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

L'impact des encombrements des routes d'IDF sur le transport des déchets.

SYNTHESE DE LA CONTRIBUTION

Ce document expose l'impact des encombrements routiers sur le transport des déchets. A la différence du cahier précédent consacré à ce sujet, ce sont ici les hypothèses données par la SEMOP lors de l'atelier sur les flux de transport qui positionne les le point de départ en divers lieux de l'Ile-de-France

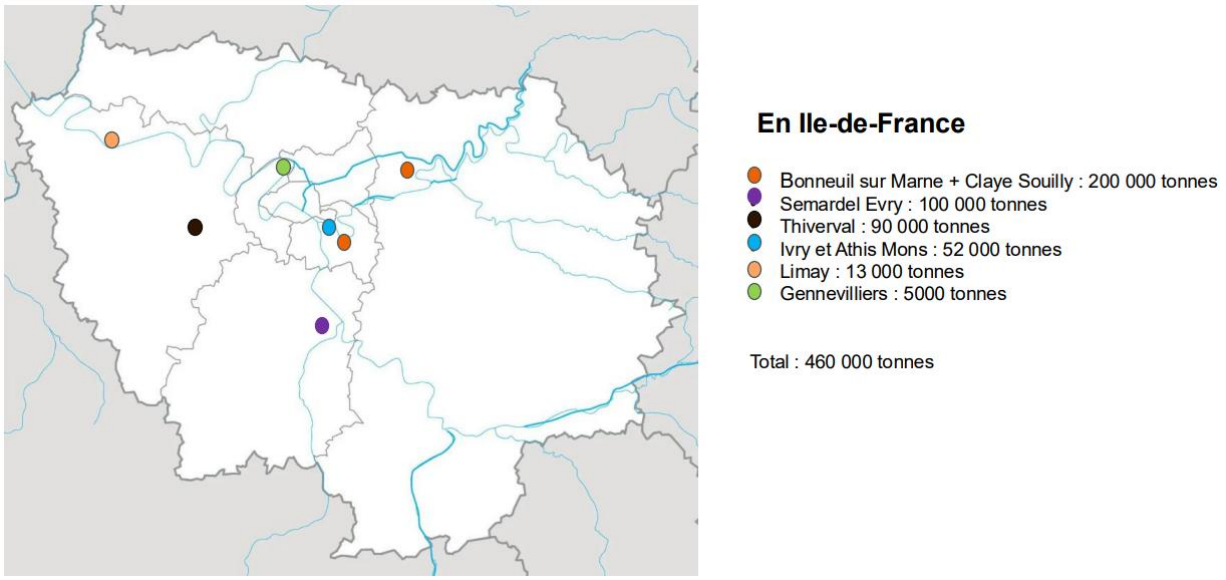
Selon la SEMOP le site de Ris-Orangis a été choisi pour sa moindre exposition aux encombrements routiers comparé à Vitry-sur-Seine. Comme on pouvait s'y attendre, les chiffres apportent un démenti formel aux affirmations de la SEMOP.

NOTRE DEMARCHE ET NOTRE METHODE.

Nous avons procédé comme pour notre première étude dont nous vous invitons à lire le cahier qui lui est consacré si vous voulez connaitre les détails de la méthode utilisée.

Toutefois du fait de la date tardive à laquelle la SEMOP a révélé ses hypothèses et de la date de la fin de la phase de concertation préalable nous avons été contraints de faire la campagne de mesure pendant les vacances scolaires, ce qui a forcément un impact sur le trafic routier. Nous poursuivrons les mesures en novembre et si le projet n'est pas abandonné et que la concertation continue, sous une forme à définir dont les garants de la CNDP nous disent qu'elle se mettra en place à l'issue de la phase préalable, le permet nous publierons les résultats.

Voici la carte dévoilée lors de l'atelier du 8/10/2026 par la SEMOP. Elle montre l'emplacement des sites où elle pense pouvoir se procurer les déchets pour alimenter l'incinérateur de Thermo-sur-Seine.



