aucune information sur la localisation sur des sites de collecte des CSR, elle consistait à répartir les 450 000 tonnes de déchets suivant la population des départements situés dans la zone de 300 km de rayon, seule information disponible (issue de la délibération votée par la ville de Paris). Elle conduit à une distance parcourue annuellement par la flotte de camions de 11 millions de Km.

La seconde hypothèse est celle de la localisation des déchets en Ile de France qui conduit à une distance parcourue annuellement par la flotte de camions de 4 millions de km

Pour savoir comment ces chiffres sont obtenus, vous pouvez consulter les cahiers d'acteur correspondants.

Les chiffres généralement admis pour les différentes catégories de camion sont de 0,5 kg de CO^2 par km pour mes utilitaires léger (<3,5 t), de 0,84 kg / km pour les camions de 19 t et 1,06 kg/km pour les camions de 40 t.

Mais les camions qui transportent les CSR seront loin de circuler à pleine charge car les CSR ont une faible densité, ce qui, au passage, contribue à faire du routier un moyen de transport pas du tout optimal pour ce type de marchandise.

Selon les propres chiffres donnés par la SEMOP nous savons que la flotte de 100 camions (moyenne lissée sur 365 jours d'exploitation de l'installation) transportera 450 000 t de CSR ce qui donne un tonnage transporté par chaque camion de 450 000// 100 / 365, soit 12,3 t.

Le poids d'un tracteur routier est estimé à 9,5 t et le poids d'une remorque FMA est estimé à 12 t. L'ensemble routier pèsera donc environ 12,3 + 9,5 + 12, soit 33,8 t.

Considérons que la fonction qui lie les émissions de CO2 au poids des camions est linéaire. Une interpolation sur la droite qui représente ces émissions donne un point situé entre les 0,84 kg/km des camions de19 t et les 1,06 kg/km des camions de 40 t situé à 0,995 kg/km. C'est cette valeur que nous allons utiliser.

LES RESULTATS.

Pour la première hypothèse, avec des déchets venus essentiellement du nord, la quantité de CO^2 sera : 11 000 000 x 0,995 = 10 945 000 kg, ou l'exprimer dans l'unité généralement utilisée pour ces émissions, **11 000** t de CO^2.

Avec la seconde hypothèse on atteint le chiffre de **4 000** t de $C0^2$.

La question de la localisation des sources de CSR est loin d'être tranchée puisque même leur disponibilité n'est pas assurée dans le contexte de concurrence qui s'installe entre de nombreux projets d'utilisation des CSR, projets vraisemblablement motivés par le pactole des subventions annoncées plus que par les vertus écologiques de la filière.

Si, pour le malheur des habitants du Val-de-Marne et de l'Essonne ce projet est mené à son terme, la contribution du transport routier des émissions de CO^2 devrait se situer entre ces deux chiffres.

CONCLUSION.

Ces milliers de tonnes de carbone qui seraient émises dans l'atmosphère par les camions pour alimenter Thermo-sur-Seine en combustibles sont peut-être peu de chose si on les compare aux 28 millions de tonnes émises chaque année par l'ensemble des camions qui circulent sur les routes de France, mais les occulter dans le dossier support de la concertation n'est certainement pas la façon la plus transparente d'informer le public.

Notons au passage que, sauf erreur de notre part, les émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble du projet n'apparaissent dans ce dossier que sous la forme d'une diminution visée du contenu carbone de l'ensemble du réseau de chaleur de 174g/kWh à 80g/kWh (page 26 du dossier). Une note sur la même page indique que le poste transport a été pris en compte dans ce bilan. Dans la mesure ou la SEMOP n'a jamais fourni la moindre information sur ce transport, vérifier si la contribution du transport est cohérente avec la diminution visée constitue une énigme que nous renonçons à résoudre.