Thermo sur Seine

CAHIER D'ACTEUR

Bureau de l'ARQP

ARQP (ASSOCIATION DE RIVERAINS DU QUARTIER DES PENTES)

CONTACT :

ARQPENTES@GMAIL.COM

ARQP.FR

PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA QUALITE DE VIE DES HABITANTS DU QUARTIER ET DE LA VILLE DE RIS-ORANGIS

L'imbroglio du transport du combustible

SYNTHESE DE LA CONTRIBUTION

Ce cahier expose la répartition entre le routier et le fluvial du transport du combustible vers le site de stockage envisagé à Ris-Orangis puis Vitry-sur-Seine suivant les différentes hypothèses utilisées pour l'étude de ce transport dans les cahiers que nous avons publiés.

Il questionne aussi les conditions dans lesquelles cet aspect du dossier a été soumis au vote des membres du conseil municipal de la ville de Paris.

La répartition entre le routier et le fluvial

Les chiffres utilisés ci-dessous sont issus des études sur le transport routier que nous avons réalisées.

- Dans l'hypothèse de combustible venant de province et plus particulièrement du Nord, hypothèse que nous avons utilisée pour pallier l'absence de donnée fournie par la SEMOP :

La distance moyenne parcourue dans ce cas de figure pour aller du point de départ jusqu'au site de Ris-Orangis serait de 202 km. La distance parcourue par les barges entre Ris-Orangis et le site de Vitry-sur-Seine est de 18 km, ce qui donne une répartition de 92% pour le transport routier et de 8% pour le fluvial.

- Dans l'hypothèse de combustible venant d'Ile-de-France, sur la base des informations données par la SEMOP le 8/10/2026 lors de l'atelier sur les flux de transport :

La distance moyenne vers Ris-Orangis, en utilisant l'itinéraire que la SEMOP souhaite imposer au transporteur est de 60 km, la répartition devient donc 77% pour le transport routier et 23% pour le fluvial.

A ce jour, aucune des sources annoncées par la SEMOP n'est assurée et la SEMOP maintien la possibilité de collecter le combustible dans le rayon de 300km mentionné dans la délibération votée par la ville de Paris.

Les deux cas sont donc des hypothèses et on peut tout juste dire que la part du transport fluvial devrait se situer entre 8% et 23%.

Bien sûr ces chiffres découlent d'hypothèses qui peuvent évoluer et sont donc eux-mêmes susceptibles de changer. Mais la situation décentrée vers le sud du site de stockage envisagé par rapport à la position des principaux sites potentiels de production au nord laisse peu d'espoir de dépasser les 25%. C'est donc bien le transport routier qui fera la plus grosse partie du travail.

Pourquoi le transport routier a-t-il été choisi ?

Le transport régulier d'une importante quantité de marchandise sur un itinéraire invariable pendant des décennies semble être le cas idéal pour utiliser un mode de transport économique et peu polluant tel que le ferroviaire ou le fluvial, pour une utilisation plus ambitieuse que ce que prévoit la SEMOP. Alors, pourquoi avoir privilégié le transport routier, le plus couteux et le plus polluant des moyens de transport terrestres ?

Tout simplement parce que le fluvial aussi bien que le ferroviaire impose une logistique lourde et, bien évidemment, une parfaite connaissance en amont de la localisation des lieux à desservir. Et, justement, la SEMOP qui travaille sur ce dossier depuis des années n'est toujours pas en mesure de définir avec certitude la localisation des sites où elle compte s'approvisionner en combustible. Et dans la situation où se trouve la SEMOP, la réponse qui s'impose par sa souplesse c'est le transport routier. Et tant pis pour le coût du carburant, la pollution, l'inévitable contribution aux encombrements du secteur le plus fréquenté de France.

Notons que, comble de l'ironie, la SEMOP va investir dans la logistique du fluvial sans que cela améliore le bilan du poste transport du projet, puisque la presque totalité des marchandises transportées en barges aura préalablement fait le chemin en sens inverse dans un camion.

