ASSOCIATION de RIVERAINS du QUARTIER des PENTES.

Association loi 1901.
Siren n° 104605753
Site Web : www.arqp.fr.
Courriel : arqpentes@gmail.fr

Ris-Orangis le 08 sept.2026.

Compte rendu de la réunion mobile thermo sur Seine devant la gare de Ris-Orangis le 8/9/2026.

Le dispositif mis en place par la SEMOP, le groupement de société qui gère le projet pour le compte de la mairie de Paris, consiste en un panneau affichant les grandes lignes du projet et un pupitre. Une personne propose au public des flyers et une autre se tient derrière le pupitre, visiblement disposée à communiquer avec l'assistance.



Coté assistance, ce n'est pas la grande foule, il n'y a que le président de l'association ARQP, qui écrit ces lignes, accompagné du secrétaire. Le représentant de la SEMOP se présente comme communiquant et nous informe que des techniciens vont le rejoindre. C'est effectivement le cas avec l'arrivée de deux jeunes femmes qui font partie de l'équipe technique du projet.

Entre temps le chef de cabinet de la mairie de Ris-Orangis nous a rejoint ainsi que deux représentants de l'association Acid-Vitry qui sont très actifs dans la lutte contre le projet.

Si on omet un gaillard qui passe par là et dont nous découvrirons après que le projet Thermo sur Seine ne fait pas partie de ses principales préoccupations et qu'il cherche seulement à se faire payer une bière, l'assistance est à peine plus nombreuse que les représentants de la SEMOP.

La maigre participation du public vient sans doute de la confidentialité du calendrier des évènements programmés par la SEMOP. Notre site arqp.fr est un des rares média à l'avoir mis à la disposition du public. Lorsque la question de l'assistance est abordée, les représentants de la SEMOP accusent la municipalité de ne pas coopérer avec eux pour la communication du projet. Par exemple, la mairie refuse de mettre dans ses locaux un espace où le public pourrait consulter les différents documents qu'ils produisent.

Le chef de cabinet explique que le choix de ne pas participer est en droite ligne avec la position prise dès qu'elle a eu connaissance du projet. Ris-Orangis n'est pas le dépotoir de la ville de Paris et aucun argument ne fera changer la position de la municipalité.
Nous interrogeons ensuite la SEMOP sur les points suivants :

1. Sur l'origine géographique des combustibles qui seraient stockés a Ris Orangis.

La délibération de la ville du 17/12/2025 parle de « volumes collectés dans un rayon de moins de 300km » Nous avons travaillé à estimer l'impact du projet et en particulier du transport par camions sur la ville et la région sur la base du potentiel de production de déchets dans les départements inclus dans cette zone de 300 km.

Le document soumis par la SEMOP, le 9/7/2026, en vue de la concertation ne mentionne pas explicitement cette zone de 300km mais ne redéfinit pas non plus clairement la localisation des sites d'où viendraient les déchets. La seule évocation de l'origine des déchets se trouve page 62 où on trouve la phrase suivante :

« La future chaufferie de Vitry-sur-Seine sera alimentée par des combustibles solides de récupération, une ressource largement disponible en Île-de-France. Son emploi permet de valoriser les nombreux déchets produits par les activités économiques de la région, dont une partie importante termine aujourd'hui enfouie dans des centres de stockage en Île-de-France et au-delà ».

La foire aux questions du site de la SEMOP (date publication non mentionnée), pas vraiment l'endroit où on songe à chercher une information de cette importance, nous informe en réponse à la question « d'où viennent les combustibles ? » : « La Région Île-de-France est le premier gisement national de CSR et les besoins de Thermo-sur-Seine seront largement couverts par les capacités identifiées ».

En réponse à notre demande de clarification, la représentante de la SEMOP nous déclare que la mention des 300km dans la délibération du conseil municipal de la ville de Paris ne désigne pas la zone où les déchets seront collectés mais la limite de distance au-delà de laquelle ils ne seront pas collectés. Et tout est conforme à la délibération parisienne puisque la région l'Ile de France, origine prévue aujourd'hui des déchets, se trouve dans la zone de 300 km.

Bien dur est le métier de communiquant pour le compte de la SEMOP qui les oblige à nous conter une histoire si grosse que les rédacteurs du document de support de la concertation ont soigneusement évité de s'y risquer.

Le débat a pris une tournure inattendue lorsque la personne de Vitry qui nous accompagne et qui connait bien la question de la disponibilité des déchets a fait remarquer que, comme rien ne garantit que les déchets produit par la région Ile de France soient disponibles pour alimenter Thermo sur Seine ni qu'ils soient en quantité suffisante, il sera vraisemblablement nécessaire de faire appel à l'autre source importante pour les déchets, les hauts de France. Sans le nier, la représentante de la SEMOP a déclaré que, selon leurs prévisions, la présence d'un outil capable de les traiter (Thermo sur Seine) devrait favoriser l'émergence de filières de production.

