ASSOCIATION DE RIVERAINS
DU QUARTIER DES PENTES
----- o -----
Association loi 1901
www.arqp.fr - SIREN : 104605753

Ris-Orangis le 08 oct. 2026.

MÉMOIRE PARTICIPATION ATELIER SEMOP.

OBJET : Quelle organisation des flux routiers et Fluviaux ?

Intervenants

- Garants de la CNDP
- Les représentants de Voies Navigables de France (VNF) – Jacky Gabriel / Nicolas Gomez.
- Le transporteur fluvial.
- Le bureau d'étude en charge des études d'impact sur le trafic routier (Transmobilités) Benoît Joquet / Jean-Christophe Roux.
- Le directeur de l'ingénierie, énergies du Grand Paris.
- Le directeur de projet de la plateforme de Ris Orangis, le « Thermopôle ».

Pour l'ARQP : Guy Bonneton, Marcel Guinard.
Pour Draveil Seine Vigilance : Jonathan Decelle

Début de réunion à 18h30.

Une quinzaine de participants et, si on compte les intervenants, à peu près autant de monde du côté de la SEMOP. Notons la présence de la députée de la circonscription Julie Ozenne.
Les associations ont demandé et obtenu un temps de parole, 10 minutes pour Draveil Seine Vigilance et 10 minutes pour l'ARQP.

Nous avions demandé le 30/09/2026 par un message à la CNDP à pouvoir projeter sur écran nos documents, comme le fait la SEMOP. La CNDP a répondu le lendemain de la demande qu'elle évoquerait la question avec l'organisateur. Plus aucune nouvelle depuis.

Avant l'ouverture de l'atelier, je remets une copie de ce que je veux projeter au garant. Malaise : « je n'étais pas au courant », « ce n'est pas vraiment prévu », et puis « ce n'est pas correct pour l'autre association qui a demandé à intervenir et qui ne bénéficierait pas des mêmes moyens ».
On mesure à l'aune de ces échanges la neutralité de la CNDP.

Jonathan Decelle, de Draveil Seine Vigilance arrive justement. Tout de suite, devant le garant de la CNDP, nous lui demandons si ça le dérange que nous projetions des documents. Il répond, bien sûr, que ça ne le dérange absolument pas. A cours d'argument le garant doit s'incliner.

M. Decelle, Président du collectif Draveil, Prise de parole : 10 mn.

Après la présentation du rôle de la CNDP, qui pour chaque évènement, consomme un temps précieux, c'est Jonathan Decelle qui s'exprime au nom de Draveil Seine Vigilance.

Il exprime ses doutes sur le respect par les chauffeurs des camions transportant les déchets de s'en tenir à l'itinéraire que la SEMOP prétend leur imposer, itinéraires qui évitent le pont de l'amitié. En particulier en cas de fermeture de routes ou d'embouteillage important.

Il évoque aussi les dommages que le transport de 450 000 tonnes de déchets va provoquer sur la voirie et pose la question : qui va payer les réparations ? La question de la pollution liée au transport routier est évoquée tout comme ses conséquences sur les habitants, en particulier les enfants.

Guy Bonneton, Président de l'ARQP. Présentation du power point. Prise de Parole : 10 mn.

C'est à notre tour de prendre la parole. Nous commençons la projection de nos documents. (*Une copie papier a été distribuée dans l'assistance*).

Nous exposons le résultat de nos travaux sur les transports en expliquant qu'il s'agit d'une synthèse des cahiers d'acteur qui sont visibles sur la plateforme de la concertation ou sur le site internet de l'association.
Une copie du document projeté est disponible sur le site arqp.fr.

Nous insistons aussi sur le fait que ces travaux sont basés sur la seule information dont nous disposons sur la localisation des sources de déchets, la zone de 300 km issue de la délibération votée par la ville de Paris puisque malgré nos demandes répétées, la SEMOP n'a jamais fourni la moindre information sur la question. On trouve tout juste de vagues phrases dans le document support de la concertation qui évoquent l'abondance de la ressource en Île-de-France.

