

ETUDE D'INCIDENCE DU PROJET DE LA SITA SUR LE TRANSPORT

- Choix de l'emplacement
- Provenance des déchets
- Itinéraire des camions
- Sécurité routière
- Gaz à effet de serre

CHOIX DE L'EMPLACEMENT

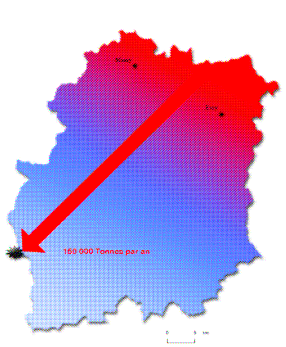
Le projet de la SITA comporte de nombreuses incohérences quant au choix de l'emplacement. Certaines incompatibilités sont ainsi identifiées au regard des grandes orientations nationales et locales.

On relèvera ainsi sommairement, le caractère discutable avec les orientations de l'agenda 21, de la circulaire du 28 avril 1998 du ministère de l'environnement et de l'ADEME, disposant que les projets doivent être inscrits dans un projet limitant les transports polluants.

Or, l'éloignement du projet avec les gisements de production de déchets n'est pas sans avoir une incidence majeure en terme de sécurité et pollutions liées au transport routier.

On ne peut que s'étonner du reste du « retour en arrière » du projet de la SITA alors qu'à Saint-Escobille — en d'autres temps, lorsque le centre de la Gadoue stockait les ordures ménagères de la ville de Paris au siècle dernier (site est du reste, à ce jour, arrêté et surtout réhabilité progressivement par les interventions de la Florentaise) — les déchets arrivaient sur le site en train. Plus d'un siècle après SITA les apporte en camions,.

Le choix de Saint-Escobille est une incohérence géographique. Voici une carte du département avec en rouge les zones de production de déchets. On ne peut que constater que le projet n'est par implanté à proximité des zones de production.



- Saint-Escobille n'a donc pas été choisi en vertu du principe de proximité contrairement aux allégations de la société : c'est un des emplacements le plus excentré possible dans le département et à fortiori dans la région.

PROVENANCE DES DECHETS

« *Les déchets réceptionnés proviendront majoritairement du département de l'Essonne* ». (Source : p12 Résumé non technique)

Le mot « majoritairement » évite tout engagement de la part de SITA sur la provenance réelle des déchets alors même que la réglementation pour un tel équipement est limpide en ce sens ; d'autre part, 2 pages plus loin on peut lire : « *Pour des raisons de densifications urbaines, les départements de Paris intra-muros et de la Petite couronne ne sont pas en mesure de stocker, sur leur territoire, leurs déchets ultimes* » (Source : p14 Résumé non technique)

Ces deux phrases sont contradictoires :

- SITA aurait du prendre des engagements fermes sur la provenance des déchets et indiquer les moyens qu'elle mettrait en œuvre pour vérifier leur provenance.
- SITA aurait du s'engager sur des moyens, réellement indépendants de l'entreprise, permettant de vérifier la provenance des déchets.

Pourtant SITA laisse entrevoir : « *De part la situation géographique des lieux de chalandise attendus de déchets ultimes...* » (Source : p 276 du dossier) que la provenance des déchets est connue. Dans ce cas une bonne information du public supposait que l'origine des déchets soit clairement indiquée dans le projet.

