

Concertation préalable du 1^{er} septembre au 1^{er} novembre 2026

Réunion publique d'ouverture n°2

17 septembre 2026

Centre culturel Robert Desnos, Ris-Orangis

Compte-rendu



Thermo sur Seine



Intervenants

Élues :

- Sonia Benameur, Maire de Ris-Orangis
- Alice Timsit, Adjointe au Maire de Paris et chargée de la transition écologique, du plan climat, de l'eau et de l'énergie

Représentants du maître d'ouvrage :

- Julien Roux, Directeur général Énergies du Grand Paris
- Benoit Guiblin, Porte-parole du projet
- Cyril Condé, Porte-parole du projet

Commission Nationale du Débat Public (CNDP) :

- Roland Peylet, Garant de la concertation préalable
- Jacques Roudier, Garant de la concertation préalable
- Dominique Viel, Garante de la concertation préalable

AMO Concertation :

- Camille Lesturgeon, Animatrice
- Maxime Leconte, Accueil et passage des micros
- Claire Baty, Accueil et passage des micros

Nombre de participants :

Environ 180 participants

1. Cadre de la rencontre

Dans le cadre de la concertation préalable sur le projet Thermo-sur-Seine, la réunion publique d'ouverture s'est tenue le jeudi 17 septembre 2026 au Centre culturel Robert Desnos à Ris-Orangis.

Les réunions publiques ont pour objectif de découvrir le projet dans son ensemble, d'en comprendre les principales caractéristiques et les enjeux, mais aussi de prendre connaissance des modalités de la concertation. Plusieurs temps d'échange sont à disposition de chacune et chacun pour poser ses questions et partager ses premières réactions.

Le déroulé de cette réunion publique a été adapté à l'initiative du porteur de projet, sur la base du retour d'expérience de la réunion publique d'ouverture à Vitry-sur-Seine, afin d'accorder, dès le début de la rencontre, un temps de parole dédié aux associations, notamment locales, mobilisées sur le projet. Cette organisation visait à permettre l'expression de leurs analyses, questions et arguments en amont de la présentation détaillée du projet et des temps d'échange avec le public.

La réunion publique d'ouverture de Ris-Orangis s'est déroulée dans une atmosphère tendue. Plusieurs prises de parole spontanées et interpellations depuis la salle ont ponctuellement perturbé les interventions et le déroulement prévu de la réunion, sans toutefois empêcher la poursuite des échanges.

Les discussions ont permis d'aborder de nombreux sujets de fond, notamment la pertinence de l'implantation de la plateforme à Ris-Orangis, l'origine et l'acheminement des CSR, les flux de poids lourds, les alternatives au transport routier, les risques de crue, les nuisances potentielles pour les riverains, les risques liés à la proximité d'installations industrielles ainsi que les impacts sanitaires et environnementaux du projet. Plusieurs participants ont également interrogé le maître d'ouvrage sur les alternatives au projet, la transformation du réseau de chaleur et les études restant à produire.

2. Synthèse des échanges

Introduction

L'animatrice ouvre la deuxième réunion publique d'ouverture de la concertation préalable, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), sur le projet Thermo-sur-Seine. Elle rappelle les règles indispensables à la bonne tenue de la réunion (dialogue, écoute, respect mutuel, équilibre des prises de parole).

Elle détaille le déroulé de la réunion et présente les garants de la concertation et les intervenants qui seront amenés à prendre la parole.

Elle rappelle que la concertation préalable s'est ouverte le 1^{er} septembre 2026 et se poursuivra jusqu'au 1^{er} novembre 2026 sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, avec la nomination de quatre garants chargés de veiller à la bonne information et à la participation du public. Elle précise que cette réunion publique d'ouverture doit permettre de présenter le projet, mais aussi de donner une large place aux temps d'échange afin de recueillir les questions et les expressions du public.

Mots d'accueil

L'animatrice donne la parole à Sonia Benameur, en tant que maire de Ris-Orangis.

Sonia Benameur, maire de Ris-Orangis, remercie les participants pour leur présence nombreuse. Elle dénonce d'emblée les conditions dans lesquelles le projet Thermo-sur-Seine a été élaboré, sans consultation préalable de la municipalité ni des habitants. Elle estime que le projet est aujourd'hui présenté au territoire alors qu'il est déjà largement défini et susceptible d'avoir des conséquences importantes sur le cadre de vie et la sécurité de la population. Elle conteste vivement cette méthode, qu'elle juge antidémocratique.

Revenant sur la manière dont la municipalité a découvert le projet, elle indique en avoir pris connaissance sur internet. Elle souligne qu'il représente, selon les informations communiquées,

un investissement de 1,2 milliard d'euros et qu'il a fait l'objet d'une délibération publique du Conseil de Paris en décembre 2025. Elle comprend dès lors difficilement les explications selon lesquelles son caractère confidentiel aurait empêché d'en informer auparavant la municipalité de Ris-Orangis et appelle à davantage de transparence.

Elle précise que le projet, porté notamment par la Ville de Paris, la RATP, Eiffage et Dalkia, vise à contribuer au chauffage de Paris à partir d'installations situées à Ris-Orangis et à Vitry-sur-Seine. Du bois et des déchets de bois, notamment des palettes, seraient acheminés par camions, parfois depuis des sites situés à plus de 300 km de Paris, jusqu'à une plateforme implantée à Ris-Orangis. Ils seraient ensuite transportés par voie fluviale jusqu'à Vitry-sur-Seine, où serait créée une installation d'incinération.

Elle dit que la plateforme serait implantée sur le terrain Mc Cormick, derrière l'ancienne malterie et à proximité du pont reliant Ris-Orangis à Draveil. Elle estime que d'autres implantations auraient auparavant été envisagées, notamment à Saint-Ouen, Choisy-le-Roi et Ivry-sur-Seine. Elle s'interroge donc sur les raisons ayant finalement conduit au choix de Ris-Orangis et suppose que son éloignement de Paris a pu constituer un facteur, permettant d'épargner à la capitale les nuisances liées à la plateforme. Elle y voit un manque de considération à l'égard des communes de grande couronne.

Plus largement, elle conteste le bénéfice environnemental du projet, qui reviendrait à faire bénéficier Paris du dispositif tout en faisant supporter à Ris-Orangis, Draveil, Grigny et aux communes environnantes les déchets et les nuisances associés. Elle rappelle que le Conseil de Paris n'a pas vocation à décider de l'aménagement du territoire de Ris-Orangis et affirme que les décisions concernant la commune doivent revenir aux Rissois, par l'intermédiaire de leurs représentants. Elle remercie à ce titre la maire de Draveil pour sa présence et salue la mobilisation des communes concernées.

Elle critique également le calendrier et les modalités de la concertation. Elle estime que celle-ci intervient alors que le dossier est déjà largement constitué et que les grands équilibres, notamment budgétaires, ont été arrêtés. Elle doute, dans ces conditions, de la capacité de la concertation à modifier substantiellement le projet et de la prise en compte effective des avis exprimés par les Rissois et les habitants des communes voisines.

Elle s'attarde ensuite sur les conséquences du projet en matière de circulation. Le fonctionnement de la plateforme pourrait, selon les chiffres dont elle dispose, générer jusqu'à 130 camions par jour, soit environ un camion toutes les onze minutes. Elle demande au porteur du projet de préciser les flux de poids lourds attendus et les itinéraires envisagés. Elle cite notamment la rue Edmond Bonte, la RN7 et le pont reliant Ris-Orangis à Draveil.

Le porteur du projet lui aurait indiqué que les poids lourds seraient orientés vers un itinéraire passant par Grigny. Elle refuse cependant que les nuisances soient ainsi reportées sur une autre commune et juge, par ailleurs, cette hypothèse peu réaliste. Elle estime que les chauffeurs pourraient privilégier les itinéraires les plus rapides proposés par leurs outils de navigation et donc traverser Ris-Orangis. Elle juge également difficilement envisageable qu'une plateforme située à proximité immédiate de Draveil ne génère aucun trafic supplémentaire dans cette commune.

La maire met cette augmentation attendue du trafic en regard des efforts engagés par la municipalité pour rénover la voirie. Elle indique que plus de 700 000 euros ont été investis cette

année dans la réfection des routes et craint que le passage supplémentaire de poids lourds ne détériore les infrastructures ainsi renouvelées.

À ces conséquences sur la circulation et la voirie s'ajouteraient des effets environnementaux. Elle évoque 4 000 tonnes de CO₂ supplémentaires par an selon elle, dans un secteur où la circulation est déjà dense. Elle indique avoir interrogé la Ville de Paris et le porteur du projet sur les bénéfices que Ris-Orangis pourrait retirer du dispositif au regard des nuisances qu'elle redoute en matière de pollution et de saturation du réseau routier. Elle considère que la commune ne doit pas devenir une plateforme accueillant les déchets destinés à assurer le chauffage des Parisiens.

Elle aborde ensuite les retombées économiques avancées en faveur de Ris-Orangis. Malgré un investissement global annoncé de 1,2 milliard d'euros, le projet ne permettrait de créer qu'environ 20 emplois dans la commune. Elle juge ce nombre très insuffisant au regard de l'ampleur du projet et des nuisances associées.

Si le porteur du projet permet la reconversion de la friche, ainsi que des recettes supplémentaires pour la commune, d'environ 500 000 euros à compter de 2030 ou 2031, elle estime que cette somme ne saurait justifier les conséquences du projet et affirme que la nouvelle stratégie financière de la municipalité doit permettre à Ris-Orangis de dégager de nouvelles ressources sans accepter les nuisances de cette implantation.

Elle attire par ailleurs l'attention sur les risques liés au stockage du bois et des déchets de bois. Elle rappelle qu'un incendie s'est produit durant l'été sur le futur site d'implantation selon elle, et s'interroge sur la pertinence d'y installer une plateforme destinée à stocker ce type de matériaux. Elle estime que cet antécédent doit être pris en compte dans l'évaluation des risques pour la population.

Au total, elle considère que les bénéfices annoncés ne compensent pas les conséquences qu'elle associe au projet : nombre limité d'emplois créés, augmentation du trafic de poids lourds, dégradation potentielle de la voirie, émissions supplémentaires de CO₂ et risques liés au stockage. Elle rappelle également que le projet suscite une forte opposition dans le Val-de-Marne, où doit être implantée l'installation.

Revenant enfin sur l'ambiance de la réunion, elle estime que la vive réaction des habitants et des élus doit être comprise au regard des conséquences qu'ils redoutent pour leur territoire. Il lui paraît difficile de demander aux participants de rester calmes face à un projet susceptible d'entraîner d'importantes nuisances.

Elle réaffirme en conclusion son opposition ferme au projet Thermo-sur-Seine et à l'implantation de la plateforme à Ris-Orangis, et indique qu'elle n'accordera aucune autorisation municipale de travaux nécessaire à sa réalisation.