La présence de déchets venus de loin, les hauts de France qui se trouve, par un heureux hasard, dans la zone des 300km et que nous avions identifiés nous aussi dans notre étude, revient par la fenêtre après avoir été mis à la porte un peu plus tôt par la représentante de la SEMOP.

La seule conclusion qu'on puisse tirer de ce débat est que, si nous ne savons pas où les déchets seront collectés, la SEMOP ne le sait pas non plus, pas plus qu'elle n'est sûre de leur disponibilité pour alimenter leur incinérateur. La méconnaissance de ces informations qui ne sont pas vraiment des détails ne les a pas empêchés de choisir un site de stockage et un moyen de transport.

Et, finalement, notre travail sur l'impact du transport depuis la province qu'on pourrait penser inutile ne l'est peut-être pas (voir le cahier d'acteur que nous avons rédigé et qui est disponible sur le site de la concertation de Thermo sur Seine lien : https://www.thermo-sur-seine-concertation.fr/fi/TRpqzOr4IVb1d/uCvooKmHY3R37/cahier_impact_transport.pdf.

On peut comprendre que les organismes qui gèrent les déchets hésitent à bâtir une collaboration avec un aussi médiocre maitre d'ouvrage que la ville de Paris qui, plus de trois ans après la date prévue, n'a toujours pas réussi à mettre en service l'incinérateur qu'elle a construit à Ivry-sur-Seine.

La faiblesse du dossier de la SEMOP, pourtant censé nous convaincre de l'opportunité de mettre en place cette installation, n'est pas le plus grave. Nous avons en effet découvert que, alors que nous nous posions naïvement la question de la rémunération par les fournisseurs de déchets à la ville de Paris pour les traiter, craignant une exploitation de ceux-ci, nous avons

appris que la SEMOP devrait payer pour obtenir ce combustible. Nous assistons donc à l'émergence, à l'initiative d'une administration qui porte l'étiquette écologie, d'un monde terrifiant dans lequel, sous te terme « valorisation des déchets », ce n'est pas une pratique vertueuse de réutilisation des objets usagés accompagnant l'arrêt de la production de biens inutiles qu'on nous prépare mais la mise en place d'une filière obéissant aux lois du marché qui donne aux déchets une valeur financière intrinsèque et dont la réduction menacerait l'équilibre financier.

2. Pourquoi une livraison directe des déchets à Vitry-sur Seine n'est elle pas présentée comme alternative au stockage à Ris Orangis ?

La représentante de la SEMOP n'explique pas pourquoi la livraison directe à Vitry n'a pas été exposée en tant qu'alternative, elle propose deux explications pour justifier qu'elle n'ait pas été choisie.

- L'absence de foncier sur le site des Ardoines disponible de la surface requise et compatible avec les projets de réhabilitation de la friche industrielle.

La parcelle visée de Ris-Orangis s'inscrit, elle aussi, dans la cadre d'une « réappropriation des espaces soumis à des risques majeurs », selon les termes du document de la SEMOP (page 53). Nous ignorons si l'équipe municipale de Ris-Orangis qui dirigeait la ville au moment du vote de la délibération par la ville de Paris a été consultée. Si elle l'a été, cela n'a jamais été porté à la connaissance de la population et on en trouve aucune trace dans les délibérations du conseil municipal. En l'absence de toute forme d'agrément engageant la ville de Ris-Orangis c'est bien à l'équipe en place aujourd'hui que la SEMOP doit offrir l'opportunité, identique qu'a apparemment eu celle de Vitry-sur-Seine, de juger si l'installation projetée est ou non compatible avec la politique de la ville.

- La volonté de ne pas contribuer à l'engorgement l'A86, voie routière qui dessert le site de Vitry-sur-Seine.

Selon le texte de la SEMOP, le site de Ris-Orangis occupe une « position stratégique permet notamment de ramener le gisement de CSR situé au nord de Paris par voies rapides (RN104) sans engorger les routes comme l'A86 ».

Vouloir convaincre les opposants au projet de stockage à Ris-Orangis, qui sont bien placés pour savoir ce que sont les conditions de circulation sur la francilienne, que c'est un paradis comparé à l'A86, est probablement au-dessus des capacités, pourtant incontestables, de leurs représentants à pratiquer la langue du matériau dans lequel on taille les flûtes.

Nous avons présenté une partie des résultats de l'étude que nous menons actuellement qui consiste à mesurer les temps et distances de parcours sur les itinéraires conduisant des points d'entrée autoroutiers en ile de France vers le site de l'incinérateur d'une part et vers celui du stockage projeté à Ris-Orangis. Un script déclenchant automatiquement un algorithme de calcul d'itinéraire (google Map) est utilisé pour la mesure.