Pourquoi la SEMOP a-t-elle autant de difficultés à rendre publique la localisation des sites de collecte des combustibles ?

Ce sujet mériterait une contribution spécifique à lui seul. Pour qu'un débat constructif puisse s'établir en toute transparence il aurait fallu que la SEMOP abandonne son double langage. D'un côté on nous dit « les déchets sont en quantité suffisante en Ile-de-France pour alimenter Thermo-sur-Seine » et d'un autre on nous dit « nous gardons la possibilité de collecter les déchets dans un rayon de 300 km ».

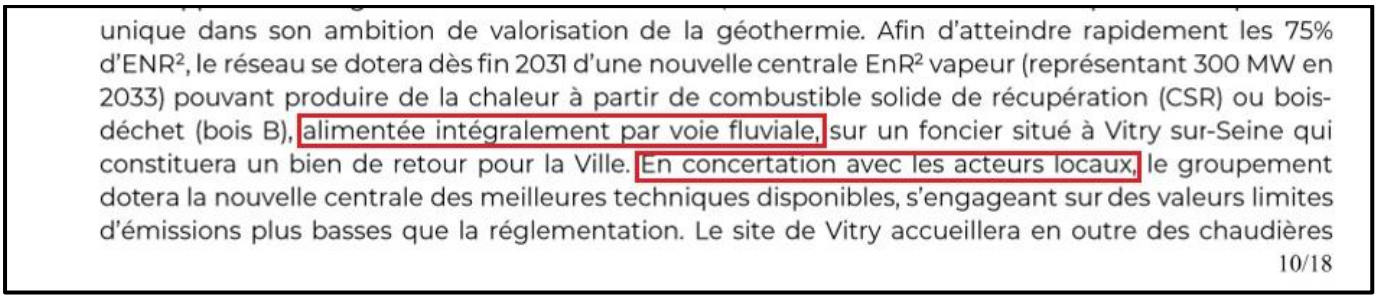
Car Dalkia qui a bâti ce projet et travaille sur la question depuis des années a toujours refusé de répondre précisément à nos questions sur la localisation des déchets et a attendu la fin de la concertation pour soumettre lors de l'atelier sur les flux de transport une carte qui les localise tous en Ile-de-France tout en maintenant lors du même atelier la possibilité de les collecter dans la zone de 300 km.

Voici, à défaut des conclusions d'un débat qui n'a pas eu lieu, quelques pistes :

- La quantité de CSR que Thermo-sur-Seine envisage de collecter, 450 000 tonnes par an, correspond à peu près à la capacité de production actuelle de la filière. Une telle demande va donc bouleverser ce marché et cette filière a déjà ses propres clients, en particulier des cimenteries, qui sont d'ailleurs moins exigeants sur la spécification des produits, on ne voit pas pourquoi elles les abandonneraient pour répondre à la SEMOP. Il va donc falloir compter sur une augmentation de production des installations existantes ou sur l'émergence de nouvelles, ce qui représente de gros investissements. Il semble que la SEMOP ait du mal à embarquer des partenaires dans son bateau. D'où le maintien de positions totalement contradictoires.
- Selon les documents de la SEMOP (dossier de la concertation page 92) les subventions de l'ADEME à la filière des CSR font partie du financement du projet. Or, parmi les critères définis par l'ADEME pour accorder ces subventions figure celui de la proximité entre le site de production des CSR et celui de leur incinération. Il est plus que douteux que 300 km, qui plus est parcourus en camion, répondent aux exigences de proximité.
- D'autres projets d'utilisation des CSR sont en cours d'étude, la concurrence risque d'être rude pour accéder à la ressource. La Ville de Paris est-elle la mieux placée pour convaincre les producteurs de devenir partenaires ?
- L'exemple du nouvel incinérateur d'Ivry-sur-Seine (l'Interval) qui vient d'ajouter six mois aux trois ans de retard déjà accumulés pour la mise en service n'est pas de nature à rassurer les candidats. Bien sûr le maitre d'ouvrage n'est pas le même ni les entreprises intervenantes (à l'exception d'Eiffage), mais il est difficilement contestable que, vu le poids de la ville de Paris dans le SYCTOM, c'est bien elle qui définit les grandes lignes à Vitry comme à Ivry.

