

## Projet de transformation du Centre de traitement des déchets d'Ivry-Paris13 Bilan de la première phase de concertation (automne 2010)

# SYNTHÈSE DES POSITIONS ET DEMANDES DE L'ASSOCIATION TAM-TAM

Répondant en 2008 à l'invitation du SYCTOM à participer au Comité de pilotage sur l'étude de faisabilité du projet de transformation de l'usine de traitement des déchets d'Ivry-Paris13, l'association TAM-TAM, mobilisée sur tous les dossiers concernant l'aménagement des secteurs Tolbiac, Austerlitz et Masséna (opération Paris rive gauche) s'est ensuite fortement impliquée l'année suivante dans le Débat public imposé par la loi sur ce projet. Elle y a pesé pour qu'un dispositif organisé de concertation sur le cahier des charges de la future usine prolonge le processus du Débat public qui s'est clos début 2010, et continue de demander que les processus de concertation soient largement ouverts aux populations et soient maintenus pleinement actifs de l'élaboration à la réalisation des projets.

Depuis le lancement de la concertation sur le projet de transformation du Centre de traitement des déchets d'Ivry-Paris13 à la fin du printemps 2010, TAM-TAM a activement participé à toutes les réunions pour amender de manière constructive les propositions du SYCTOM, insistant notamment sur la nécessité d'une cohérence du projet avec son objet et son territoire d'implantation, appelé à évoluer considérablement à court et moyen terme.

## SUR LE DIMENSIONNEMENT ET L'ÉVOLUTIVITÉ/RÉVERSIBILITÉ DU PROJET

### 1- Application du principe de solidarité au projet

TAM-TAM se prononce pour la complète application du principe de solidarité entre bassins versants au projet d'Ivry-Paris13 afin de rendre compatible le projet avec son territoire et de permettre un traitement optimal des déchets. Toutefois, ce principe de solidarité, sur lequel s'appuie le SYCTOM pour conduire sa gestion des déchets, n'a de sens que si on le conçoit de manière réciproque et équitable entre bassins versants, notamment pour ce qui concerne le tri-mécano-biologique (TMB) avec méthanisation et le traitement des bio-déchets projetés (voir point 2).

### 2- Externalisation d'une partie de la chaîne de traitement TMB + méthanisation

Le périmètre de l'usine et les contraintes réglementaires en matière de volume de stockage de biogaz issu de la méthanisation contraignent l'aménageur à des solutions qui ne sont pas acceptables au regard de l'esprit des lois Grenelle qui impose l'excellence à chaque étape du traitement des déchets.

Les deux scénarios d'évolution du projet présenté par le SYCTOM sont inadéquats car ils obligent :

- soit à diminuer la capacité du tri-mécano-biologique (TMB) (3 lignes au lieu de 4) pour améliorer ses performances et les rendre égales à l'unité de Romainville, avec pour conséquence regrettable de brûler directement des ordures ménagères résiduelles (OMRs) sans recherche de valorisation matière ou organique ;
- soit à dimensionner le TMB pour la totalité des OMRs entrants, mais en diminuant son efficacité pour respecter les contraintes réglementaires concernant le volume de biogaz stockable sur le site.

De plus le TMB ayant potentiellement un aspect dissuasif sur le geste de tri en amont, ne pas le rendre très performant et adéquatement dimensionné pour traiter toutes les ordures ménagères du bassin versant d'Ivry serait afficher une politique trompeuse sur l'amélioration globale du tri en amont de l'incinération au regard de sa réelle efficacité et de la réalité.

#### **Aussi, nous demandons**

> **que soit recherché un nouveau site pour accueillir une partie du TMB + méthanisation, afin de garantir une performance optimale de ce dispositif de traitement à la fois sur le site d'Ivry et sur un autre relevant du bassin versant de l'usine ou d'un autre (demande du 2 décembre 2010).**

> **qu'une incitation financière renforce l'attractivité de cette proposition auprès des communes susceptibles d'accueillir le nouveau site (demande du 2 décembre 2010).**

### **3- Externalisation du traitement des bio-déchets**

La mise en oeuvre d'une collecte des bio-déchets pour la fabrication d'un compost de qualité est une donnée nouvelle qui impacte la chaîne de traitement des déchets envisagée par le SYCTOM dans son projet initial. Une unité de traitement spécifique doit être créée, que rien n'oblige à situer sur le périmètre de l'usine puisqu'elle peut fonctionner de manière indépendante et autonome, alors que l'espace du site est contraint, que ce type d'unité est dévoreur d'espace de plein sol et que l'utilisation du compost se conçoit assez peu dans un espace urbain dense.