Intervention du directeur de projet :

Dans une tentative de déminage des sujets brulants que les événements et échanges de la concertation ont mis en évidence, il déclare que :

- Il n'y a pas de place à Vitry-sur-Seine pour stocker les déchets
- La SEMOP souhaite collecter les CSR en région parisienne
- Les parcelles cadastrales sur lesquelles sera installé le stockage seront remodelées, toutes celles du secteur ont le même propriétaire (il s'agit d'une réponse tardive à une question que nous avions posée lors de l'atelier précédent sur l'organisation du site de stockage lorsqu'était projeté un plan montrant une incompatibilité avec le découpage cadastral que les intervenants avaient été incapables de traiter)
- Les camions suivront un circuit sur le site sans effectuer de marche arrière pour limiter les bruits.
- Les CSR seront déchargés dans une fosse puis convoyés vers le silo de stockage. Un dessin du dispositif est projeté sur lequel on voit effectivement des choses tomber de l'arrière du camion dans une fosse au fond de laquelle se trouve un convoyeur horizontal de la largeur de la fosse en question dont on ne comprend pas comment il permet aux déchets d'en sortir. Ce croquis ne démontre qu'une chose, c'est que la SEMOP n'a pas la moindre idée aujourd'hui de la façon dont les déchets iront des camions vers le silo et qu'elle n'a pas envie de l'avouer.
- Les chaussettes miraculeuses qui vont garantir qu'aucune poussière ne sera dispersée lors du chargement des barges sont en cours de conception, ce qui explique le silence assourdissant qui a accueilli, lors de l'atelier précédent, notre demande de visiter un site où on pourrait en voir une en fonctionnement.
- La photo d'un appareil destiné à aspirer les poussières est aussi projeté sans plus d'explications.

Tout ceci n'a strictement rien à voir avec les flux de transport mais c'est peut-être l'occasion d'éclaircir certains points, nous tentons donc d'interpeller l'orateur. Mais l'animateur veille au grain et annonce qu'il faut avancer et que les questions pourront être posées plus tard. Devons-nous vous expliquer que, bien sûr, nous n'aurons jamais l'opportunité de le faire ?

Intervention du directeur de France Mobilité :

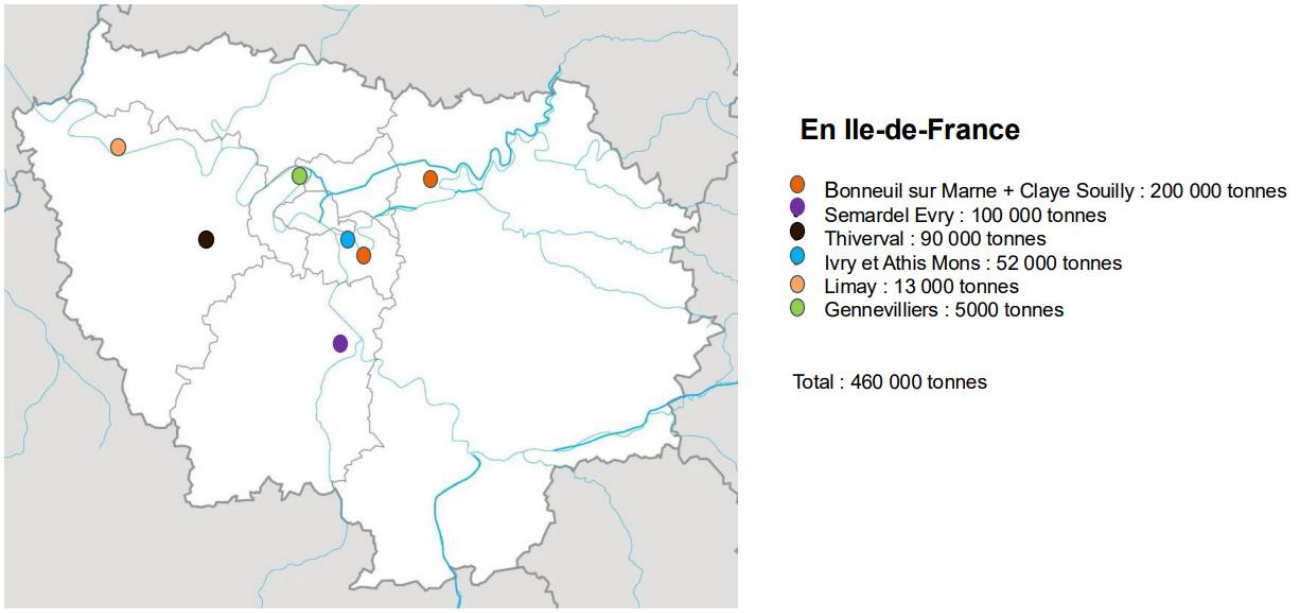
C'est au tour de l'expert de Transmobilité missionné par la SEMOP pour présenter l'étude de l'impact du transport des déchets sur les encombrements routiers de prendre la parole.