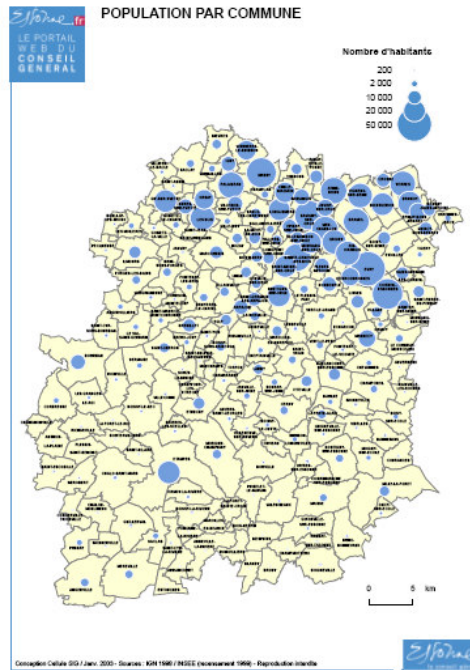
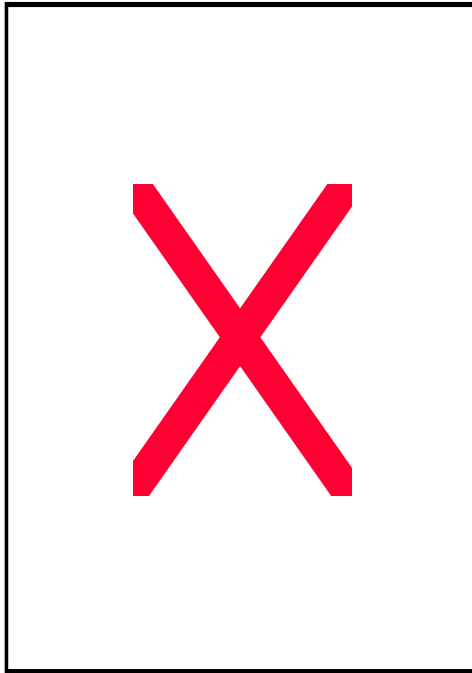
Le flou, déjà présent dans le dossier, fait craindre dans la réalité si le projet devait voir le jour, à une incertitude quant à la réelle origine des déchets.

- Le projet aurait du indiquer la provenance géographique précise et la quantité de déchets provenant du département de l'Essonne (avec une localisation précise) celle provenant des départements de la petite couronne et de Paris intra-muros.

Etude du cas où les déchets ne proviendraient que de l'Essonne :

Si les déchets ne provenaient que du département de l'Essonne ce qui est l'hypothèse la plus favorable au dossier SITA, ils proviendraient presque exclusivement du Nord de l'Essonne.

Pour information voici deux cartes de localisation des emplois et des populations. (Source : site du conseil général)



Donc **les déchets devraient traverser tout le département pour rejoindre Saint-Escobille.**

Là encore, cette simulation est incompatible avec le principe de proximité invoqué par la SITA pour choisir le site de Saint-Escobille : Ces zones denses en emplois et en population se situent à plus de 55 km du projet de centre, soit 110 km aller-retour en camion.

../..

ITINERAIRE DES CAMIONS

Le résumé non technique indique : « *l'itinéraire retenu passe par l'Ouest* ». (Source : p 9 du Résumé non technique)

- Dans le dossier il n'y a pas d'itinéraire retenu, il n'y a pas d'engagement de Sita sur le respect d'un itinéraire ni de mise en place de moyens de vérification du respect d'un itinéraire.

Dans le dossier cependant, il est indiqué: « *l'ensemble des véhicules de transport des déchets et d'apports des matériaux accèdera au projet du centre de stockage par le Nord de la commune* » (Source : p 277 du dossier). Sita doit définitivement décider de l'itinéraire emprunté alors que, connaissant les lieux de chalandises, elle dispose de toutes les données pour informer correctement le public à moins, là encore, de ne chercher à s'implanter qu'en raison d'une simple opportunité et non d'une recherche d'un réel besoin à satisfaire.

Le nombre de camions envisagés par Sita est sous-estimé. Dans le calcul, Sita ne précise pas le nombre de camions d'argile qui devraient être déposés sur le site (répandre une couche de 2m d'argile sur 15 ha ce n'est pas rien), le nombre de camions qui seront refusés parce qu'ils contiendraient des matériaux non conformes, et suppose que tous les camions voyageront avec la charge maximum permise.

Première hypothèse : l'autoroute A 10.

