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 transport des déchets à partir des sites envisagés par la SEMOP

SYNTHESE DE LA CONTRIBUTION

Ce cahier est extrait d'une étude réalisée par notre association sur le transport des déchets depuis les sites de production de CSR avec lesquels la SEMOP dit négocier actuellement.

Les cahiers que nous avons publié précédemment sur la question du transport restent pertinents puisque, à deux semaines de la fin de la concertation préalable, rien de définitif n'est acté et la SEMOP a confirmé qu'un approvisionnement n'importe où dans la zone des 300 km restait une possibilité. C'était sur cette base que les premiers cahiers étaient rédigés.

Les conclusions de cette étude sont proches de celles de la précédente.

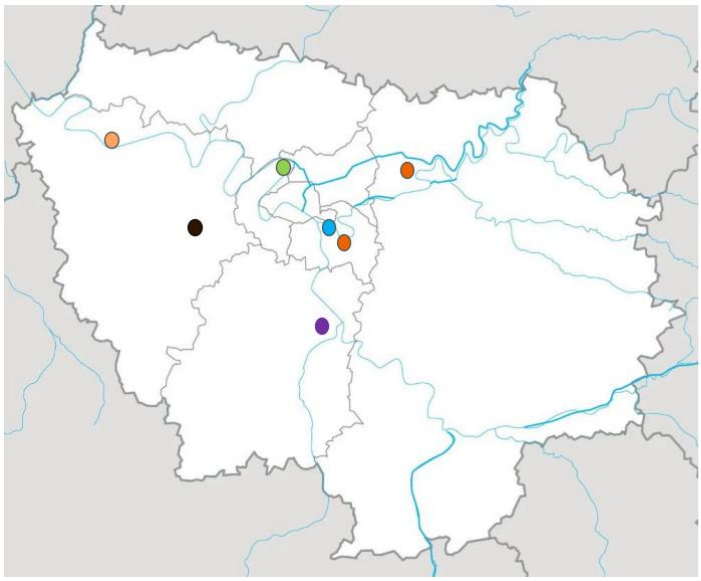
.

LE CONTEXTE.

Ce document expose les résultats de l'étude que nous avons réalisée sur les distances parcourues et les durées de trajet de la flotte de camions prévu pour acheminer les déchets combustibles depuis les points de collecte/préparation jusqu'à leur destination.

Les points de collecte sont ceux présentés par la SEMOP récemment, lors de l'atelier sur les flux de transport qui s'est tenu le 8/10/2026 à Ris-Orangis.

Voici la carte qui a été projetée lors de cet atelier.



En Ile-de-France

- Bonneuil sur Marne + Claye Souilly : 200 000 tonnes
- Semardel Evry : 100 000 tonnes
- Thiverval : 90 000 tonnes
- Ivry et Athis Mons : 52 000 tonnes
- Limay : 13 000 tonnes
- Gennevilliers : 5000 tonnes

Total : 460 000 tonnes

Cette fois ci encore, nous sommes amenés à formuler des hypothèses pour pallier les lacunes et imprécisions de la documentation fournie par la SEMOP. Elles sont les suivantes :

- L'adresse précise de lieux de collecte n'est pas mentionnée. Il existe, dans certains cas, plusieurs entreprises susceptibles de fournir ces déchets au lieu désigné par la SEMOP. Nous avons choisi la localisation précise qui nous semblait la plus vraisemblable.
- Pour une mystérieuse raison, on trouve à deux reprises sur une même ligne deux fournisseurs pour un seul tonnage. Nous avons choisi de répartir ce tonnage en parts égales pour les deux fournisseurs.

Trois itinéraires sont étudiés pour chaque liaison :

- Vers le site prévu à Ris-Orangis pour le stockage en favorisant l'utilisation de la N104, comme la SEMOP a dit vouloir le faire.
- Vers le site de Ris-Orangis en laissant l'algorithme choisir l'itinéraire optimal.
- Vers le site prévu pour l'incinérateur, le but étant, entre autres, d'estimer les conséquences des choix de la SEMOP pour la logistique, en particulier celui de passer par un stock intermédiaire plutôt que de livrer les déchets directement sur le site où il est prévu de les incinérer.

Le format en trois pages des cahiers d'acteur imposé par la SEMOP, particulièrement inadapté à la présentation de sujets complexes nous oblige à ne donner que les résultats de l'étude. Un document plus complet sera prochainement mis en ligne sur le site internet de notre association.

Cette étude ne remplace pas celles déjà publiées sur le sujet qui étaient basées sur des hypothèses différentes. En effet, pendant les débats de l'atelier, les intervenants ont précisé que les négociations

avec les fournisseurs se poursuivaient et qu'aucune des sources de la liste présentée n'était certaine. En réponse à une question de l'assistance sur le maintien de la zone de 282 000 km^2 pour la collecte des déchets mentionnée dans la délibération de la ville de Paris, la SEMOP a confirmé cette limite restait inchangée. Alors que la date de la fin de la phase de concertation approche, tout reste donc possible, la version présentée à l'atelier, celle que nous avions étudié ou, plus vraisemblablement, un mélange des deux.

LA METHODE.

Nous avons mesuré les distances et durées des trajets pour chaque itinéraire depuis les huit points de départ définis par la SEMOP et les destinations suivantes :

- Le site de l'incinérateur que la SEMOP veut construire à Vitry-sur-Seine
- Le site de stockage que la SEMOP veut installer à Ris-Orangis
- Le site de stockage en forçant l'utilisation de la N104, comme la SEMOP dit vouloir le faire.

Les mesures ont été réalisées dans les conditions de trafic fluide et rangées dans un tableau Excel.