L'animatrice remercie Sonia Benameur et donne ensuite la parole aux garants de la concertation.

Jacques Roudier, garant de la concertation préalable, rappelle en préambule que le droit d'accéder aux informations et de participer à l'élaboration des décisions relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement est un droit à valeur constitutionnelle, inscrit dans la Charte de l'environnement. Il précise que les modalités

d'exercice de ce droit sont définies par le Code de l'environnement, qui institue également la Commission nationale du débat public (CNDP).

Il présente la CNDP comme une autorité administrative indépendante chargée de veiller au respect de ce droit. Lorsqu'elle est saisie d'un projet, elle détermine notamment les modalités permettant au public de s'informer, d'exprimer son avis et de contribuer à l'élaboration des décisions.

Il expose ensuite les principaux principes qui encadrent l'action de la CNDP et le déroulement de la concertation : l'indépendance, la neutralité, la transparence, l'argumentation, l'égalité de traitement et l'inclusion. Après avoir présenté ces principes, il précise la portée de la concertation, que ne constitue ni un lieu de décision, ni un référendum, mais une démarche où chaque avis et, surtout, chaque argument a vocation à être pris en considération. La concertation doit ainsi permettre d'enrichir progressivement la réflexion du projet tout au long de son déroulement.

Il présente ensuite plus précisément le rôle des garants. Quatre ont été désignés pour accompagner cette concertation préalable. Choisis notamment pour leur indépendance et leur neutralité, ils veillent au respect des principes de la CNDP pendant toute la procédure. À ce titre, ils accompagnent la préparation et le déroulement de la concertation et échangent avec le maître d'ouvrage sur son organisation et ses différentes modalités. Il précise que les actions mises en œuvre ont ainsi fait l'objet d'échanges approfondis en amont entre le maître d'ouvrage et les garants. Ces derniers peuvent également être saisis directement par le public, par l'intermédiaire de l'adresse mise à sa disposition, possibilité dont certains participants ont déjà fait usage.

Enfin, il indique que, dans le mois suivant la clôture de la concertation, les garants établiront un bilan retraçant son déroulement et rendant compte des arguments et positions exprimés. Ce document aura vocation à restituer de manière synthétique l'ensemble de la parole recueillie auprès du public pendant la concertation.

L'animatrice remercie le garant et donne la parole à Alice Timsit en tant qu'adjointe au Maire de Paris et chargée de la transition écologique, du plan climat, de l'eau et de l'énergie.

Alice Timsit, adjointe au Maire de Paris et chargée de la transition écologique, du plan climat, de l'eau et de l'énergie, remercie les participants pour leur présence nombreuse, la Ville de Ris-Orangis pour son accueil ainsi que les garants de la CNDP pour leur intervention. Elle précise qu'elle représente la Ville de Paris en sa qualité d'autorité concédante du réseau de chaleur. Elle indique être présente avant tout pour écouter les habitants, entendre leurs interrogations comme leurs oppositions et examiner avec eux les conditions du projet tel qu'il est défini à ce stade. Elle reconnaît la colère exprimée par une partie des participants, qu'elle respecte, et assure que la Ville de Paris souhaite sincèrement recueillir la parole du territoire. Dans cette perspective, elle souligne que toutes les questions doivent pouvoir être posées au porteur du projet et recevoir des réponses précises. Elle prend à ce titre un engagement de transparence afin que les éléments attendus puissent être apportés au cours de la concertation.

Elle replace ensuite Thermo-sur-Seine dans le contexte plus large de la transformation du réseau de chaleur urbain à l'échelle du Grand Paris. Elle explique que le projet, dont fait partie la plateforme fluviale envisagée à Ris-Orangis, a été proposé par le groupement dans ce cadre. Elle rappelle que le réseau concerné ne dessert pas uniquement Paris, mais 17 communes, parmi lesquelles Vitry-sur-Seine, Saint-Ouen et Boulogne, et alimente environ un million de personnes, soit l'équivalent de 450 000 logements. Elle reconnaît la légitimité des interrogations

suscitées par l'implantation d'une plateforme à Ris-Orangis. Elle cite notamment les enjeux écologiques, les flux de transport, le nombre de camions et les itinéraires susceptibles d'être empruntés, autant de sujets sur lesquels elle estime que le groupement doit apporter des réponses. Elle souligne à cet égard que les habitants et les élus disposent d'une connaissance du territoire plus fine que celle de la Ville de Paris et sont donc les mieux placés pour faire état des réalités locales et des conséquences concrètes que pourrait entraîner le projet.

Elle rappelle enfin que la concertation préalable s'inscrit dans un processus plus long et considère qu'elle doit précisément permettre aux habitants et aux élus de Ris-Orangis d'indiquer ce qui, dans le projet présenté devrait, selon eux, être modifié, amélioré ou davantage encadré. Elle souhaite donc laisser une large place à la présentation du projet, puis aux questions et observations du public.

L'animatrice remercie Alice Timsit et ouvre la prise de paroles des associations.

Prise de parole des associations

L'animatrice donne la parole à Guy Bonneton et Marcel Guinard, en tant que représentants de l'association des riverains du quartier des Pentes (ARQP).

Guy Bonneton, représentant de l'ARQP, indique partager pleinement la position exprimée par la maire de Ris-Orangis en ouverture de la réunion et réaffirme l'opposition de son association au projet Thermo-sur-Seine. Il précise que l'ARQP a étudié la documentation mise à disposition par la SEMOP dès qu'elle en a eu connaissance, afin d'identifier ce qu'elle considère comme des incohérences et des lacunes dans le projet.

Il s'interroge en premier lieu sur l'origine et la disponibilité des combustibles solides de récupération (CSR) destinés à alimenter la chaufferie. Il rappelle que les premières informations communiquées sur le projet faisaient état de déchets susceptibles de provenir d'un périmètre pouvant s'étendre jusqu'à environ 300 km autour du site, mais observe que cette indication ne figure plus dans les documents désormais mis à disposition par la SEMOP. Il indique que ceux-ci mettent davantage en avant l'abondance des déchets disponibles en Île-de-France, sans préciser leur provenance exacte. Il en déduit que l'origine des volumes de CSR nécessaires au fonctionnement de l'installation n'est pas encore précisément identifiée. Il estime que les capacités actuelles de production seraient inférieures aux besoins de Thermo-sur-Seine et rapporte qu'il lui a été répondu que la création de l'installation pourrait elle-même favoriser le développement de nouvelles filières de production de CSR. Il considère donc que le projet repose en partie sur l'hypothèse que l'existence d'un nouveau débouché permettra de faire émerger une offre suffisante.

La question de l'approvisionnement du CSR lui paraît d'autant plus importante que d'autres projets utilisant du CSR pourraient accroître parallèlement la demande. Il cite celui développé par Veolia au Plessis-Gassot, dans le Val-d'Oise, qui prévoirait la combustion de 150 000 tonnes de CSR. Il estime que cette concurrence pourrait accentuer les difficultés d'approvisionnement et entraîner une hausse du prix des combustibles. Plus largement, il s'interroge sur la cohérence d'un modèle économique reposant sur la disponibilité durable de déchets alors que les politiques publiques visent, dans le même temps, à en réduire la production.

Il questionne également le choix de Ris-Orangis comme site d'implantation de la plateforme. Il estime difficile de déterminer objectivement l'emplacement le plus pertinent sans connaître précisément l'origine des déchets. Les principaux gisements se situant, selon les informations dont dispose son association, en Île-de-France et dans les Hauts-de-France, il juge peu cohérent de faire converger ces flux vers le sud de l'Île-de-France avant de les réacheminer vers Vitry-sur-Seine. Afin d'évaluer les conséquences de ce choix, il indique que l'ARQP a réalisé une première étude sur l'impact du transport routier. En l'absence d'informations précises sur les lieux de collecte, l'association a pris en compte la population des 33 départements situés dans un rayon de 300 km, utilisée comme indicateur de la répartition géographique potentielle de la production de déchets. Elle a ensuite réparti les 100 camions quotidiens annoncés par la SEMOP entre leurs différents points d'entrée en Île-de-France et comparé les distances nécessaires pour rejoindre Ris-Orangis ou directement Vitry-sur-Seine. Selon les calculs de l'association, le passage par Ris-Orangis entraînerait 469 km supplémentaires par jour, soit environ 342 000 km supplémentaires par an.

Il présente une deuxième étude réalisée par l'association afin d'évaluer plus globalement le trafic routier généré par l'approvisionnement de la plateforme. À partir des distances séparant les chefs-lieux des 33 départements concernés de Ris-Orangis, l'ARQP estime que le fonctionnement du site pourrait représenter environ 11 millions de kilomètres de transport routier par an.

Il s'intéresse également aux émissions polluantes associées à ces déplacements. En s'appuyant sur les valeurs réglementaires de la norme Euro 6 et sur les estimations de trafic de son association, il évalue à environ 70 tonnes par an les émissions de monoxyde de carbone des poids lourds nécessaires à l'approvisionnement de Ris-Orangis. Il rapproche cette estimation des 96 tonnes qu'émettrait, selon les données qu'il présente, l'installation de combustion elle-même. Tout en reconnaissant que cette estimation peut être discutée, il regrette qu'aucune évaluation comparable de l'impact du transport routier ne figure, selon lui, dans la documentation de la SEMOP.

Il revient ensuite les arguments avancés pour justifier le passage par Ris-Orangis plutôt qu'un acheminement direct vers Vitry-sur-Seine, notamment les contraintes foncières aux Ardoines et la saturation de l'A86. Il estime qu'une partie des camions venant du nord pourrait passer à proximité de Vitry-sur-Seine avant de poursuivre jusqu'à Ris-Orangis, les CSR devant ensuite effectuer le trajet inverse par voie fluviale. Au regard de son analyse, il conteste la pertinence environnementale de ce schéma logistique. Il observe également que la Francilienne, présentée comme un itinéraire à privilégier pour éviter l'A86, connaît elle-même d'importantes difficultés de circulation. Pour approfondir cette comparaison, l'association a engagé une troisième étude, portant sur les conditions de circulation vers Ris-Orangis et Vitry-sur-Seine. Des relevés des temps de parcours depuis les différents points d'entrée en Île-de-France sont effectués toutes les trente minutes afin de mesurer, pour chacune des deux destinations, l'écart entre un trajet en circulation fluide et les temps effectivement constatés. Les premiers résultats feraient apparaître un allongement moyen de 11 minutes vers Ris-Orangis, contre 10,7 minutes vers Vitry-sur-Seine. Il estime ainsi que cet écart ne permet pas, à ce stade, de justifier le choix de Ris-Orangis par la volonté d'éviter les difficultés de circulation autour de Vitry-sur-Seine. Il précise toutefois que les relevés doivent se poursuivre pendant deux semaines afin de neutraliser autant que possible l'effet d'événements ponctuels, notamment les accidents.