Il a, avant même prononcer le premier mot, compris que ce qu'il va raconter ne va forcément répondre aux attentes de l'assistance car il précise que le travail qui lui a été confié se limite aux abords

immédiats du site de stockage, à savoir la traversée de Ris-Orangis par la RN7 et la RD310 (c'est la route qui longe la voie ferrée entre la gare de Grigny centre et la RN7). Rien sur l'A6 ni sur l'A104.
Des comptages ont été réalisés en juin et montrent une situation tendue, en particulier aux heures de pointe mais les camions de transport des déchets ne contribueront que de façon marginale au trafic. Selon lui les chauffeurs éviteront spontanément de circuler aux heures de pointe.

Le représentant de Draveil Seine Vigilance interpelle l'orateur pour lui dire que les comptages sur la RN7 ne sont pas révélateurs de ce que sera la situation au moment où le site sera en activité car cet axe, au nord de Ris-Orangis est délaissé par les automobilistes qui veulent éviter la situation complètement chaotique de la traversée du secteur Juvisy / Athis-Mons à cause des travaux du tram T7. Le trafic va augmenter sur la RN7 lorsque les travaux seront terminés.
L'intervenant ne doit pas prendre la RN7 très souvent puisqu'il découvre pendant la réunion l'existence de ces travaux. A sa décharge, ces travaux ne se trouvent pas dans le secteur dont la SEMOP lui a confié l'étude.

Ensuite est intervenu une personne en charge de la négociation avec de potentiels fournisseurs de CSR.
Une carte est projetée qui montre huit sites : Bonneuil-sur-Marne, Claye-Souilly, Evry (Semardel), Thiverval, Ivry, Athis-Mons, Limay et Gennevilliers.
C'est la toute première fois que nous voyons cette carte, la SEMOP ne nous l'a pas communiqué alors que nous l'avons sollicité à maintes reprises pour connaitre la localisation envisagée des sources de déchets.
Voici la carte en question, telle que projetée



Une personne dans l'assistance a alors dit qu'elle avait du mal à suivre car en début de réunion quelqu'un avait parlé de déchets majoritairement venus du Nord (c'est de la présentation de l'ARQP qu'elle parle) et maintenant une carte montrant exclusivement des sites situés en IDF est projetée.
Le chef de la délégation de la SEMOP a alors bondi de sa chaise et, face au public a déclaré « La SEMOP n'a jamais dit que les CSR viendraient du nord ». C'est d'ailleurs factuellement exact, puisque jusqu'à la projection de cette carte, la SEMOP n'a jamais parlé du Nord, ni d'aucun autre lieu, pour l'approvisionnement des déchets.

L'animateur n'a pas bronché lorsque cette intervention assez violente s'est produite.

Nous nous sommes sentis mis en cause et nous avons pris la parole pour nous expliquer.

L'animateur est alors intervenu pour tenter de nous faire taire puisque nous n'avions pas formellement demandé la parole.

Nous sommes passé outre et avons rappelé que le Nord apparaissait dans nos documents comme source plausible des déchets, du fait de l'importance de sa population, pour pallier l'absence d'information sur le sujet de la part de la SEMOP.

Nos hypothèses conduisant à identifier le Nord comme source des déchets étaient décrites dans les cahiers d'acteur et donc normalement connus de la SEMOP qui n'a jamais fait le moindre commentaire sur ces documents y compris lorsque ces hypothèses étaient exposées en la présence de leurs représentants pendant au moins une réunion publique. Vous pouvez consulter sur la plateforme de la concertation le compte rendu de la réunion publique du 17 septembre à Ris-Orangis. Vous y trouverez à partie de la page 7 la transcription par la SEMOP elle-même de ce que les représentant de l'ARQP ont exposé.

Un débat assez houleux s'en est suivi pendant lequel les représentants de la SEMOP ont tenté de justifier leur communication sur le sujet. Lorsque nous avons demandé si la zone de 300 km pour la collecte était abandonnée on nous a répondu qu'il n'y avait aucune raison de l'abandonner.
Donc la carte projetée dont on nous dit qu'elle concerne des sites en négociation et que rien n'est certain à ce stade doit être considérée comme une hypothèse, tout comme la nôtre qui reste possible puisque la zone de 300 km est toujours d'actualité.