« *Les camions emprunteront les axes de circulation majeurs : échangeur d'Allainville /A10...* » (Source prospectus Sita ou Résumé non technique p 15 ou Dossier p 276)

La Sita tente de justifier la cohérence de son projet grâce à l'autoroute A10. Mais celle-ci ne peut constituer le seul axe de communication.

D'ailleurs SITA le reconnaît : dans le tableau impact sur le trafic routier de la page 277 du dossier, tous les camions sont comptabilisés sur la nationale N191 entre la D82 et Authon la Plaine puis sur la départementale D 838. La D82 rejoint la N191 au niveau de Boutervilliers au sud du site, et d'ailleurs les trajets surlignes sur la carte de la page 276 prennent en compte ce passage.

- Il y a une certaine malhonnêteté intellectuelle vis-à-vis du public de laisser penser que les camions emprunteront l'A 10 alors que les nuisances se reporteront sur les axes mineurs plus dangereux et sources de plus grandes difficultés.

Les camions arriveront ainsi également sur la N 191 entre la D 82 (Boutervilliers) et Authon la Plaine. Toutefois, Sita n'étudie l'impact sur les transports que dans un rayon de 5 km autour du site, ce qui est largement insuffisant et vicie l'étude d'impact.

Ainsi, pour arriver à Boutervilliers, les camions sortiraient de la N20 à Etampes, emprunteraient la N 191 qui traverse Etampes. Pourtant, les Etampois ne sont-ils pas cités dans l'impact sur les transports.

Dans le cas étudié par SITA, il est signalé « *une augmentation du trafic poids lourds de l'ordre de 17% sur la D838 et de 9% pour la N191* ». (Source : dossier p 276)

Or dans le tableau de la page suivante, ainsi que dans la documentation à destination de la population mais aussi dans le dossier non technique ne figurent que les pourcentages d'augmentation sur le trafic total, sans prendre en compte des éléments de calcul aussi basiques que le fait qu'un camion et une voiture ne produisent pas les mêmes nuisances. Sita aurait du inclure à la page 277 le document suivant en lieu et place du tableau.

Implantation	Nombre total de véhicules (poids lourds en %)	Nombre de passages liés à l'activité du site	%d'augmentation du trafic routier lié au projet	%d'augmentation du trafic routier (poids lourds) lié au projet
N 191 entre Authon-la-plaine et D 82	4940 (10,7% de PL)	100(84% de PL)	2	9%
D 838 Entre Auhton-la plaine et D 21	2 057 (11,9% de PL)	100 (84% de PL)	4,9	17%

Au demeurant, Sita part d'un axiome erroné prend comme principe que les camions arriveraient sur le site 24h sur 24h (sans du reste répercuter de manière satisfaisante alors les incidences que cela pourrait avoir alors en terme de bruit la nuit).

Mais, compte tenu des contraintes d'ouverture d'un tel site, le calcul doit être effectué probablement de manière différente.

Ainsi, les 245 poids lourds empruntant la D 838 l'utilisent toute la journée :

Le CET n'est ouvert que $11 \times 5 + 5 = 60$ h par semaine (1 semaine = 168 h)
Soit $60/168 = 36$ % du temps

Pendant le temps d'ouverture du CET la D838 n'est réellement empruntée que par :
 $245 \times 0,36 = 88$ camions

Si on ajoute à ce chiffre l'augmentation de trafic des 84 camions Sita, le tableau traduisant l'impact réel du CET sur la circulation serait pendant l'ouverture du CET :

Implantation	Nombre total de véhicules (poids lourds en %)	Nombre de passages liés à l'activité du site	%d'augmentation du trafic routier lié au projet	%d'augmentation du trafic routier (poids lourds) lié au projet
N 191 entre Authon-la-plaine et D 82	1778,4 (10,7% de PL)	100(84% de PL)	5,6	44%
D 838 Entre Auhton-la plaine et D 21	740,5 (11,9% de PL)	100 (84% de PL)	13,5	93 %

L'analyse est donc manifestement erronée

Autre hypothèse : trajet le plus court.