Il aborde ensuite les solutions alternatives au transport routier, dont il regrette l'absence dans le dossier de concertation. Il estime que, pour ce type de projet, les différentes options envisagées et les raisons ayant conduit à en écarter certaines sont généralement présentées, et qu'il ne

trouve pas de comparaison concernant l'acheminement des combustibles. Il indique que, selon lui, deux solutions auraient notamment mérité d'être étudiées, à savoir le transport fluvial sur une plus grande partie du trajet et le transport ferroviaire. À ses yeux, le recours à la voie fluviale sur les 18 km séparant Ris-Orangis de Vitry-sur-Seine ne suffit pas à conférer au dispositif un caractère écologique si les CSR ont auparavant parcouru plusieurs centaines de kilomètres par camion. Il considère également qu'un acheminement ferroviaire direct jusqu'à Vitry-sur-Seine aurait dû être examiné. Il rappelle que le secteur des Ardoines constitue une ancienne zone industrielle dotée d'importantes infrastructures ferroviaires et que plusieurs voies de garage se trouvent à proximité du site envisagé. Il s'interroge donc sur les raisons pour lesquelles cette possibilité n'a pas été étudiée. Selon lui, le recours au ferroviaire ou, lorsque cela est possible, au fluvial présenterait plusieurs avantages. Ce recours pourrait tout d'abord éviter le stockage intermédiaire à Ris-Orangis et, avec lui, les nuisances, les coûts et les effets négatifs que l'association redoute pour l'image de la commune et la valeur des biens immobiliers situés à proximité. Il permettrait également de limiter le nombre de poids lourds nécessaires à l'acheminement des CSR et de réduire les coûts de transport correspondants. Un train pourrait notamment transporter des volumes importants avec des moyens humains plus limités que ceux requis par la circulation quotidienne d'un grand nombre de camions.

Il considère que ces conditions de transport permettraient également de sécuriser davantage l'approvisionnement de l'installation face aux aléas susceptibles de perturber le trafic routier. Il évoque notamment les mouvements sociaux et rappelle les blocages observés lors du mouvement des Gilets jaunes. Elles contribueraient en outre à réduire la circulation des poids lourds et la congestion des axes routiers, notamment de l'A86.

Il développe plus particulièrement les avantages qu'il attribue au ferroviaire. Les CSR pourraient être transportés dans des wagons-trémies fermés, les protégeant des intempéries pendant tout le trajet. À l'inverse, il s'interroge sur les conditions de protection des combustibles lors de leur transport fluvial et de leur chargement dans les barges, notamment en cas de pluie. Le transfert depuis les wagons vers l'installation pourrait par ailleurs être automatisé et l'organisation de plusieurs trains permettrait d'assurer la continuité de l'approvisionnement tout en limitant, voire en supprimant, le besoin de stockage intermédiaire.

Il aborde enfin les nuisances susceptibles d'être générées par la plateforme elle-même. Il indique que la SEMOP prévoit différents dispositifs destinés à limiter les émissions de poussières et les nuisances olfactives et à maintenir les niveaux sonores dans les limites réglementaires. Il rapporte toutefois que les retours recueillis par son association auprès d'installations présentant un fonctionnement comparable feraient état de nuisances différentes de celles décrites dans le dossier. Il évoque notamment des odeurs et s'interroge sur la possibilité d'empêcher totalement la dispersion de poussières lors du transfert des CSR par convoyeur vers les barges, en particulier par temps venteux. Il craint que ces poussières ne se dispersent dans l'environnement et soient respirées par les personnes présentes à proximité.

Pour terminer, il signale un dernier enjeu concernant l'exposition du site au risque de crue. Estimant que l'emplacement envisagé présente une vulnérabilité particulière à cet égard, il cède la parole à M. Guinard afin que celui-ci développe ce point.

Marcel Guinard, représentant de l'ARQP, poursuit l'intervention en abordant la question du risque de crue, qu'il estime insuffisamment documentée dans le dossier mis à disposition par la SEMOP. Il relève notamment que celui-ci indique que les barges pourraient continuer à circuler en cas de crue importante, sans préciser les niveaux concernés ni les conditions dans lesquelles la navigation pourrait effectivement être maintenue. Il rappelle que la plateforme envisagée se

situé dans le périmètre susceptible d'être affecté par une crue majeure de la Seine. La crue historique de référence la plus élevée remonterait, selon les données qu'il présente, à 1658, avec un niveau de 8,80 mètres, supérieur à celui de la crue centennale de 1910, pourtant généralement retenue comme référence.

Il distingue toutefois les crues survenues avant et après la création, à partir de 1924, des bassins de rétention situés en amont de la Seine. Il explique que quatre ouvrages permettent désormais de stocker une partie des eaux lors des épisodes de fortes précipitations, puis de les restituer notamment en période de sécheresse. Selon les données qu'il présente, leur mise en service a contribué à réduire l'amplitude des crues observées.

Il précise que le niveau de la Seine est notamment suivi à Austerlitz et à Corbeil-Essonnes et que des écarts peuvent apparaître entre ces deux points en raison des apports des affluents situés en aval de Corbeil-Essonnes. Il rappelle également que plusieurs écluses jalonnent le parcours entre Ris-Orangis et Vitry-sur-Seine, les barges devant notamment franchir celle d'Ablon-sur-Seine.

Il détaille alors les restrictions de navigation susceptibles de s'appliquer en fonction du niveau de la Seine mesuré à Austerlitz. En dessous de 1,60 mètre, aucune restriction particulière ne s'appliquerait en dehors des règles habituelles de navigation. Entre 1,60 et 2,50 mètres, un état de vigilance serait instauré et la navigation resterait possible, mais certaines manœuvres seraient limitées et les bateaux devraient disposer des moyens de communication requis. Entre 2,50 et 3,30 mètres, des restrictions supplémentaires s'appliqueraient, notamment aux manœuvres et à la longueur des convois. Au-delà de 3,30 mètres, les conditions de navigation deviendraient plus contraignantes et la gestion des barrages et des écluses serait adaptée à la situation. Il souligne toutefois que la hauteur de l'eau ne constitue pas le seul paramètre déterminant, mais que la vitesse du courant et le débit de la Seine doivent également être pris en compte. Il évoque à ce titre un débit de 1 500 m³ par seconde, au-delà duquel la navigation ne serait plus possible.

Son interrogation porte dès lors moins sur l'existence ponctuelle d'une crue que sur sa durée et ses conséquences sur l'approvisionnement de l'installation. Il regrette que cet aspect soit insuffisamment traité dans le dossier de la SEMOP et s'interroge sur les solutions prévues lorsque la navigation doit être interrompue pendant plusieurs jours, voire plusieurs semaines. Il cite à cet égard la crue de 2018, au cours de laquelle la Seine aurait atteint 5,84 mètres et l'écluse d'Ablon-sur-Seine aurait été fermée en raison d'un débit supérieur à 1 500 m³ par seconde. La navigation aurait alors été interrompue pendant une dizaine de jours, tandis que le niveau de l'eau serait demeuré critique pendant près d'un mois. Il mentionne également des interruptions ou épisodes de crue ayant duré neuf jours en 2016 et sept semaines en 1982. Ces précédents l'amènent à s'interroger sur la continuité de l'approvisionnement de l'installation de Vitry-sur-Seine dans l'hypothèse où le transport fluvial depuis Ris-Orangis deviendrait temporairement impossible.

Il aborde ensuite un second enjeu, celui de la submersion de la plateforme et de ses accès. Là encore, il regrette l'absence de données suffisamment précises dans le dossier et indique avoir effectué ses propres relevés sur le terrain, complétés par la consultation des données altimétriques disponibles sur Géoportail. Selon ses observations, la plateforme en béton existante aurait été conçue de manière à résister à des crues comparables à celle de 1910 et ne semble pas avoir été submergée lors des épisodes qu'il a étudiés. Il souligne cependant que les terrains environnants et, notamment, la voie d'accès latérale peuvent être inondés. Il s'interroge

donc sur la possibilité pour les poids lourds d'accéder effectivement à la plateforme lors d'une crue importante, y compris dans l'hypothèse où celle-ci resterait elle-même hors d'eau.

Il souhaite terminer en formulant plusieurs questions à l'attention du porteur du projet, directement liées aux risques qu'il vient d'exposer. Il demande tout d'abord si l'accès des camions au site pourra être maintenu en cas de crue élevée et quelles dispositions sont prévues si les voies d'accès deviennent impraticables. Il souhaite également obtenir des précisions sur les modalités de déchargement et de stockage des matériaux. Il demande si ceux-ci seront déversés dans une fosse, manipulés à l'aide d'engins ou pris en charge selon un autre dispositif, puis s'ils seront stockés au sol, en silo ou selon une autre configuration, ces différents éléments ne lui paraissant pas clairement définis dans le dossier.

Il s'interroge par ailleurs sur les dispositions prévues pour faire face à une crue exceptionnelle. Rappelant les caractéristiques particulières de l'épisode de 2016, il considère que le dérèglement climatique pourrait conduire à des événements différents de ceux observés historiquement et estime que cette éventualité doit être intégrée à l'analyse des risques.

Enfin, il demande quelles seraient les conséquences d'une crue suffisamment importante pour submerger l'ensemble du site. Il s'interroge notamment sur les matériaux susceptibles d'être emportés lors de la montée ou du retrait des eaux, sur les pollutions qui pourraient en résulter et sur les moyens prévus pour les prévenir ou y remédier.

Guy Bonneton précise, pour conclure, que les différents sujets présentés oralement sont développés de manière plus détaillée dans les cahiers d'acteurs disponibles sur la plateforme de concertation Thermo-sur-Seine. Il invite les participants à les consulter et rappelle qu'ils peuvent eux-mêmes contribuer à la concertation en déposant des avis et en adressant des questions aux porteurs du projet. Il les encourage à utiliser largement ces possibilités de contribution afin de faire valoir leurs arguments et d'exprimer leur opposition au projet, qu'il considère comme profondément inadapté.

L'animatrice remercie les représentants de l'ARQP pour leurs interventions et donne ensuite la parole à Michel Namy en tant que représentant de l'association ACID Vitry.

Michel Namy, représentant de l'association ACID Vitry, salue tout d'abord le travail réalisé par l'association rissoise et souligne l'intérêt des informations et analyses qui viennent d'être présentées. Il indique qu'ACID Vitry partage le constat d'un dossier qu'elle juge insuffisamment documenté. L'association ne sait pas si certaines informations sont absentes parce que les études correspondantes n'ont pas été réalisées ou parce que leurs résultats n'ont pas été communiqués. Dans cette seconde hypothèse, il demande que ces documents soient rendus accessibles au public.