La nouveauté est que nous connaissons maintenant les hypothèses de la SEMOP et allons pouvoir évaluer l'impact qu'aurait le transport depuis ces sites comme nous l'avons fait pour la première série, comme certains de ces travaux demandent des mesures sur un temps relativement long, on peut regretter que ces hypothèses soient portées à notre connaissance aussi tard alors que la phase de concertation préalable approche de sa fin.

Un simple examen de la carte projetée soulève les questions ou remarques suivantes :
Déclarer qu'on négocie avec un organisme qu'on place à Evry alors qu'en fait il est à Vert-le-Grand parait un peu étrange.

A l'exception de la Semardel et Athis-Mons, tous les sites sont situés bien plus près de Vitry-sur-Seine que de Ris-Orangis et certains sont à proximité immédiate de Vitry-sur-Seine (Bonneuil-sur-Marne se trouve à 12km de Vitry-sur-Seine)
Ris-Orangis se trouve très décentré de ce groupe de site. Comme dans les hypothèses que nous avions prises de nombreux kilomètres inutiles seraient parcourus par les camions.

Pour éviter cela il est regrettable que le porteur de projet n'ait pas « décidé », comme il l'a fait pour le site de Ris-Orangis de choisir plutôt de livrer directement les déchets sur le site de Vitry-sur-Seine.
Il semble aussi probable que, vu la position des sites, forcer l'utilisation de l'A104 pour rejoindre Ris-Orangis augmente encore considérablement le nombre de kilomètres inutiles à parcourir par les camions.

Intervention Responsable des VNF :

Les derniers intervenants, responsables des voies Navigables de France (VNF), abordent la question du transport fluvial. Le premier se livre à un interminable exposé de généralités truffées de statistiques sur le transport fluvial sans aucun rapport avec le projet. Il répète à l'envie que son organisme est un Service Publique, qu'il est neutre et ne prends pas partie pour ou contre le projet. Il semble ignorer que VNF a été un des premiers contributeurs sur la plateforme de la concertation avec un vibrant plaidoyer pour le projet, en particulier pour la partie incinérateur.

Des participants pratiquants de sports nautiques tel que l'aviron expliquent qu'avec le trafic actuel ils sont déjà gênés par les convois commerciaux, et que le trafic du transport des déchets va fatalement aggraver la situation. L'intervenant répond que la sécurité est la plus haute priorité pour VNF, un bel exemple de phrase creuse face à un vrai problème. Il pousse la blague en déclarant qu'il serait possible de faire circuler quatre fois plus de bateaux sans que cela crée de problème. L'objectif de l'Etat est de doubler le nombre de bateaux dans les prochaines années.

La question des crues et des perturbations qu'elles provoquent sur la navigation n'est pas non plus un problème pour cet expert puisqu'il n'y a eu aucune crue notable au cours des trois dernières

années. Lorsque nous l'interrogeons sur les crues de 2016 et 2018, il semble en découvrir l'existence puisqu'il ne répond pas. Aucune réponse non plus sur les effets du dérèglement climatique qui nécessiteraient, selon nous, des études prévisionnelles.

Le second intervenant projette un dessin montrant une barge possédant une étrave pointue arrimée à un pousseur. Contrairement à ce que la SEMOP a écrit dans une réponse à notre question, la barge représentée, qui a exactement la même forme que celle qu'on trouve dans le document de la SEMOP ne peut manifestement être arrimée qu'a une des deux extrémités. Comme il précise par ailleurs que les manœuvres de demi-tours se feront là où le fleuve est le plus large, en aval des écluses, il est probable que ce sont bien les convois arrimés et non les pousseurs seuls qui vont faire des demi-tours. La SEMOP n'a jamais apporté une réponse claire à cette question importante pour la sécurité et les risques d'accident, sinon que des pousseurs de manœuvres sont prévus.

Nous n'aurons pas l'opportunité de demander à l'expert de clarifier car l'animateur veille. A la SEMOP on ne rigole pas avec les règles et la première d'entre elles c'est que quand c'est l'heure, c'est l'heure !

Fin de réunion à 21h00.

Le Président
Guy Bonneton.