Que dit exactement la délibération votée par la ville de Paris sur la question du transport des déchets ?

Les élus parisiens ont voté le 17 décembre, à quelques mois de la fin de leur mandat et à quelques jours de la trêve des confiseurs un texte qui engage la ville pour vingt-cinq ans dans un méga projet. La question du transport des déchets est traitée en quelques lignes. Nous vous en proposons un extrait dans lequel nous avons mis en évidence les passages qui nous paraissent les plus importants



unique dans son ambition de valorisation de la géothermie. Afin d'atteindre rapidement les 75% d'ENR², le réseau se dotera dès fin 2031 d'une nouvelle centrale EnR² vapeur (représentant 300 MW en 2033) pouvant produire de la chaleur à partir de combustible solide de récupération (CSR) ou bois-déchet (bois B), alimentée intégralement par voie fluviale, sur un foncier situé à Vitry sur-Seine qui constituera un bien de retour pour la Ville. En concertation avec les acteurs locaux, le groupement dotera la nouvelle centrale des meilleures techniques disponibles, s'engageant sur des valeurs limites d'émissions plus basses que la réglementation. Le site de Vitry accueillera en outre des chaudières

10/18

électriques permettant d'assurer un appoint-secours décarboné du réseau sans impact sur les émissions atmosphériques. Un nouveau site à Ris-Orangis sera dédié à la mutualisation des volumes collectés dans un rayon de moins de 300 km et au chargement des barges de transport des combustibles solides. La ressource en CSR est issue de produits de filières locales de tri ou de collecte industrielle non valorisés. La nouvelle installation permettra leur valorisation énergétique, évitant ainsi les émissions de carbone associées à leur actuel enfouissement. Le projet du candidat permettra et accompagnera le développement de cette filière dans le Bassin parisien élargi.

Délibération 2025 SG36

Vous vous demandez peut-être pourquoi nous n'avons pas encadré le mot camion. La réponse est simple, ce mot n'est pas utilisé dans les quelques lignes de la délibération qui traite du transport ni nulle part ailleurs dans les vingt-deux pages de la délibération.

Vous avez bien lu, le moyen qui va assurer au minimum les trois quarts du transport des déchets n'est pas mentionné dans le texte adopté par les élus parisiens dont certains avouent aujourd'hui n'avoir eu qu'une connaissance très superficielle.

A contrario, le « transport fluvial » est, avec une habileté que de mauvais esprits nommeraient plutôt tromperie, associé à l'adverbe intégralement. Bien sûr, il n'est rien écrit d'autre que c'est le site de Vitry-sur-Seine qui est alimenté ainsi et non le site de stockage. Personne ne croira qu'avoir omis dans ce texte de citer le moyen par lequel le site de stockage est alimenté est un oubli. Nous passerons sur la concertation avec les acteurs locaux. Nous savons aujourd'hui à quoi nous en tenir à ce sujet.

Conclusion

Ce projet titanesque que la ville de Paris veut imposer à ses voisins des banlieues populaires en leur laissant tous les risques et nuisances démarre sur des bases extrêmement fragiles, à l'incertitude sur la possibilité de trouver les combustibles nécessaires dans des conditions qui ne risque pas de remettre en cause sa viabilité économique s'ajoutent les coûts induits par une organisation de la logistique qui est une accumulation de mauvais choix.

Nous avons abordé ici que la partie transport de ce projet, ce que nous lisons sur la partie incinérateur ne nous rassure pas. Il ne faut pas s'étonner du rejet massif de ce projet par les populations concernées.