Il relève également une difficulté concernant l'accès aux cahiers d'acteurs sur la plateforme de concertation. Il regrette que ceux-ci ne figurent pas directement parmi les documents consultables et explique qu'il faut, selon lui, engager la démarche permettant de déposer soi-même un cahier d'acteurs pour accéder aux contributions déjà publiées. Il considère que cette organisation nuit à la bonne information du public, alors que ces contributions permettent précisément de développer et d'étayer les arguments présentés lors des réunions.

Au-delà de ces questions d'information, il estime que Thermo-sur-Seine renvoie à un choix plus global de modèle énergétique. Il regrette, à ce titre, que les solutions alternatives au projet et les études ayant conduit à les écarter ne soient pas davantage présentées dans le dossier.

Il rappelle que le cahier des charges établi par le Conseil de Paris dans le cadre de l'appel d'offres prévoyait, selon lui, l'étude de deux trajectoires : la modernisation du réseau de chaleur et sa transformation. Il considère que la proposition de Thermopôle privilégie principalement la première et n'explore pas suffisamment la seconde. Il estime que cette transformation devrait intégrer une réflexion sur le passage du réseau historique fonctionnant à la vapeur vers un réseau reposant davantage sur des boucles d'eau chaude. Il rappelle que selon lui, le réseau parisien, conçu dans les années 1920, fonctionne historiquement à la vapeur, qui circule à une température d'environ 240 °C sous une pression de 5 bars, dans des canalisations dont une partie est installée en galerie.

Il conteste l'idée selon laquelle la conversion de ce réseau vers l'eau chaude impliquerait nécessairement d'importants travaux de voirie, une partie des infrastructures étant accessible en galerie. Il insiste surtout sur l'intérêt énergétique d'une telle évolution. Un réseau d'eau chaude permettrait, d'après lui, de mobiliser une plus grande diversité de sources de chaleur que celles nécessaires à la production de vapeur.

Il considère que la puissance importante prévue pour Thermo-sur-Seine s'explique précisément par la nécessité de continuer à produire de la vapeur. Tout en reconnaissant l'intérêt de celle-ci pour transporter la chaleur sur de longues distances, il évoque une autre possibilité. Celle-ci consisterait à maintenir son utilisation jusqu'aux portes de Paris, puis à convertir la chaleur en eau chaude pour sa distribution à l'intérieur de la capitale. Cette solution relèverait, selon lui, de la trajectoire de transformation du réseau qu'il estime insuffisamment étudiée. Cette réflexion l'amène à s'interroger sur l'évolution future des besoins de chaleur et, par conséquent, sur le dimensionnement de Thermo-sur-Seine. Il rappelle que le projet prévoit la consommation d'environ 450 000 tonnes de CSR et regrette que le dossier ne permette pas, selon lui, de relier clairement ce volume à une projection détaillée des besoins futurs du réseau.

Il indique que l'appel d'offres demandait d'établir des prévisions annuelles intégrant notamment les effets de la rénovation énergétique des bâtiments, du réchauffement climatique et de l'amélioration du rendement du réseau. Ces trois facteurs seraient susceptibles, selon lui, de réduire progressivement la demande de chaleur. Il indique que l'association ACID Vitry a donc réalisé ses propres calculs. Il affirme que les pertes générées par le fonctionnement actuel du réseau vapeur seraient équivalentes à la production attendue de Thermo-sur-Seine. Il en déduit qu'une transformation du réseau permettant de réduire ces pertes pourrait, selon l'analyse de l'association, rendre inutile Thermo-sur-Seine et, par voie de conséquence, le recours aux CSR ainsi que la plateforme prévue à Ris-Orangis.

Il aborde également la question du modèle économique du projet. Il considère légitime que les industriels cherchent à assurer la rentabilité de leurs activités, mais estime que, dans le montage envisagé, les opérateurs privés supporteraient une part limitée du risque économique. Sa critique porte toutefois principalement sur le choix de la Ville de Paris. Il regrette que les raisons ayant conduit à lancer cet appel d'offres, puis à retenir cette orientation, ne soient pas davantage explicitées.

Il revient ensuite sur un sujet qu'il juge essentiel, celui des émissions de CO₂ et de la décarbonation annoncée du réseau. ACID Vitry conteste certains éléments de calcul présentés sur ce point. Il explique que le bilan des émissions liées à la combustion des CSR distingue le

CO₂ d'origine fossile du CO₂ biogénique. Or, souligne-t-il, la combustion du plastique comme celle du bois entraîne physiquement une émission de CO₂ dans l'atmosphère. Il conteste donc la manière dont les émissions biogéniques sont prises en compte dans le bilan carbone présenté pour le projet. Il remet notamment en cause l'hypothèse selon laquelle le carbone contenu dans le bois serait nécessairement réémis à court terme si celui-ci n'était pas brûlé. Il cite l'exemple du bois utilisé dans la construction, qui peut stocker durablement le carbone qu'il contient, et évoque également le devenir du bois lors de sa décomposition naturelle en forêt.

Il conteste par ailleurs l'argument selon lequel la croissance de la forêt permettrait de compenser le carbone libéré par la combustion. Il insiste sur le décalage temporel entre une émission immédiate de CO₂ et le temps nécessaire à la croissance des arbres permettant de réabsorber ce carbone. Il considère que ce délai doit être pris en compte au regard de l'urgence de la lutte contre le changement climatique. Il reconnaît que la distinction entre CO₂ biogénique et CO₂ fossile relève du cadre réglementaire, mais en conteste la pertinence pour apprécier les émissions réelles du projet. Cette critique est également développée dans le cahier d'acteurs d'ACID Vitry, qui remet en cause l'hypothèse d'un contenu carbone nul attribué aux CSR et la manière dont celle-ci est présentée dans le dossier.

Pour conclure, il estime que Thermo-sur-Seine repose sur plusieurs hypothèses qu'il juge fragiles. Il cite notamment la pérennité du cadre réglementaire actuel et le développement d'une filière CSR dont les gisements restent, selon lui, encore largement potentiels. Il souligne enfin ce qu'il considère comme une contradiction de fond entre, d'un côté, le fonctionnement durable d'une installation dépendant de la disponibilité de déchets et, de l'autre, des politiques publiques visant parallèlement à en réduire la production.

L'animatrice remercie Michel Namy pour son intervention et donne la parole à Julien Roux en tant que directeur général d'Énergies du Grand Paris, afin qu'il intervienne au nom du maître d'ouvrage.

Julien Roux, directeur général d'Énergies du Grand Paris, salue les participants et indique qu'Énergies du Grand Paris souhaite profiter de cette réunion pour présenter et expliquer le projet, répondre aux questions et, surtout, écouter les observations formulées par le public.

Il présente ensuite Énergies du Grand Paris, société appelée à reprendre l'exploitation et la gestion du réseau de chaleur urbain du Grand Paris, qui dessert actuellement 17 collectivités. Il rappelle qu'il s'agit d'une SEMOP (société d'économie mixte à opération unique) associant des actionnaires publics et privés. Parmi ses actionnaires figurent notamment la Ville de Paris, la Banque des Territoires, Dalkia, Eiffage et la RATP Solutions Ville. Il précise que son capital est détenu à 80 % par des actionnaires publics et que la société doit reprendre l'exploitation du réseau à compter du 1^{er} janvier 2027.

Il expose ensuite les attentes du maître d'ouvrage à l'égard de la concertation. Celle-ci doit tout d'abord permettre de présenter le projet et d'en expliquer le contenu, mais également d'ouvrir un véritable espace de débat afin de le confronter aux questions, observations et arguments du public. Il insiste à ce titre sur la volonté du maître d'ouvrage d'écouter les participants et de prendre en considération les éléments qu'ils apporteront au cours de la concertation, y compris leurs remarques et leurs propres calculs. À l'issue de cette phase, l'ensemble des contributions recueillies sera examiné afin de déterminer les suites à donner au projet.

Il rappelle enfin que cette concertation préalable ne constitue qu'une première étape du processus. En cas de poursuite du projet, elle sera suivie d'une concertation continue jusqu'à l'obtention des autorisations d'exploitation. Il indique que le calendrier de ces différentes étapes pourra être précisé ultérieurement si nécessaire.

Temps d'échanges n°1 avec le public

L'animatrice ouvre un premier temps d'échange avec la salle.

François Damerval, conseiller régional et conseiller municipal à Draveil, remercie la CNDP et les garants pour l'organisation de cette concertation. Il rappelle l'importance de la Charte de l'environnement, adossée à la Constitution, et du Code de l'environnement, qui garantissent le droit de chacun à être informé et à participer aux décisions ayant une incidence sur l'environnement. Il souligne que ce cadre permet précisément la tenue du débat et déplore les projets politiques visant à réduire le rôle de la CNDP et la portée des dispositions environnementales.

Revenant sur le montage de Thermo-sur-Seine, il regrette que la Ville de Paris n'ait pas choisi de reprendre intégralement la maîtrise publique du réseau de chaleur. Il critique le recours à une concession associant notamment Dalkia et Eiffage, également parties prenantes de Thermopôle pour la conception et la réalisation du projet. Il considère que les habitants de Ris-Orangis et, plus largement, du nord de l'Essonne en supporteraient les nuisances, tandis que les bénéfices profiteraient aux acteurs privés.

Il demande au maître d'ouvrage s'il peut s'engager à publier un bilan carbone complet du projet, intégrant l'ensemble des émissions du scope 3, les volumes et les itinéraires précis des poids lourds, ainsi qu'une comparaison indépendante avec des solutions permettant d'éviter la combustion. Il cite notamment la rénovation thermique, la géothermie, la récupération de chaleur fatale, les pompes à chaleur réversibles et le solaire thermique.

Il demande également si le porteur du projet serait prêt à renoncer à l'incinérateur prévu à Vitry-sur-Seine et à la plateforme de Ris-Orangis si une telle étude démontrait que le projet conduit à déplacer les nuisances vers la banlieue. Il exprime à cette occasion sa solidarité avec les habitants de Vitry-sur-Seine et affirme que la plateforme de Ris-Orangis exposerait également aux pollutions les habitants de Draveil, Ris-Orangis et Grigny, ainsi qu'un territoire regroupant 600 000 personnes.

Une participante remercie les intervenants et revient sur les 17 communes précédemment évoquées par Alice Timsit. Elle souhaite savoir combien d'entre elles sont situées en Essonne et si Ris-Orangis fait elle-même partie des communes desservies par le réseau de chaleur concerné.

Un participant, habitant de Ris-Orangis revient quant à lui sur l'emploi du terme « CSR », rappelant qu'il désigne des combustibles issus de déchets. Il souligne que le projet prévoit de faire transiter par Ris-Orangis 450 000 tonnes de CSR par an et invite les participants à mesurer concrètement ce que représente un tel volume pour la commune. Il conclut en exprimant son opposition catégorique au projet et affirme qu'il n'acceptera pas que celui-ci voie le jour à Ris-Orangis.