On peut également supposer que les camions emprunterons le trajet le court, comme toujours.

Pour venir de Massy ou d'Evry, en effectuant un trajet minimum, en camion on passe à proximité d'Etampes puis sur la D21 qui traverse Chalo-Saint-Mars puis passe à proximité de Mérobert.

La D21 est une départementale de 3^{ème} catégorie sur laquelle les camions auraient de difficultés à se croiser. Elle n'est utilisée que par 1891 véhicules (dont 3,1% de camions) entre la sortie de la N 20 et Chalo-Saint-Mars (Source : données de la direction des Déplacements CG91 / 2007)

Implantation	Nombre total de véhicules (poids lourds en %)	Nombre de passages liés à l'activité du site	%d'augmentation du trafic routier lié au projet	%d'augmentation du trafic routier (poids lourds) lié au projet
N 191 entre Authon-la-plaine et D 82	1891 (3,1% de PL)	100(84% de PL)	5,2	143%

Le choix de Saint-Escobille obligerait l'utilisation de la route comme seul et unique moyen de transport. Même si Sita minimise l'impact sur les riverains proches du site et évite de préciser à l'avance qui d'autre sera gêné, quelque soit l'itinéraire choisi l'utilisation de la route est aberrante pour un tel projet.

IMPACT SUR LA SECURITE ROUTIERE

Circulation sur la D 838 :

Les camions emprunteraient la (N 191)et la D 838 qui sont des axes bien dimensionnés largement capable de supporter cette hausse de trafic (Source : dossier p 277) Or cette portion de la D 838 est une des routes les plus dangereuse de l'Essonne, si l'on en croit Jean-François Raffy, directeur du cabinet du préfet de l'Essonne, qui a indiqué le 5 juillet 2007 dans une interview donnée à l'occasion de la détérioration du radar placé entre le rond-point d'Authon la Plaine et le site: « *Des études d'accidentologies avaient été menées avant l'installation - du radar - et il s'avère que cette route a un taux important d'accidents.* » (Voir document en annexe 5)

L'afflux de camions augmenterait bien entendu les risques d'accidents.

La D838 n'est pas un axe majeur (voir photo dans l'article du journal) mais plutôt une départementale bordée d'arbres. Le trafic poids lourds accroît considérablement le risque d'accident sur les routes, et ces chiffres sont en augmentation constante. Les accidents de poids lourds dans l'Essonne hors agglomération ont plus que doublé entre 2005 et 2006. (Source : bilan des accidents corporels dans l'Essonne Evolution de 2002 à 2006 édité par le Conseil Général) voir annexe 6

- **Ainsi le dossier présenté par la Sita néglige les risques qu'elle fait encourir en augmentant de 93% le trafic camion sur dette route.**

Rond point d'Authon la Plaine :

Un rond point a été construit à Authon la Plaine en raison des accidents très graves qui avaient lieu régulièrement au croisement de la N 191 et de la D 838.

Au milieu des camions d'ordures, chaque jour, 25 cars emprunteront le rond point d'Authon la plaine. Tous ces cars circulent pendant les heures où le CET serait ouvert.

Les habitants du Sud-Essonne n'ont pas d'autre possibilité que d'utiliser les cars ou leurs voitures pour se rendre à la gare ou à leur travail.

- **Alors que la sécurité routière est une grande cause nationale, on ne peut qu'être étonné par la faible prise en compte dans l'étude d'impact du risque routier.**

Regroupement pédagogique :

Afin de maintenir une école dans chaque village, d'éviter les constructions trop coûteuses de bâtiments et les classes à double niveau les communes d'Authon la Plaine, de Mérobert, de Saint-Escobille et de Plessis Saint Benoit se sont regroupées pour accueillir les enfants de maternelle et primaire (3 à 11 ans). Actuellement 200 enfants sont scolarisés dans ce regroupement pédagogique La cantine et la garderie étant à Authon la Plaine, les cars scolaires transportent les enfants 4 fois par jour, ce qui correspond à 12 passages de cars. Leurs trajets empruntent pour la plus grande partie la D838 et la N 191 sur lesquelles ils croiseront les camions d'ordures. De plus, 20 fois par jour, les cars scolaires devront croiser la D 838 en franchissant des Stop, aux heures où le site serait ouvert. Voir carte en annexe 7

Il est impossible d'imaginer un car croisant un poids lourd sur la D 21, e serait pourtant chose courante si les camions empruntaient le chemin le plus court pour transporter leurs ordures.

