# Le transport des déchets. **Ce que nous savons**

- Les déchets seraient incinérés à Vitry-sur–Seine
- Ils arriveraient à Vitry-sur-Seine par voie fluviale
- Les barges seraient chargées à Ris-Orangis
- Les déchets arriveraient à Ris-Orangis par la route (des camions, 450 000 Tonnes par an)

# Ce que nous ne savons pas

D’où viendraient les déchets ?

Nous avons interrogé la SEMOP sur la localisation des sources de déchets à maintes reprises, sans succès.

Voici la réponse datée du 16/9/2026 à notre question #193 posée sur la plateforme de la concertation :

La matrice détaillée (départements, intercommunalités, communes, installations de tri expéditrices, codes déchets, tonnages exacts et durée des contrats) n'est pas arrêtée à ce jour : elle est en cours d'établissement.

# Où en sommes-nous ?

Un an presque après le vote de la ville de Paris, la SEMOP est incapable de fournir la moindre information sur le point de départ des camions, ni même de formuler la moindre hypothèse pour justifier le choix de localisation du site de stockage et des moyens de transport.

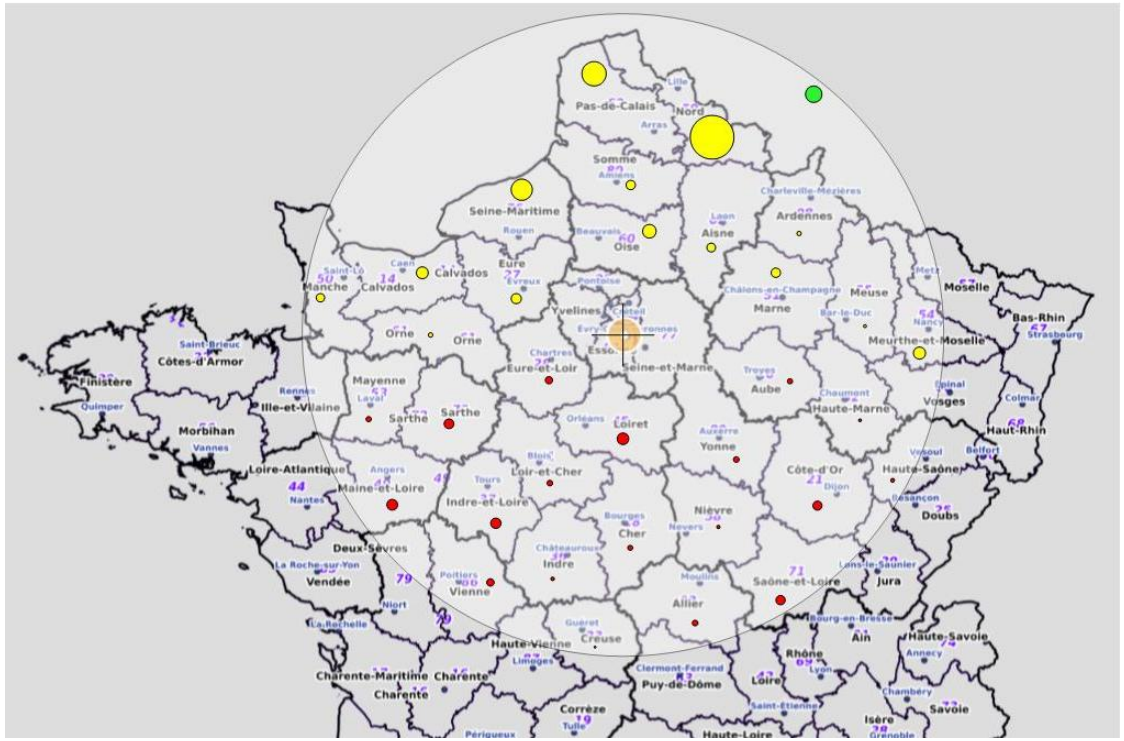
Ces choix étaient contenus, en utilisant le futur et non le conditionnel, dans la délibération parisienne.

Cette délibération mentionnait une zone de 300 km autour de Paris pour la collecte des déchets, Cette information n'est pas reprise dans le document de la SEMOP. Elle n'est pas démentie non plus.