Gérard Marcon, coprésident d'ACID Vitry, rappelle que l'association s'est constituée après avoir découvert le projet dans la presse. Il estime que celui-ci a été élaboré de manière particulièrement discrète et souhaite compléter les interrogations précédemment formulées par Guy Bonneton concernant la provenance et la disponibilité des CSR. Il indique qu'il existe actuellement trois unités de préparation de CSR en Île-de-France, représentant une capacité totale d'environ 210 000 tonnes par an. Il précise que ces combustibles sont produits à partir de refus de tri et comprennent notamment une part importante de matières plastiques, de mousses et d'autres matériaux pollués.

Au regard des 450 000 tonnes de CSR nécessaires chaque année au fonctionnement de Thermo-sur-Seine, il considère que deux possibilités se présentent : soit une partie des combustibles devra être acheminée depuis des territoires plus éloignés, avec les flux de transport supplémentaires que cela implique ; soit de nouvelles unités de préparation de CSR devront être créées pour répondre aux besoins du projet. Il relève que l'éventuelle création d'une ou plusieurs installations de ce type n'est pas abordée dans le dossier et demande au maître d'ouvrage de préciser ce point.

L'animatrice invite les intervenants à répondre aux questions.

Benoît Guiblin répond tout d'abord sur la question du bilan carbone. Il confirme que le maître d'ouvrage s'engage à publier, dans les semaines à venir, un bilan carbone couvrant l'ensemble du cycle de vie du projet.

Concernant les suites de la concertation et les procédures d'autorisation, il précise que, si le projet est poursuivi, une phase de concertation continue s'engagera parallèlement aux démarches administratives. Une enquête publique sera ensuite organisée avant tout démarrage, sur la base d'un dossier de demande d'autorisation d'exploiter présentant les caractéristiques techniques du projet. Il rappelle qu'il appartiendra alors au préfet, au regard de ces éléments, d'autoriser ou non sa réalisation. Il indique que deux autorisations d'exploiter seront nécessaires, l'une pour la plateforme fluviale envisagée à Ris-Orangis, qui constitue une installation classée pour la protection de l'environnement, et l'autre pour la chaufferie de Vitry-sur-Seine. Chacune fera l'objet d'un dossier d'autorisation et d'une enquête publique.

Concernant les communes desservies par le réseau de chaleur, il précise qu'aucune commune de l'Essonne n'est actuellement raccordée au réseau grand parisien.

Concernant la provenance et la disponibilité des combustibles solides de récupération, il présente à la salle un échantillon provenant du site de Vert-le-Grand. Il indique que ce site est exploité par la Semardel, société d'économie mixte, qui disposerait actuellement de capacités lui permettant de produire davantage de CSR, mais qui ne seraient pas pleinement utilisées faute de débouchés. Il explique qu'une partie des déchets aujourd'hui disponibles pourrait être préparée sous forme de CSR, mais ne l'est pas actuellement et est orientée vers l'enfouissement. L'Île-de-France produirait ainsi environ 6 millions de tonnes de déchets d'activités économiques par an, constitués notamment de cartons, de textiles et de plastiques, dont environ 2 millions de tonnes seraient enfouies. Il souligne que cet enfouissement génère des émissions de CO₂, mais surtout de méthane, dont il rappelle que le pouvoir de réchauffement climatique est très supérieur à celui du CO₂. Il cite également des sites de production de CSR situés à Claye-Souilly et Bonneuil-sur-Marne, qui représenteraient ensemble une capacité de production d'environ 200 000 tonnes. Il ajoute que le Val-de-Marne produirait environ 600 000 tonnes de déchets d'activités économiques par an, dont près de 200 000 tonnes seraient

enfouies, notamment dans l'Essonne et dans d'autres départements. Il indique avoir engagé des échanges avec la Semardel et considère que le développement de la production de CSR peut également répondre à un enjeu territorial, en réduisant l'enfouissement des déchets dans l'Essonne et les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les pollutions qui lui sont associées.

Concernant l'éventuelle création de nouvelles unités de préparation de CSR, Benoît Guiblin rappelle que la politique énergétique nationale prévoit le développement de cette filière. Il évoque à ce titre la programmation pluriannuelle de l'énergie et indique qu'un objectif de 4 millions de tonnes de CSR utilisées en France à l'horizon 2030 a été fixé au niveau national.

Concernant la transformation du réseau de chaleur et l'hypothèse d'un passage de la vapeur à l'eau chaude, il souligne qu'une telle évolution ne consisterait pas simplement à remplacer des canalisations à l'intérieur des galeries existantes. Il prend l'exemple du feeder reliant le site de Vitry-sur-Seine au réseau grand parisien, qui transporte actuellement de la vapeur produite notamment par deux installations au gaz appelées à fermer. Cette canalisation, datant des années 1940, est aujourd'hui fortement dégradée, comme l'a montré une thermographie infrarouge. Le projet prévoit donc son remplacement sur 5,5 km, tout en maintenant un fonctionnement à la vapeur. Il évalue le coût de cette seule opération à environ 200 millions d'euros. Il rappelle également que la vapeur est particulièrement adaptée au transport de chaleur sur de longues distances. Il insiste sur les dimensions du réseau grand parisien, qui n'aurait pas d'équivalent en France et représenterait, selon lui, entre 20 et 25 % de la chaleur distribuée par l'ensemble des réseaux de chaleur français. Il cite le réseau de Copenhague comme seul réseau européen d'une taille comparable.

Par analogie avec le transport de l'électricité à très haute tension, il explique que le transport de chaleur sur de longues distances nécessite des infrastructures spécifiques. Une conversion complète du réseau vapeur à l'eau chaude impliquerait ainsi de remplacer l'ensemble des canalisations. Dans un réseau vapeur, la canalisation assurant le retour présente un diamètre sensiblement inférieur à celui de la canalisation aller, tandis qu'un réseau d'eau chaude nécessite des conduites aller et retour de dimensions comparables. Il estime ainsi qu'une transformation généralisée représenterait de l'ordre de 1 000 km de canalisations à renouveler.

Il insiste enfin sur l'ampleur des travaux de voirie qu'une telle transformation nécessiterait. Le remplacement du feeder entre Vitry-sur-Seine et le réseau grand parisien suppose, explique-t-il, la réalisation d'une tranchée d'environ 4 mètres, à laquelle s'ajoute une emprise de 5 mètres sur la voie publique, soit une emprise totale d'environ 9 mètres. La généralisation de travaux de cette nature aux quelque 500 km du réseau vapeur dans Paris et les communes limitrophes représenterait selon lui un chantier de plusieurs décennies. Il en conclut qu'une transformation du réseau vapeur en réseau d'eau chaude ne pourrait être que progressive. Pendant toute la durée des travaux, le réseau existant devrait continuer à fonctionner afin d'assurer sans interruption le chauffage et la production d'eau chaude des bâtiments desservis. Il rappelle à cet égard que le réseau alimente non seulement des logements, mais également des équipements essentiels, notamment des hôpitaux, fréquentés par des personnes résidant à Paris comme hors de la capitale.

À la suite de l'interruption inaudible et spontanée d'un participant sans micro, Benoît Guiblin explique que son propos vise à exposer les contraintes auxquelles se heurterait une conversion généralisée du réseau vapeur vers l'eau chaude, tout en soulignant que certaines composantes du projet relèvent bien d'une transformation du réseau.

Présentation du projet Thermo-sur-Seine à Ris-Orangis

L'animatrice donne la parole au maître d'ouvrage pour présenter le projet et les caractéristiques de la plateforme fluviale envisagée à Ris-Orangis.

Benoît Guilbin revient tout d'abord sur les principales caractéristiques du réseau de chaleur grand parisien. Il rappelle que celui-ci dessert 17 communes, dont 6 dans le Val-de-Marne, et fournit du chauffage à environ un million d'habitants. Parmi eux, 225 000 résidents en dehors de Paris, dont environ 21 000 à Vitry-sur-Seine.

Il présente ensuite les grandes orientations du projet de transformation du réseau, définies dans le cahier des charges de la consultation lancée par la Ville de Paris. Il explique que l'un de ses principaux objectifs consiste à diviser par deux la consommation de gaz fossile, qui représente actuellement environ la moitié de l'énergie utilisée pour alimenter le réseau. Il insiste à cet égard sur la forte évolution du prix du gaz. Il indique que celui-ci se situait entre 25 et 27 euros par mégawattheure en janvier, contre 84 euros par mégawattheure en début de semaine, et estime qu'une telle hausse entraînera des conséquences importantes sur les factures. La réduction de la dépendance au gaz constitue donc l'un des enjeux majeurs du projet. C'est dans cette perspective qu'il présente Thermo-sur-Seine, qui prévoit la création, sur le site de l'ancienne centrale EDF de Vitry-sur-Seine, d'une chaufferie alimentée par des CSR. Sa mise en service doit s'accompagner de la fermeture de deux installations fonctionnant au gaz, situées respectivement à Vitry-sur-Seine et à Ivry-sur-Seine.

Il aborde ensuite la question de l'approvisionnement de cette future chaufferie. Celui-ci doit s'effectuer depuis une plateforme fluviale, les CSR étant acheminés par barge jusqu'à Vitry-sur-Seine. Pour expliquer le choix de ce mode de transport, il met en avant la capacité d'emport des barges sur la Seine ainsi que la régularité du transport fluvial. Revenant sur l'alternative ferroviaire évoquée précédemment par les représentants associatifs, il fait valoir que tous les sites de production de CSR ne sont pas desservis par le rail et que les capacités disponibles pour la circulation des trains de fret sont limitées en région parisienne. Il précise, pour ces raisons, que cette solution n'est pas envisageable dans le cadre du projet.

Il expose ensuite les raisons ayant conduit le maître d'ouvrage à envisager Ris-Orangis pour l'implantation de la plateforme. Il cite en premier lieu la disponibilité d'une friche industrielle ainsi que la proximité de sites de production de CSR, notamment celui de Vert-le-Grand évoqué précédemment. Il met également en avant la situation du site en amont sur la Seine. Le trajet entre Ris-Orangis et Vitry-sur-Seine ne nécessiterait ainsi le franchissement que d'une seule écluse, ce qui permettrait de rendre l'exploitation plus résiliente en période de crue. Il indique qu'au-delà de certains niveaux de crue, la plateforme ne pourrait plus fonctionner pendant la durée de l'épisode, en précisant néanmoins que le réseau grand parisien dispose de moyens de production de chaleur de secours, qui permettraient d'assurer la continuité du service public pendant une période où l'installation de Vitry-sur-Seine ne pourrait plus être approvisionnée depuis Ris-Orangis.

Cyril Condé présente ensuite les principes d'aménagement retenus pour la plateforme fluviale à Ris-Orangis. Il indique que le maître d'ouvrage a souhaité concevoir un projet cohérent avec les objectifs du PLU de Ris-Orangis et, notamment, avec son projet d'aménagement et de développement durables. Celui-ci prévoit notamment la reconquête des friches urbaines et industrielles, objectif dans lequel il estime que le projet s'inscrit. Il ajoute que les orientations d'aménagement de la ville prévoient également d'accompagner cette reconquête par des

aménagements paysagers destinés à créer des espaces de respiration pour la population. Dans cette perspective, le projet prévoit la renaturation d'une partie importante de la parcelle, qui serait rendue accessible aux Rissoises et aux Rissois.