2^{ème} regroupement à prendre en compte pour la traversée de la N 191

- La Sita n'a ainsi prévu aucun aménagement spécifique.
- La Sita semble ignorer, dans son dossier, les risques d'accidents encourus par les enfants de ce regroupement, ce qui est une carence grave.

Lignes régulières :

Les lignes régulières de car sont presque exclusivement empruntées par tous les collégiens ou lycéens qui se rendent à Dourdan ou à Etampes.

- 7 cars de la ligne régulière 306.12 Monnerville - Saint-Escobille - Dourdan emprunteraient la D 838 pendant les heures d'ouverture du projet de CET.
- 11 cars de la ligne régulière 306.04 Mérobert - Dourdan traverseraient la N 191 pendant les heures de passages des camions
- 5 cars de la ligne 913.07 Saint-Escobille - Etampes emprunteraient la N 191 pendant les heures de passage des camions

SITA semble ignorer ce problème et ne se soucie pas de mettre en danger tous les enfants qui empruntent ces routes pour se rendre à l'école.

Il est regrettable que ces spécificités locales (regroupement pédagogique et transports scolaires) n'aient même pas été évoquées par Sita dans son dossier. Ce manque cruel de connaissance locale est probablement dû à l'absence de concertation autour du choix de cet emplacement qui a arbitrairement et unilatéralement été choisi par Sita.

Sita en choisissant Saint-Escobille, impose ainsi une augmentation non négligeable du trafic camions mais néglige d'évaluer les risques d'accidents encourus par les habitants du Sud-Essonne.

GAZ A EFFET DE SERRE

Le choix de l'emplacement de Saint-Escobille oblige à un trajet maximum et par la route des déchets. Faire parcourir 110 km au minimum à chaque camion pour décharger ses ordures est irresponsable vis-à-vis de l'environnement. Chaque année les camions auraient à parcourir plus d'un million et demi de kilomètres pour venir déverser leurs déchets à Saint-Escobille.

Le CO₂ est le premier gaz responsable de l'effet de serre.

D'après le petit livre vert de Nicolas Hulot chaque litre d'essence consommée produit 2,4 kg de CO₂. Or un camion consommerait 20 l de gazole pour déverser ses détritux à Saint-Escobille. (Source : Mappy) Voir document en annexe

A raison de 84 trajets par jour (chiffre Sita) et de 310 jours de fonctionnement par an la production de CO₂ uniquement provoquée par le transport des déchets serait de 1 249 920 kg de CO₂

Soient 1 250 Tonnes de CO₂ produites uniquement pour le transport.

Ce projet irait à l'encontre des engagements internationaux de la France (protocole de Kyoto par exemple) dans la lutte contre l'effet de serre.

CONCLUSION

On ne peut que s'étonner que la Sita réclame pour un projet aussi peu respectueux de l'environnement la qualité d'intérêt public, alors que manifestement il n'est motivé que par un intérêt personnel.

Ce projet a un coût écologique trop lourd.

Sita affirme que le site de Saint-Escobille est idéal pour la création d'un CET, mais le dossier ne précise pas quels ont été les autres sites testés et comporte de grandes lacunes dans l'étude d'impact tels que démontrés ci-avant.

Ce site, choisi arbitrairement par Sita, sans aucune concertation avec les élus locaux, est inadapté. Le manque d'infrastructure de transports autre que la route en fait même, un emplacement dangereux pour la population et néfaste pour l'environnement.