LES RESULTATS : LES DISTANCES PARCOURUES.

	distance vers			écart Ris-Orangis - Vitry-sur-Seine		tonnage	% du total	nombre de camions	écart quotidien pour la flotte		écart annuel pour la flotte		distance parcourue annuellement par la flotte		
lieu de départ	Vitry-sur-Seine	Ris-Orangis (optimal)	Ris-Orangis (via N104)	optimal	via N104				optimal	via N104	optimal	via N104	Vers Vitry-sur-Seine	Vers Ris-Orangis (optimal)	Vers Ris-Orangis (via N104)
Bonneuil sur Marne	11,8	33,6	54,9	21,8	43,1	100000	21,7%	21,7	474	937	172978	341989	93630	266609	435620
Claye Souilly	48,6	70,4	75,5	21,8	26,9	100000	21,7%	21,7	474	585	172978	213446	385630	558609	599076
Vert le grand	33,3	12	14,7	-21,3	-18,6	100000	21,7%	21,7	-463	-404	-169011	-147587	264228	95217	116641
Thiverval	46,7	53,5	70	6,8	23,3	90000	19,6%	19,6	133	456	48561	166392	333499	382060	499891
Ivry	6	28,8	64,6	22,8	58,6	26000	5,7%	5,7	129	331	47037	120894	12378	59416	133273
Athis Mons	15,4	4	4	-11,4	-11,4	26000	5,7%	5,7	-64	-64	-23519	-23519	31771	8252	8252
Limay	65,9	83,1	99,4	17,2	33,5	13000	2,8%	2,8	49	95	17742	34556	67977	85719	102533
Gennevilliers	36,6	46,1	97,5	9,5	60,9	5000	1,1%	1,1	10	66	3769	24161	14521	18290	38682
totaux				67,2	216,3	460000	100,0%	100	741	2001	270536	730333	1203635	1474172	1933968

Voici, de la gauche vers la droite, ce que contiennent les colonnes du tableau :

- 1 Le nom de la localité de départ des camions
- 2 à 4 sur fond bleu les distances mesurées pour chacune des options décrites plus haut
- 5 et 6 en grisée l'écart entre la distance parcourue vers cette destination et celle qui mène au site de Vitry-sur-Seine. On voit que seules deux d'entre elles (Vert-le-Grand et Athis-Mons) sont plus près de Ris-Orangis que de Vitry-sur-Seine.
- 7 à 9 de couleur saumon le calcul du nombre de camions qui circulent sur cet itinéraire en fonction du tonnage.
- 10 et 11 en vert les écarts quotidiens pour la flotte de camions
- 12 et 13 en jaune les écarts sur une année d'exploitation pour la flotte de
- 14 à 16 en mauve les distances parcourues annuellement par la flotte de camions

On constate que le seul fait d'avoir choisi un site de stockage aussi décentré provoque une augmentation de 741 km par jour d'exploitation des kilomètres parcourus.

Si on ajoute l'impact de l'obligation d'utiliser les voies de contournement de l'agglomération parisiennes telles que l'A104 qui rallongent considérablement le trajet, c'est 2000 kilomètres supplémentaires que la flotte de camions va parcourir quotidiennement et 730000 kilomètres par an. Nous n'avons étudié que la parcours aller. En multipliant ce nombre par deux on ne doit pas être loin de la vérité pour l'aller et retour. Il est difficile d'imaginer pire en matière de décisions inappropriées.

La distance parcourue par la flotte de camions chaque année va s'élever à 4 millions de kilomètres. C'est certes moins que l'étude précédente, pour laquelle les déchets venaient principalement du Nord, mais c'est tout de même considérable.

Ce moyen de transport, dont la situation géopolitique mondiale rend le coût imprévisible mais, à coup sûr, extrêmement élevé, va impacter lourdement les comptes d'exploitation de l'installation.

Et tout ça pour livrer les déchets en un point qui n'est pas la destination finale !

Il va falloir encore prendre en compte tout ce qu'implique le transport fluvial.

REMARQUE.

Si la SEMOP vient à commenter ce cahier d'acteur, elle va certainement écrire que comparer des itinéraires vers le site de Ris-Orangis et Vitry-sur-Seine n'est pas pertinent, puisque la livraison des déchets directement à Vitry-sur-Seine n'a jamais été envisagée.

Et bien c'est précisément le cœur du problème. Une livraison directe sur le site de l'incinérateur qui semble être une question de bon sens n'est même pas décrite comme alternative dans le dossier de la SEMOP avec de solides arguments et une étude documentée pour la rejeter. Elle l'a été en quelques mots : « pas de surfaces disponibles » à Vitry-sur-Seine et « facilité d'accès » à Ris-Orangis.

Nous avons démontré dans le cahier est consacré à l'impact des encombrements routiers que le second argument est faux. Ce cahier étudiait la circulation en Ile-de-France de camions venant de province. Nous avons commencé une campagne de mesures sur les itinéraires depuis les sources données par la SEMOP. Dans une semaine environ nous aurons amassé les mesures et nous pourrons présenter les résultats. Il serait étonnant qu'ils soient différents de ceux de l'étude précédente.

Pour le premier argument, Il y a sans doute un vrai problème de compatibilité entre le projet Thermo-sur-Seine et l'aménagement de la friche des Ardoines, mais les habitants de Ris-Orangis n'ont-ils pas aussi le droit de souhaiter autre chose en bord de Seine qu'un stockage de déchets et de toutes les nuisances et risques qui vont l'accompagner ? Si les parisiens sont d'accord pour bruler des déchets pour se chauffer, qu'ils installent toute cet incinérateur et son stock au bois de Boulogne.

A suivre un cahier sur la durée des trajets et la pollution induite par le transport sur la base des options données par la SEMOP.