Il poursuit en présentant les différentes contraintes réglementaires et les risques auxquels est soumise la parcelle, d'une superficie d'environ cinq hectares. Il indique notamment que celle-ci se situe en limite d'un plan de prévention des risques technologiques et que l'aménagement proposé a été conçu en tenant compte de cette contrainte. Il revient également sur le risque d'inondation, précédemment soulevé par les représentants associatifs. Il précise que la parcelle est concernée par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) et se situe intégralement en zone rouge, à l'exception d'une partie bétonnée légèrement surélevée. Il explique que, dans cette zone rouge, le PPRI n'autoriserait qu'une activité économique multimodale en lien avec le trafic fluvial. L'activité proposée par le maître d'ouvrage est donc la seule activité économique susceptible d'être réglementairement implantée sur cette parcelle.

Il décrit ensuite le fonctionnement concret de la plateforme. Il insiste sur le fait qu'aucune opération de préparation ou de traitement des CSR ne serait réalisée sur place. Les combustibles arriveraient par camions bâchés, puis seraient déchargés à l'intérieur d'un bâtiment dédié. Les véhicules utilisés seraient des FMA, équipés d'un fond mouvant, permettant leur déchargement. Le bâtiment de déchargement serait équipé d'un système d'aspiration destiné à éviter les émissions lors de ces opérations. Une fois déchargés, les CSR seraient pris en charge de manière automatisée par des convoyeurs et suivraient deux circuits possibles. Ils pourraient être acheminés directement vers les barges, sans stockage intermédiaire, ou être temporairement dirigés vers un entrepôt d'une capacité de 20 000 m³, implanté en bord de Seine.

À la suite de l'interruption spontanée d'un participant sans micro au sujet d'un incendie survenu au cours de l'été, Cyril Condé rappelle que la plateforme devra faire l'objet d'une autorisation préfectorale et que le dossier sera notamment examiné par les services d'incendie et de secours. Il reconnaît que le stockage et le transit de combustibles présentent intrinsèquement un risque d'incendie, et précise que les installations seront conçues conformément aux normes de sécurité applicables afin de prévenir et de maîtriser ce risque. Il évoque à titre d'exemple la mise en place de dispositifs automatisés de lutte contre l'incendie, comprenant des canons et des lances à eau au niveau de la zone de stockage, ainsi que des équipements permettant l'intervention des services de secours.

Abordant plus largement la question des nuisances, Il précise que les CSR ne sont pas des ordures ménagères et affirme qu'ils ne génèrent pas d'odeurs. Il souligne également que l'ensemble du système de convoyage serait capoté. Répondant aux interrogations précédemment formulées sur le risque de dispersion des CSR lors du chargement des barges, il explique que les convoyeurs seraient entièrement fermés. Le chargement s'effectuerait au moyen d'une chaussette descendant à l'intérieur de la barge, puis remontant progressivement à mesure que le niveau des CSR augmente. Ce dispositif permettrait ainsi d'éviter que des éléments soient dispersés par le vent dans l'atmosphère ou dans la Seine.

Il revient ensuite plus précisément sur le fonctionnement de la plateforme en période de crue. Il confirme que celle-ci cesserait d'être utilisée dès lors que les camions ne pourraient plus y accéder. Il rappelle que cette interruption est intégrée au fonctionnement général du réseau, avec d'autres moyens de production qui permettraient alors de continuer à assurer la fourniture de chaleur sans alimentation de l'installation de Vitry-sur-Seine en CSR.

S'agissant des installations elles-mêmes, il indique que l'entrepôt de stockage serait implanté au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues et ne serait donc pas atteint par les crues. Une procédure serait également prévue afin de vider entièrement l'entrepôt avant le départ des dernières barges lorsqu'un épisode de crue est annoncé. Les parties de la plateforme situées à un niveau inférieur, notamment la zone de déchargement des camions, seraient quant à elles protégées par des batardeaux. Il précise qu'en cas de crue, les CSR seraient préalablement évacués de la parcelle. Il souligne que ces situations feraient l'objet de procédures spécifiques d'anticipation. Pendant toute la période d'interruption de la plateforme et, par conséquent, de l'alimentation de l'installation de Vitry-sur-Seine en CSR, le réseau continuerait à fonctionner grâce à d'autres moyens de production de vapeur.

Il aborde enfin l'intégration paysagère de la plateforme, qu'il présente comme un enjeu important compte tenu de la qualité paysagère du site. Il indique qu'un atelier spécifique est proposé dans le cadre de la concertation afin de permettre aux participants d'échanger avec les architectes missionnés sur le projet. Les équipements techniques, notamment les convoyeurs, auraient été conçus de manière à être dissimulés autant que possible à la vue. Il revient enfin sur le projet de renaturation de la partie nord-ouest de la parcelle et son ouverture au public, présenté comme un moyen de créer un lien entre le site et la ville. Le projet prévoit notamment le réaménagement du chemin de halage, qui resterait accessible et permettrait également de rejoindre le nouvel espace destiné aux Rissoises et aux Rissois. Il présente ensuite plusieurs vues permettant de visualiser l'intégration envisagée de la plateforme dans son environnement. Il explique que le silo et les tapis convoyeurs seraient entourés d'une enveloppe architecturale, destinée à dissimuler les différents équipements techniques et à favoriser leur intégration paysagère.

À la suite de l'interruption spontanée d'un participant sans micro au sujet de la circulation des camions, Cyril Condé précise que les poids lourds accèderaient à la plateforme par le chemin latéral, qui dessert actuellement les sites industriels implantés en bord de Seine. Il affirme qu'ils emprunteraient ce même itinéraire à l'aller comme au retour, sans pénétrer à l'intérieur de Ris-Orangis. Une fois arrivés sur la plateforme, ils rejoindraient le bâtiment de déchargement présenté précédemment, équipé d'un système d'aspiration et d'une toiture végétalisée.

Il présente ensuite une vue du projet depuis la Seine et Draveil, sur laquelle apparaissent l'enveloppe architecturale masquant les équipements techniques, ainsi que deux convoyeurs surplombant la Seine et destinés au chargement des barges. Il rappelle qu'un atelier spécifique permettra d'examiner plus précisément la conception de ces installations et leur intégration dans le paysage des rives de Seine.

Il revient sur le trafic routier, qui constitue un sujet important d'inquiétude pour les participants. Il souligne la proximité du site avec la N104 et l'A6 et détaille l'itinéraire envisagé pour les derniers kilomètres. Les camions arriveraient par l'A6, emprunteraient la D310, puis une portion de la RN7 longeant une zone industrielle sur moins d'un kilomètre, avant de rejoindre, depuis Grigny, le chemin latéral conduisant à la plateforme. Il indique que les études de trafic relatives à cet itinéraire sont achevées. Selon leurs conclusions, le parcours proposé permettrait d'éviter les carrefours de la RN7 présentant les enjeux urbains les plus importants.

À la suite de l'interruption spontanée de Sonia Benameur pour rappeler qu'aucun camion lié au projet ne doit entrer dans Ris-Orangis, Cyril Condé répond que l'itinéraire présenté est précisément conçu pour éviter la traversée de la commune.

Sonia Benameur conteste la réponse, faisant valoir que les chauffeurs rechercheront l'itinéraire le plus rapide et estime qu'ils finiront par traverser Ris-Orangis.

Cyril Condé assure que le maître d'ouvrage a entendu cette préoccupation et réaffirme que l'itinéraire proposé vise précisément à éviter la traversée de Ris-Orangis. Il ajoute que le respect de ce parcours pourrait être imposé contractuellement aux transporteurs et contrôlé grâce au suivi GPS des camions. Il rappelle par ailleurs qu'un atelier spécifiquement consacré aux trafics routier et fluvial est prévu le 8 octobre afin d'approfondir ces différents sujets.

Cyril Condé poursuit sa présentation en précisant les volumes de trafic routier attendus. Il indique que les livraisons seraient effectuées du lundi au vendredi, entre 8 heures et 20 heures, que sa plateforme générerait en moyenne 60 véhicules par jour en mi-saison, et que les livraisons seraient interrompues au mois d'août et atteindraient en moyenne 130 véhicules par jour en période hivernale. Il rappelle que les poids lourds n'emprunteraient la RN7 que sur une distance inférieure à un kilomètre et affirme que l'ensemble des carrefours concernés a été étudié. Selon les études réalisées par le maître d'ouvrage, le trafic supplémentaire généré par le projet représenterait environ 1 % du trafic actuel de la RN7 sur cette portion.

Il rappelle enfin qu'une étude d'impact est en cours et qu'elle porte sur les différentes thématiques environnementales liées au projet. Ces études ont notamment vocation à apporter des éléments de réponse aux interrogations exprimées au cours de la concertation. Il précise que l'ensemble de ces études sera mis à la disposition du public dans le cadre de la consultation publique prévue en 2027, afin que chacun puisse prendre connaissance des informations relatives aux impacts du projet. Il souligne que cette nouvelle étape participera à la poursuite du processus d'information et de participation du public.

Un participant interrompt les intervenants pour signaler que le schéma projeté à l'écran ne correspondrait pas à celui figurant dans les documents de la SEMOP.

Benoît Guiblin répond à cette observation, qui porte plus précisément sur le schéma figurant à la page 88 du dossier. Il confirme que les deux représentations ne sont pas identiques et explique que le projet a été approfondi depuis l'élaboration de ce document. Il précise que les équipes de Cyril Condé ont poursuivi leurs études et fait évoluer certains éléments, notamment afin d'optimiser le tracé. Il considère que ces évolutions s'inscrivent dans la démarche de concertation et dans la prise en compte des observations formulées.

Cyril Condé précise que la différence entre les deux schémas porte essentiellement sur les itinéraires d'approche de la plateforme, et non sur sa desserte terminale. La page 88 du dossier fait apparaître plusieurs provenances possibles pour les poids lourds, notamment par la N104 et l'A6. Les camions pourraient ainsi arriver par la N104 depuis l'ouest ou le nord, ou par l'A6 depuis le nord ou le sud. Il explique avoir choisi, pour les besoins de la présentation, de représenter plus particulièrement l'un de ces itinéraires. Les camions provenant notamment de sites situés au nord de Paris pourraient, quant à eux, emprunter la N104 en contournant Paris par l'est. Il réaffirme que, quelle que soit la provenance des poids lourds, leur itinéraire terminal resterait identique : ils emprunteraient successivement la D310, la RN7, la D931, puis le chemin latéral à la Seine pour rejoindre la plateforme. Il indique que ce parcours est conforme au schéma figurant à la page 88 du dossier.