SEMOP Atelier n° 2 - 8/10/2026

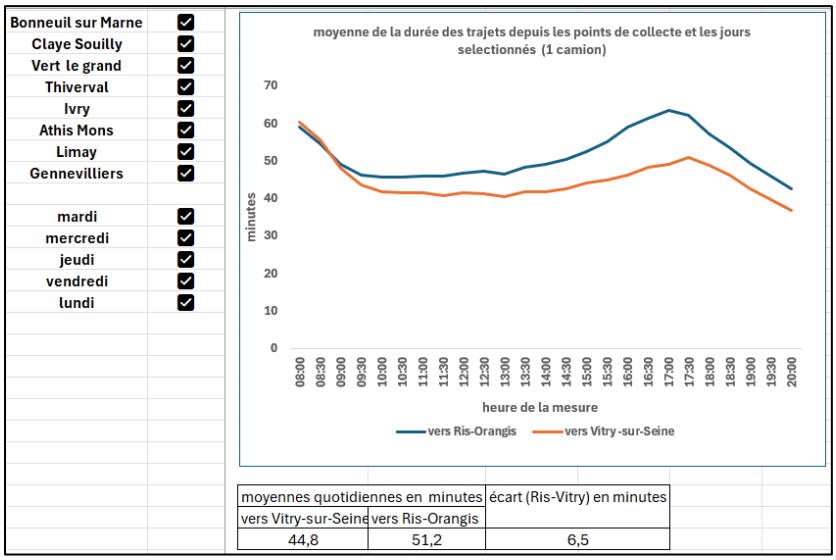
Certaines imprécisions sur cette carte vont nous obliger à faire, comme presque à chaque fois qu'on utilise la documentation fournie par la SEMOP, des hypothèses. Elles sont les suivantes :

- L'adresse précise de lieux de collecte n'est pas mentionnée. Nous avons choisi la localisation exacte qui nous semblait la plus vraisemblable. Athis-Mons qui se trouve dans la liste est même absent sur la carte.
- Pour une mystérieuse raison, on trouve sur une même ligne deux fournisseurs pour un seul tonnage. Nous avons choisi de répartir ce tonnage en parts égales pour les deux fournisseurs

CE QUE DISENT LES CHIFFRES.

Pour chacun des lieux de la carte nous avons mesuré, toutes les demi-heures les distances parcourues et les durées des trajets entre chacun des lieux de la liste et le site de Ris-Orangis d'une part et celui de Vitry-sur-Seine d'autre part. Nous laissons de côté pour le moment les mesures de distances car la durée des trajets est un meilleur indicateur de l'impact des encombrements routiers. Nous avons choisi de visualiser trois courbes. Les mesures prises en compte ont été faite du 19 au 23 octobre, elles constituent une semaine complète de jours ouvrables.

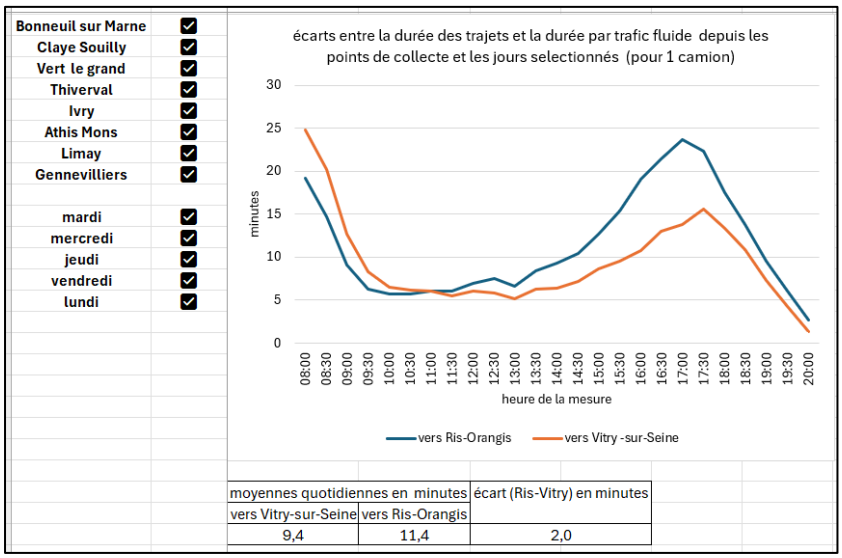
La première courbe compare les durées moyennes de trajet brutes tous itinéraires et jours confondus.



moyennes quotidiennes en minutes		écart (Ris-Vitry) en minutes
vers Vitry-sur-Seine	vers Ris-Orangis	
44,8	51,2	6,5

La durée du transport, depuis les lieux de collecte est systématiquement plus longue qu'on se rende à Ris-Orangis plutôt qu'à Vitry-sur-Seine. C'est la conséquence du décentrement du site de stockage envisagé par rapport au site de production des CSR. La différence en moyenne sur la journée est de 6,5 minutes 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