…… / ……

Chaque mesure est ensuite comparée aux valeurs relevées par trafic fluide. Une mesure est effectuée chaque demi-heure pendant la période prévue pour les livraisons sur le site et l'écart traité dans un tableau Excel. Ces chiffres sont un indicateur incontestable de l'engorgement du trafic et ils montrent une quasi-similarité vers les deux destinations (moyenne de 11% sur une journée vers Vitry-sur-Seine et 10,7% vers Ris-Orangis) pour la journée présentée. Les résultats détaillés seront présentés dans un cahier d'acteur lorsque la phase de mesure sera achevée.

La représentante de la SEMOP nous déclare que leur étude donne des résultats différents qui, évidemment, ne sont rendus public. Pour notre part nous sommes prêts à rendre publique la méthode utilisée, y compris le script.

La seule différence entre les deux destinations, est non pas que le trafic vers l'une d'entre elle est plus fluide, c'est que l'une d'entre elle est plus éloignée de la majorité des points de départ, puisque les déchets viendraient majoritairement du nord. Et c'est justement celle qui a été choisie.

Comble de l'ironie, dans de très nombreux cas, l'itinéraire proposé par l'algorithme lorsque on vient du nord passe par l'A86, à quelques centaines de mètres de leur destination finale. Les malheureux déchets seront récompensés de leur patience pendant cet inutile voyage par une agréable promenade en bateau.

3. Pourquoi une livraison aucune alternative au transport par camions n'est elle décrite et, peut-être étudiée ?

Nous évoquons la possibilité du transport ferroviaire en mentionnant ses nombreux avantages :

- Pas de perturbation des livraisons par les encombrements routiers et pas de contribution à ceux-ci, puisque cela semble être une préoccupation majeure de la SEMOP.
- Un train remplace facilement une journée de camions avec un coût très fortement réduit.
- Emissions de polluants très inferieure.
- Produits transportés protégés des intempéries tout au long du parcours et de la manutention.
- Possibilité d'automatiser la manutention à la réception en utilisant des wagons trémies
- Plus d'exposition aux crues de la Seine.
- Suppression de l'aire de stockage de Ris-Orangis, à la grande satisfaction des habitants et de la SEMOP elle-même qui n'aura plus à en assumer les coûts. La mise en attente de convois pour assurer la régularité des livraisons est simple à réaliser, la région ne manque pas de voies de stockage pour cela.
- Simplification du process et réduction des coûts par la suppression du transport fluvial

Les réponses apportées par les représentants de la SEMOP à ces questions montrent que l'option n'a pas été étudiée :

- Il n'y a pas de rails aux Ardoines. *Lorsque nous lui montrons un extrait de la carte ferroviaire Geoportail du secteur montrant un maillage du secteur par les voies.*
- Ce n'est pas vrai, ou ils ont été démontés, ou ils ne sont pas en état, ou ils ne sont pas reliés au réseau national*. Lorsque nous lui faisons remarquer que la remise en état du réseau et sa connexion au réseau qui a existé il n'y a pas si longtemps coûterais infiniment moins cher que la solution envisagée*.
- Nous ne savons pas à quel réseau il est possible de se relier. *Lorsque nous lui disons que nous pouvons lui révéler ce secret (c'est celui du RER C où un trafic marchandise circule fréquemment).*
- Nous ne connaissons pas la disponibilité du réseau. *Lorsque nous lui apprenons que, pour des raisons de coût, les opérateurs du fret font circuler leurs trains la nuit au moment où il n'y a pas de trafic voyageur.*
- Les fournisseurs de déchets (*dont elle n'est pas capable de nous donner la localisation*) ne sont pas reliés au réseau ferroviaire.

Ce dialogue ferait sourire si les enjeux n'étaient pas si importants.

4. Sur le risque important de crues auxquelles sera soumis le terrain choisi pour la réalisation du projet de dépôt.

Le dossier de concertation fait état d'un risque d'inondation du fait que le site choisi se situe dans le lit majeur de la Seine, c'est-à-dire dans la surface sur laquelle peut s'étendre la crue la plus importante enregistrée. C'est le cas du la crue du siècle dont celle de 1910 faite référence. Le risque mesuré est de 1%.

Il n'est jamais fait mention des autres risques mesurés et définis par la préfecture de l'Essonne, le recouvrement du lit majeur et mentionné en aléa moyen, mais reste les aléas importants et très importants qui recouvrent tout ou partie de la parcelle comme la crue que nous avons identifié en 2018.

La réponse des communicants est que cela ne dure que quelques jours et qu'ils ont prévu une réserve suffisante pour faire face à l'arrêt de la plateforme. Ils déclarent avoir connaissance de toutes les données, mais dans ce cas pourquoi encore une fois ne pas les avoir détaillées dans le document de concertation ? (Ndr : selon le service des voies navigables de France qui fait référence en 2018 la crue de la seine atteint 5,80 durant 2 semaines et 3,50 durant 4 semaines).

Le Président :	Le secrétaire :
Guy Bonneton.	Marcel GUINARD.

DISTRIBUTION : tous les membres du bureau.