À la suite de l'interruption inaudible et spontanée d'un participant sans micro, Benoît Guiblin revient sur la question du respect effectif de cet itinéraire. Il indique qu'un dispositif de contrôle pourrait être prévu dans le cadre de l'autorisation préfectorale et des dispositions contractuelles

applicables aux transporteurs. Le suivi des trajets des poids lourds pourrait notamment être assorti de pénalités en cas de non-respect de l'itinéraire imposé, afin d'en garantir l'application.

Temps d'échanges n° 2 avec le public

L'animatrice ouvre un deuxième temps d'échange avec la salle.

Un participant formule tout d'abord trois remarques. Il juge la représentation paysagère présentée par le maître d'ouvrage particulièrement idyllique et estime, avec ironie, qu'elle donne presque au site l'apparence d'un lieu de vacances. Il exprime ensuite son scepticisme quant aux assurances apportées sur l'absence de dispersion des émissions ou des matières provenant de la plateforme. Faisant référence au discours tenu lors de l'accident de Tchernobyl, il met en doute la possibilité de garantir que les nuisances resteraient circonscrites au site et n'affecteraient pas les secteurs environnants. Enfin, il témoigne des difficultés de circulation qu'il constate déjà quotidiennement à proximité de son domicile à Ris-Orangis. Il décrit une situation particulièrement difficile aux heures de pointe et lors des sorties d'école, notamment du fait des déplacements entre Draveil et Ris-Orangis. Il invite les représentants du maître d'ouvrage à effectuer eux-mêmes le trajet, en voiture ou en camion, aux heures les plus chargées, afin d'apprécier concrètement les conditions de circulation sur le territoire.

Un participant, habitant du chemin des Glaises, indique bien connaître la D310, qu'il emprunte notamment pour se rendre à la gare de Grigny. Il attire l'attention sur la dangerosité d'un passage piéton situé sur cet axe et affirme y avoir constaté de nombreux accidents. Travaillant par ailleurs depuis quinze ans dans le secteur ferroviaire, il conteste l'affirmation selon laquelle le recours au fret ferroviaire serait impossible. Il estime qu'une entreprise opérant à l'échelle nationale serait en mesure d'acheminer des trains jusqu'à Vitry-sur-Seine, notamment sur des créneaux nocturnes, entre 21 heures et 4 heures, et invite le maître d'ouvrage à étudier plus précisément cette alternative.

Nicolas Garcia, conseiller municipal à Ris-Orangis, indique ne pas souhaiter poser de questions, mais formuler deux observations. Il s'interroge tout d'abord sur la manière dont sont prises en compte les positions exprimées par les institutions, les élus locaux et les habitants. Il rappelle que le conseil municipal de Ris-Orangis s'est prononcé à l'unanimité contre le projet et évoque également l'opposition exprimée par plusieurs collectivités du Val-de-Marne. Il demande au maître d'ouvrage de prendre acte de ces positions ainsi que de celle des habitants du territoire. Sa seconde observation porte sur le choix du site au regard de son environnement. Il évoque la proximité de la forêt de Sénart, de l'écoquartier, des berges de Seine renaturées ainsi que des lacs des Arbalètes et de l'Essonne. Il souligne la richesse de la biodiversité locale, faisant état de 187 espèces différentes, et rappelle également les mobilisations passées autour du site Seveso d'Antargaz situé à proximité. Dans le contexte qu'il décrit, il considère que l'implantation d'une plateforme générant des flux de poids lourds et des nuisances porterait atteinte à cet environnement. Il réaffirme avec force son opposition à l'implantation du projet à Ris-Orangis.

Un participant, résidant à proximité de Vitry-sur-Seine, exprime à son tour son soutien aux habitants de Ris-Orangis opposés au projet. Il les avertit de la difficulté du combat à mener face à ce qu'il présente comme une corporation industrielle et politique particulièrement puissante. Ayant également participé à la réunion organisée à Vitry-sur-Seine, il revient sur la manière dont les CSR y ont été présentés. Il critique notamment le fait de les avoir manipulés et sentis pour illustrer leur absence d'odeur. Il rétorque que l'absence d'odeur ne constitue nullement une garantie d'innocuité et prend l'exemple de l'uranium, qui n'a pas d'odeur, mais qui peut être

mortel. Il estime que les risques associés aux CSR ne sont pas suffisamment abordés et qualifie ceux-ci, dans des termes particulièrement critiques. Résidant à proximité du site envisagé pour Thermo-sur-Seine et sous les vents dominants par rapport à celui-ci, il s'inquiète des conséquences que la future installation pourrait avoir sur sa santé et son cadre de vie. Il demande aux représentants du maître d'ouvrage s'ils sont en mesure de lui garantir que sa vie quotidienne ne sera pas affectée et qu'il ne retrouvera sur son balcon ni PFAS, ni métaux lourds, ni particules fines ou ultrafines. Il met également en doute l'efficacité des dispositifs de filtration annoncés et affirme qu'aucune étude ne permet, à ce stade, de lui apporter les garanties qu'il demande.

L'animatrice invite les intervenants à répondre aux questions.

Cyril Condé apporte plusieurs éléments de réponse aux questions et remarques formulées par les participants. Concernant le risque de dispersion de poussières de CSR depuis la plateforme de Ris-Orangis, il indique que cette question a fait l'objet d'une attention particulière dans la conception du projet. Il explique que les camions seraient entièrement bâchés et ne seraient débâchés qu'à l'intérieur du bâtiment de déchargement, qui serait fermé et équipé d'un système d'aspiration. Les convoyeurs seraient également entièrement capotés afin de limiter la dispersion de poussières à l'extérieur, notamment en cas de vent.

À la suite de l'interruption spontanée d'un participant sans micro sur l'emploi du futur pour décrire un projet qui n'est pas encore autorisé, **Benoît Guiblin** reconnaît que le conditionnel est plus approprié. Il rappelle que le projet reste soumis à une enquête publique et à l'obtention des autorisations nécessaires. Sans autorisation d'exploiter, celui-ci ne pourrait pas être réalisé.

Cyril Condé poursuit sur les dispositifs envisagés pour limiter la dispersion des CSR. Il précise que les installations seraient entièrement capotées et que le bâtiment de stockage serait totalement couvert. Le chargement des barges s'effectuerait au moyen d'une chaussette descendant jusqu'au fond de la barge, puis remontant progressivement à mesure de son remplissage. Il reconnaît qu'il n'est pas possible d'affirmer qu'aucun risque de dispersion n'existerait. Il estime toutefois que les émissions de CSR depuis la plateforme seraient quasiment inexistantes et assure que les dispositions nécessaires seraient prises pour les limiter au maximum. Il indique que des installations de production de CSR fonctionnent déjà avec des dispositifs comparables.

Concernant la circulation routière, il rappelle que des études de trafic fondées sur des comptages ont été réalisées sur les carrefours qui seraient effectivement empruntés par les poids lourds. Selon les résultats qu'il présente, ces carrefours disposeraient de réserves de capacité suffisantes. Il cite notamment le rond-point situé entre la RN7 et la D931, en direction de Viry-Châtillon, pour lequel les études ne prévoiraient aucune remontée de file liée au passage des camions. Il estime ainsi que le trafic supplémentaire généré par le projet aurait une incidence limitée sur les conditions de circulation. Il reconnaît toutefois que la sécurité des personnes constitue un enjeu important et indique que les conducteurs chargés de l'acheminement des combustibles devraient être spécifiquement sensibilisés à cette question.

Concernant l'alternative ferroviaire, il confirme que cette solution a été examinée. Il souligne toutefois les difficultés économiques et opérationnelles que présente le fret ferroviaire en France. Celui-ci reposerait aujourd'hui principalement sur des trains complets, ce qui suppose de disposer simultanément d'un volume de marchandises suffisant pour constituer un convoi, tandis que l'acheminement par wagons isolés ne présenterait plus de viabilité économique. Il précise que les CSR destinés à Thermo-sur-Seine proviendraient de plusieurs fournisseurs et de

différents sites, dont certains ne disposent pas d'un embranchement ferroviaire. Il estime dès lors complexe de massifier ces différents flux afin de constituer les cinq ou six trains qui seraient nécessaires chaque nuit en période hivernale, soit un volume comparable au nombre de barges envisagé. Il ajoute que les aléas susceptibles d'affecter le trafic ferroviaire seraient difficilement compatibles avec les contraintes d'approvisionnement de Thermo-sur-Seine. Il rappelle que le site de Vitry-sur-Seine ne disposerait que d'environ un jour à un jour et demi de capacité de stockage. Il explique par conséquent que, pour l'acheminement de volumes importants, le transport fluvial présenterait davantage de fiabilité que le transport ferroviaire.

Sonia Benameur interrompt les intervenants et revient sur les 17 communes desservies par le réseau de chaleur grand parisien, soulignant qu'aucune de ces communes n'est située en Essonne et que Ris-Orangis ne bénéficierait donc pas du réseau auquel Thermo-sur-Seine doit contribuer. Elle considère ainsi que Ris-Orangis n'a aucun intérêt à accueillir la plateforme, hormis l'argument avancé de la réindustrialisation de la friche, et réaffirme que la commune n'a pas besoin de ce projet pour mener à bien la reconversion du site. Elle estime que les communes directement bénéficiaires du réseau disposent nécessairement de surfaces susceptibles d'accueillir les installations nécessaires.

Benoît Guiblin poursuit ses réponses aux questions concernant les particules et les métaux lourds à Vitry-sur-Seine. Il rappelle dans un premier temps que le territoire compte déjà des installations émettrices de particules, citant notamment la centrale de cogénération de Vitry-sur-Seine, dont les cheminées mesurent 48 mètres, contre 100 mètres pour celles prévues dans le projet Thermo-sur-Seine. Il indique que cette installation émet actuellement environ 4,5 tonnes de particules par an. Il relativise le poids de ces émissions au regard des autres sources présentes sur le territoire. S'appuyant sur une étude d'Airparif de 2025, il indique que 83 % des émissions de particules à Vitry-sur-Seine proviendraient principalement de deux sources, le trafic routier à hauteur de 15 % et, pour le reste, le chauffage individuel.

Concernant les métaux lourds, il reconnaît que la combustion du gaz n'en émet pas. Il indique néanmoins que, selon des données de l'Agence régionale de santé (ARS), des métaux lourds sont déjà présents à des niveaux importants dans les sols du secteur. Il affirme que les émissions qui seraient imputables à la future installation resteraient, en comparaison, négligeables au regard du niveau de fond existant.

L'animatrice ouvre une nouvelle salve de questions avec la salle.