#### **Nous demandons**

> **que les bio-déchets ne soient pas méthanisés mais compostés** (demande du 4 novembre 2010).

> **qu'un site extérieur à celui d'Ivry-Paris13 accueille l'unité de traitement des bio-déchets** (demande du 4 novembre 2010).

> **que le compostage de quartier soit pris en compte dans le programme prévention du SYCTOM** (demande du 4 novembre 2010).

### **4- Lancement d'une étude pour développer le transport matières entre sites de traitement des déchets**

Le SYCTOM répond à sa mission de service public en développant un fonctionnement de ses unités de traitement en réseau. Le site d'Ivry-Paris13 est amené à traiter des OMRs des centres de Romainville et du Blanc-Mesnil. L'usage des voies fluviale et ferroviaire est retenu dans le projet pour le transport des entrants et le rejet des matières dangereuses issus de l'incinération vers les sites d'enfouissement. Pour le reste, bio-déchets, déchets issus du TMB, compost... une grande incertitude règne alors qu'il s'agit aussi de déchets potentiellement dangereux ou nauséabonds. Tandis que les solutions pour les transporter sont limitées, l'imagination paraît bloquée, comme l'attestent les résistances du SYCTOM vis-à-vis des formules d'externalisation que nous proposons pour le projet d'Ivry-Paris13. Pourtant, le récent changement de nature de l'unité du Blanc-Mesnil met en évidence une tendance vers une mise en réseau plus forte entraînant un besoin de transport renforcé pour répartir les déchets entre usines de traitement de manière diversifiée et adaptée au cas par cas.

#### **Nous demandons**

> **que soit lancée une étude sur des moyens innovants de transport de déchets entre sites afin de mieux répondre aux besoins actuels et futurs** (demande du 2 décembre 2010).

## **SUR L'INTÉGRATION URBAINE ET PAYSAGÈRE DU PROJET**

### **5- Pour la poursuite du projet viaire de l'APUR**

L'option d'aménagement proposé par l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) pour permettre de relier Masséna-Bruneseau avec Ivry Port prolonge, en l'améliorant, le choix de liaison urbaine qui avait recueilli notre adhésion lors de l'étude de faisabilité.

### **6- Pour un enfouissement maximum de l'usine**

Les grands projets d'urbanisation des secteurs immédiatement riverains de l'usine, qui draineront des dizaines de milliers d'habitants et de salariés, imposent de créer des conditions d'acceptabilité à l'échelle du piéton, par une mise sous terre d'une part importante du nouveau centre, comme l'a proposé une équipe de concepteurs lors de l'étude de faisabilité. Si cet enfouissement génère dans un premier temps un surcoût non négligeable, il est porteur d'un gain important en matière de qualité de l'espace public et, *in fine*, par la maîtrise des nuisances visuelles, d'une revalorisation du foncier dans l'ensemble du périmètre.

### **7- Maintenir un panache (mais moins dense) avec une haute cheminée**

L'association TAM-TAM s'est prononcée dès l'ouverture du Débat public pour le maintien du panache de l'usine d'incinération, et se réjouit de ce que Monsieur Gosnat, maire d'Ivry, manifeste aujourd'hui son intérêt pour cette idée (atelier du 21 octobre 2010). L'élimination du panache aurait un coup énergétique considérable, sans avoir le moindre effet sur la toxicité des fumées. Alors qu'il fait partie du paysage urbain, le maintenir permet de garder en éveil une certaine vigilance écologique. Un compromis peut être trouvé sur l'opacité du panache.

## **MODALITÉ DU SUIVI DU CHANTIER ET DE L'EXPLOITATION**

### **8- Pour une mutualisation des moyens et la coordination des chantiers**

Plusieurs chantiers de génie civil coexisteront durant la phase des travaux de l'usine. Nous souhaitons, autant que faire ce peut, la mutualisation de certains postes et la mise en place d'une coordination entre les différents aménageurs pour en réduire les coûts et les impacts.