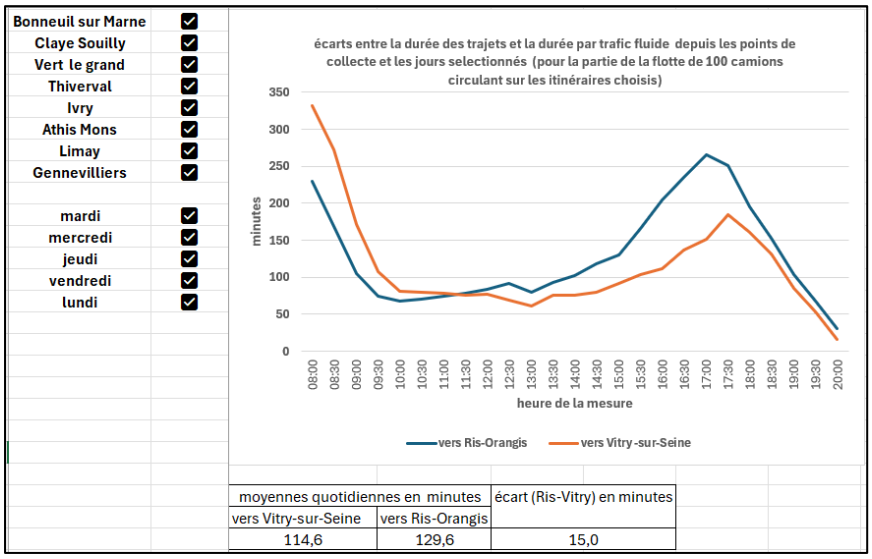


moyennes quotidiennes en minutes		écart (Ris-Vitry) en minutes
vers Vitry-sur-Seine	vers Ris-Orangis	
9,4	11,4	2,0

Cette courbe montre que les itinéraires qui mènent à Ris-Orangis sont un plus impactés par les encombrements routiers que ceux qui mènent à Vitry-sur-Seine. Sur une journée d'exploitation un camion passe en moyenne deux minutes de plus sur la route du fait de ces encombrements.
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 est établie dans les mêmes conditions que la précédente mais pour la flotte de camions et non plus pour un seul. L'impact en durée des encombrements est donc pondéré par le nombre de camions qui circule sur chaque itinéraire. L'option de l'étude précédente qui prenait en compte le seul trafic entrant en Ile-de-France par l'autoroute A1 était destinée à prendre en compte la vague information donnée par la SEMOP sur la prépondérance du nord du territoire comme origine des déchets.

Cette option n'est plus pertinente du fait de la meilleure précision de la carte dévoilée par la SEMOP. C'est donc bien la moyenne de tous les itinéraires qui est prise en compte. Nous avons aussi utilisé la valeur moyenne de 100 camions par jour et non la valeur en période de pointe (160 camions) de l'étude précédente. Les deux options sont tout aussi pertinentes pour comparer les conséquences du choix de cette étape intermédiaire à Ris-Orangis pour ce qui est de l'impact des encombrements routiers.



Cette courbe, comme les précédentes, montre ce que chaque essonnien qui utilise sa voiture pour circuler vers le nord sait sans avoir à faire aucune mesure : il vaut mieux aller à contre-courant du flux général, c'est-à-dire aller vers le sud le matin et vers le nord l'après-midi.
Nous ignorons si parmi les ingénieurs de la SEMOP certains résident en Essonne. Si c'est le cas, ils auraient pu écrire ces lignes.

REMARQUE.

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.

CONCLUSION.

On voit que, quelques soient les hypothèses qu'on prend, les itinéraires qui conduisent à Ris-Orangis sont au moins autant impactés par les encombrements routiers que ceux qui mènent à Vitry-sur-Seine. L'argument selon lequel le site aurait été choisi pour la raison qu'il est plus facilement accessible que le site de Vitry-sur-Seine est formellement démenti par nos mesures, sans même tenir compte du fait qu'une fois à Ris-Orangis, les déchets devront encore être transbordés puis acheminés par barges jusqu'à leur destination finale.

Les aspects logistiques de ce projet ont clairement été traités sans études préalables sérieuses. Cette étape à Ris-Orangis est inutile et coûteuse. Elle augmente le nombre des opérations de manutention du combustible et les risques qui vont avec. Elle expose les populations aux nuisances aussi bien lors de la construction de l'installation que lors de son exploitation. Les risques d'incendie qui ne peuvent être complètement circoncis font peser une menace mortelle sur tous ceux qui se trouve dans cette zone à forte densité d'habitations. La transparence de la SEMOP sur la gestion de ces risques est inexistante. Par exemple le risque d'embrasement lors du déchargement par contact avec les essieux surchauffés que nous avons découvert fortuitement lors de l'atelier sur l'organisation apparait dans le compte rendu par une phrase insignifiante : « Le processus intègre par ailleurs un dispositif de refroidissement des essieux des camions, dont la justification reste à expliciter. »

Les villes du Val-de-Marne et de l'Essonne ne se laisseront pas imposer ce projet toxique dont les habitants devraient en plus contribuer au financement puisque le ville de Paris entend siphonner une grande part des fond publics subventionnant la filière des CSR.