Un participant exprime une opposition très ferme au projet et critique la manière dont celui-ci est présenté aux habitants. Il considère que les Rissois connaissent leur territoire et que leur opposition, ainsi que celle exprimée par leurs représentants élus, doit être pleinement entendue. Au nom du principe démocratique, il estime que le refus exprimé localement devrait conduire à renoncer à l'implantation du projet à Ris-Orangis. Il rejette également les mesures d'aménagement paysager présentées, qu'il considère comme insuffisantes au regard des impacts qu'il associe au projet. Plus largement, il conteste son caractère vertueux sur le plan environnemental.

Par analogie avec l'évaluation du bilan environnemental d'un véhicule électrique, qui doit selon lui intégrer l'ensemble de sa chaîne de production, il demande que Thermo-sur-Seine soit apprécié à partir d'un bilan environnemental global. Il estime qu'il faut notamment prendre en compte les flux routiers générés par le projet, pouvant selon lui atteindre jusqu'à 130 camions par jour, ainsi que l'absence de bénéfice direct qu'il identifie pour la commune. Il conteste par

ailleurs l'idée selon laquelle la plateforme pourrait être desservie sans que les poids lourds n'aient d'incidence sur les circulations à Ris-Orangis. Il réaffirme que, quels que soient les études ou aménagements qui pourraient être présentés, son opposition au projet reste entière.

S'adressant aux représentants de la Ville de Paris, il l'interroge sur ce qu'il perçoit comme une contradiction entre les objectifs de verdissement et de décarbonation poursuivis par la Ville de Paris et les nuisances qui seraient, selon lui, reportées sur Ris-Orangis. Il demande pourquoi les bénéfices attendus pour Paris ne s'accompagneraient pas d'avantages comparables pour les habitants du territoire d'accueil.

Enfin, il cite deux installations qu'il présente comme des précédents devant appeler à la vigilance. Il évoque une plateforme située à Triel-sur-Seine, autour de laquelle un collectif de riverains s'est constitué et où il indique que plusieurs épisodes de pollution et d'incendie auraient été signalés. Il mentionne également le cas de Saint-Cyprien, dans la Loire, où une pollution aurait, selon lui, entraîné des conséquences importantes sur les élevages et les denrées produites dans les environs. Il conclut en réaffirmant que les Rissois se sont opposés au projet et demande que cette position soit prise en compte dans les suites de la concertation.

Un participant, habitant de Draveil et s'exprimant au nom d'un collectif de citoyens, apporte son soutien aux habitants de Ris-Orangis et à la municipalité dans leur opposition à la plateforme. Il précise que la position de son collectif est claire et qu'elle ne serait pas remise en cause par d'éventuels aménagements du projet. Il s'interroge ensuite sur le caractère indispensable de l'implantation d'une plateforme à Ris-Orangis. Il estime qu'avant de discuter de ses modalités d'aménagement, le maître d'ouvrage devrait démontrer qu'il n'existe pas d'alternative permettant de s'en passer.

Dans cette perspective, il demande la production d'une comparaison complète et chiffrée des différentes solutions permettant d'approvisionner directement la chaufferie de Vitry-sur-Seine. Il cite notamment un acheminement fluvial directement depuis les sites d'expédition, le recours au fret ferroviaire ou encore une combinaison de plusieurs modes de transport permettant d'éviter le passage par Ris-Orangis.

Il considère que le seul recours à une liaison par barge entre Ris-Orangis et Vitry-sur-Seine ne suffit pas à démontrer la nécessité de la plateforme. Il estime plus largement que la présentation environnementale du projet ne peut être appréciée sans une comparaison complète de l'ensemble des solutions logistiques possibles. Constatant que cette analyse comparative ne figure pas, selon lui, dans le dossier de concertation, il demande pourquoi elle n'a pas été présentée. Il souhaite que le maître d'ouvrage s'engage à la produire avant la fin de la concertation afin que le public puisse en prendre connaissance et en débattre.

Enfin, il critique la manière dont les conséquences de l'enfouissement des déchets et celles d'une non-réalisation du projet ont été présentées au cours des échanges. Il estime que ces arguments peuvent donner le sentiment de placer les participants face à une alternative contrainte. Il considère plus largement que le projet ferait principalement bénéficier Paris et la Petite Couronne de ses avantages, sans bénéfice équivalent pour l'Essonne.

Typhaine Desbois-Douby, conseillère municipale à Draveil, salue la détermination de la maire de Ris-Orangis et la manière dont celle-ci défend sa commune. Elle revient sur les risques d'inondation, indiquant avoir elle-même connu plusieurs crues importantes à Draveil. Elle affirme que les zones inondables de Draveil et de Ris-Orangis contribuent également à protéger Paris contre les crues et estime que ces territoires supportent, à ce titre, déjà de nombreuses

contraintes. Elle attire l'attention sur les communes situées sur l'autre rive de la Seine, notamment Draveil et Soisy-sur-Seine, qui seraient particulièrement exposées, compte tenu des vents dominants, aux éventuelles nuisances environnementales, sonores et olfactives liées au projet. Dans ce contexte, elle s'étonne de ne pas en avoir été informée plus tôt et indique en avoir pris connaissance en suivant Sonia Benameur sur les réseaux sociaux. Elle demande pourquoi Draveil n'est pas davantage intégrée au périmètre de la concertation, alors que la commune se situe immédiatement de l'autre côté de la Seine, à très faible distance du site projeté.

Allan De Araujo, conseiller municipal à Ris-Orangis, interroge le maître d'ouvrage sur les risques liés à la proximité d'un site Seveso. Il rappelle que CIM constitue un site de stockage de produits pétroliers et demande si les risques résultant de la proximité de cette installation avec une plateforme destinée à stocker des combustibles ont été évalués. Il juge difficilement compréhensible que ces activités puissent être implantées à proximité l'une de l'autre et redoute qu'un accident ou une explosion sur le site pétrolier puisse provoquer, par effet domino, un incendie sur la plateforme. Il qualifie cette situation d'immorale et d'anormale.

L'animatrice invite les intervenants à répondre aux questions.

Cyril Condé apporte plusieurs éléments de réponse aux questions soulevées par les participants. Concernant les odeurs et la nature des CSR, il indique que le CSR constitue bien un déchet, mais précise qu'il s'agit d'un déchet trié, préparé, calibré, analysé et totalement sec. Il affirme qu'il ne dégage pas d'odeur et rappelle que sa préparation en vue d'une valorisation énergétique est encadrée par un arrêté de mai 2016. Il souligne que ce mode de valorisation est davantage développé dans plusieurs pays du nord de l'Europe ainsi qu'en Allemagne. Il estime qu'il permet notamment de substituer des CSR aux énergies fossiles et rappelle que le CO₂ issu de la combustion de ces dernières provient de carbone stocké depuis des millions d'années et contribue ainsi au changement climatique.

Concernant les alternatives à la plateforme de Ris-Orangis, et notamment la possibilité d'un approvisionnement direct de Vitry-sur-Seine, il indique que les comparaisons demandées seront présentées dans le cadre de l'étude d'impact. Celle-ci sera rendue accessible au public au cours de la procédure. Il rappelle que la concertation préalable intervient à un stade où l'ensemble des études n'est pas encore disponible.

Benoît Guiblin complète sur ce point en rappelant que l'enquête publique interviendra avant toute possibilité de réalisation du projet. Il réaffirme que celui-ci ne pourra pas être mis en œuvre sans autorisation d'exploiter.

Cyril Condé indique que les risques liés à la proximité du site Seveso de la CIM à Grigny sont intégrés à la conception du projet. Il précise qu'une étude de dangers est nécessaire dans le cadre de la procédure d'autorisation préfectorale et qu'elle examinera notamment les conséquences potentielles d'un accident survenant sur le site de la CIM. Il explique que, compte tenu de la distance, le risque identifié serait principalement lié à une onde de surpression consécutive à une explosion, plutôt qu'à la propagation directe d'un incendie. Il indique que l'entrepôt projeté serait équipé de murs en béton coupe-feu deux heures et serait ainsi protégé des effets de cette surpression. Concernant les espaces végétalisés, il estime que l'onde pourrait éventuellement abattre des arbres, mais qu'elle ne provoquerait pas leur incendie.

Roland Peylet répond sur le périmètre de la concertation et la situation de Draveil. Il rappelle que la définition du périmètre d'une concertation peut toujours faire débat. Il indique qu'aucune réunion publique n'est programmée à Draveil. Il précise néanmoins que la commune est bien prise en compte dans la démarche et qu'elle fait notamment partie des lieux où les documents relatifs à la concertation peuvent être consultés à la mairie.

L'animatrice ouvre une dernière salve de questions avec la salle.

Anne-Marie Jourdanneau-Fort, maire de Draveil et conseillère départementale de l'Essonne, indique intervenir au nom de sa commune et représenter également François Durovray, président du conseil départemental de l'Essonne. Elle fait part de la totale solidarité de ce dernier avec l'opposition exprimée par Sonia Benameur, les habitants de Ris-Orangis et les opposants du Val-de-Marne. Elle affirme son opposition à l'implantation de ce projet, compte tenu des risques qu'elle lui associe, et rappelle que les collectivités concernées sont déjà confrontées à des exercices et dispositifs de prévention portant notamment sur les risques d'incendie et ceux liés aux installations d'Antargaz. Elle indique que le projet suscite la totale opposition du Département de l'Essonne et des maires des communes voisines et réaffirme son soutien à Sonia Benameur.

Un participant revient sur les études de circulation. Pensant que les poids lourds devraient emprunter le pont reliant Ris-Orangis à Draveil, il demande si des études ont été réalisées sur la capacité de cet ouvrage à supporter l'augmentation du trafic. Après qu'il lui est indiqué que cet itinéraire n'est pas celui envisagé, il demande des précisions sur le parcours exact des camions.

Une participante ajoute que les pêcheurs sont également opposés au passage des poids lourds à proximité des berges de Seine.

L'animatrice invite les intervenants à répondre aux questions.

Cyril Condé apporte plusieurs éléments de réponse aux questions formulées par les participants. Concernant l'itinéraire des poids lourds, il précise que le parcours envisagé n'emprunterait pas le pont reliant Ris-Orangis à Draveil. Les camions provenant notamment du nord de Paris emprunteraient la N104 puis l'A6, avant de rejoindre la D310 pour accéder à la plateforme. Il indique que ces itinéraires, reposant sur les grands axes routiers de transit, seraient imposés contractuellement aux transporteurs. Il maintient qu'il s'agit bien de l'organisation prévue dans le cadre du projet.

Concernant les abords de la Seine et les inquiétudes exprimées par les pêcheurs, il précise que les camions emprunteraient le chemin latéral à la Seine. Il explique que cette voie est suffisamment éloignée des berges et rappelle que plusieurs installations industrielles se situent entre celle-ci et le fleuve. Il précise en conséquence que le passage des poids lourds n'aurait pas d'impact direct sur les bords de Seine.

Conclusion

L'animatrice conclut la réunion à 21h08 en remerciant les participants, et les invite à participer aux prochaines rencontres.