Afin d'évaluer en quoi ce transport va impacter la vie des personnes dans notre région et dans la zone de 300 km, nous avons du formuler nos propres hypothèses.

# Nos hypothèses

Nous avons placé sur chacun des 33 départements de la zone de 300 km une pastille représentant sa population. Il est clair que les gisements de déchets, dont le volume est très lié aux activités humaines, sont très majoritairement situés dans la partie nord de la zone de 300 km.




Des questions se posent :

- Pourquoi avoir choisi un site de stockage au sud de l'Ile de France alors que les déchets viennent du nord ?
- Le trajet en barge ne représente qu'une partie infime du transport, c'est bien le routier, le pire des moyens en terme de pollution, qui va faire le plus gros du travail. Pourquoi aucune alternative n'a-t-elle été étudiée ?
- Pourquoi l'impact du transport en matière de pollution est absent du dossier de la SEMOP ?

# Nos travaux, leurs résultats

Nous avons soumis plusieurs cahiers d'acteur sur la question du transport voici leur thème et leur principal résultat :

- Les kilomètres parcourus en plus par les camions pour livrer les déchets à  Ris-Orangis plutôt que directement à Vitry-sur-Seine : **342 000** km par an.
- Le nombre de kilomètres parcourus chaque année par la flotte de camions : **11 millions.**
- La pollution due au transport routier : **70 tonnes** de monoxyde de carbone (entre autres).

# Le choix de Ris-Orangis pour le stockage

Ce choix de Ris-Orangis, en plus d'être d'une pertinence très contestable du fait de sa position géographique, repose sur deux affirmations qui sont manifestement biaisées :

- L'installation du stock sur le foncier disponible à Vitry-sur-Seine n'est pas compatible avec les projets d'aménagement de la ville.

On peut comprendre que la ville de Vitry-sur-Seine ne souhaite pas avoir, en plus de l'incinérateur, un stockage des déchets. Mais pourquoi ne pas tenir compte de l'avis des Rissois qui on clairement fait savoir que ce projet ne leur convenait pas ?

- L'accès à Ris-Orangis par les voies « rapides » telles que la RN104 éviterait « d'engorger » l'A86.

Nous avons étudié spécifiquement les encombrements routiers sur les itinéraires qui mènent à Vitry-sur-Seine d'une part et à Ris-Orangis d'autre part : Nous avons mesuré tout au long de la journée l'écart entre la durée effective et la durée par trafic fluide sur les itinéraires vers les deux destinations. Pour les camions venant du nord, l'impact des encombrements routiers pour la destination Ris-Orangis est plus important que pour la destination Vitry-sur-Seine, soit 136 minutes de plus en moyenne pour la flotte de camions qui emprunte cet itinéraire. L'étude et ses résultats sont décrits dans un cahier d'acteur disponible sur la plateforme de la concertation.

# Le transport fluvial

Les Rissois sont bien placés pour savoir combien la Seine peut devenir capricieuse, les aléas liés au dérèglement climatique rendent encore plus imprévisibles les crues à venir tant pour leur niveau que pour leur durée.

Pourtant, le document de la SEMOP se contente de phrases très générales sur la question de la disponibilité du transport fluvial telles que :

« La Seine restant ouverte à la navigation en dehors de Paris jusqu'à des niveaux très élevés, le choix du transport fluvial pour l'alimentation de la chaufferie est plus résilient face au risque inondation que son alternative par voie terrestre ». Aucune étude, aucun chiffre ne sont cités.

Le cahier d'acteur que nous avons publié sur la question montre une tout autre réalité. L'approvisionnement de l'incinérateur peut être compromis pendant de longues semaines.

# Conclusion

Cette présentation est une synthèse des études que nous avons fait autour de la partie transport du projet. Les cahiers d'acteur qui donnent plus de détails sont accessibles sur la plateforme de la concertation ou sur notre site www.arqp.fr nous vous invitons à les consulter.

Les choix de la ville de Paris sur les moyens de transport et la localisation des installations reposent-ils sur des études précises ?

La SEMOP n'en cite aucune.

Pourquoi les banlieues populaires devraient-elles accepter les décisions d'une ville qui se comporte comme une puissance coloniale ?