

# PROJET DE FUTUR CENTRE DE TRAITEMENT DES DECHETS MENAGERS A ROMAINVILLE / BOBIGNY



*Atelier thématique n°4*

Intégration urbaine et logistique  
fluviale



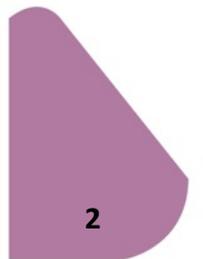
Jeudi 26 octobre



# Accueil et présentation du projet

**Martial Lorenzo**

Directeur général des services du Sycotom



# Présentation du site actuel

**Un centre de tri des collectes sélectives multimatériaux :** capacité de réception annuelle de **45 000 tonnes** (42 600 tonnes collectées en 2016)

**Un centre de transfert des ordures ménagères résiduelles (OMR) :** capacité de réception annuelle de **400 000 tonnes** (373 000 tonnes réceptionnées en 2016, ainsi que 6 300 tonnes de refus de tri de collectes sélectives issus du centre de tri)



**Une déchèterie :** **6 900 tonnes** de déchets collectés en 2016

## Constat et objectifs pour le futur centre

**Constat** : Nécessité de réhabiliter l'installation actuelle, en partie vieillissante, afin de répondre aux objectifs suivants:

### ❖ RÉPONDRE AUX BESOINS DE TRAITEMENT DES DÉCHETS MÉNAGERS DU QUART NORD-EST FRANCILIEN

- Doter le territoire d'une **installation de proximité**,
- Réduire **l'impact écologique**, avoir recours à des transports alternatifs par voie d'eau
- S'inscrire dans une **logique d'économie circulaire, de ré-emploi, de valorisation**
- Répondre éventuellement à un besoin énergétique local

### ❖ INSCRIRE LE PROJET DANS L'ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION

En complément du cadre fixé par le **PREDMA**, s'inscrire dans les objectifs de **la loi TECV du 17 août 2015** :

- diminution de 50% du volume des déchets mis en décharge à l'horizon 2025
- mise en œuvre d'une meilleure valorisation des **emballages**
- généralisation du tri à la source des **biodéchets**

### ❖ ASSURER L'INTÉGRATION URBAINE ET ARCHITECTURALE DU CENTRE DANS UN ENVIRONNEMENT EN MUTATION

## Les caractéristiques essentielles du projet

- S'inscrire dans un processus d'économie circulaire :
  - Maintien de l'activité de déchèterie
  - Création d'une ressourcerie / atelier de réparation
  - Accueil, préparation et transfert des déchets alimentaires sur un site externalisé de traitement. Possibilité de composter une partie du gisement sur site pour couvrir les besoins locaux en compost.
- Extension des capacités de tri des collectes sélectives multimatériaux à 60 000 tonnes/an.

Atelier n°2

3 approches envisagées pour les OMR

Atelier n°3

- **Tenir compte de l'environnement du site : traitement architectural et urbain de qualité.**
- **Usage massif et privilégié de la voie fluviale via le Canal de l'Ourcq pour les flux sortants afin de limiter le transport par camions.**

Atelier n°4

# Les interventions

---

## Partie 1 : Mise en œuvre du transport fluvial

- Bertrand Neveux, VNF
- Patrick Pocry, Service des Canaux de la Ville de Paris
- Pierre Hirtzberger, Syctom
- SEVEDE – vidéo sur le transport fluvial des OMR

## Partie 2 : Intégration de l'installation dans un environnement urbain renouvelé en 2023

- Florence Bruyère, Sequano
- Olivier Richard, APUR
- Pierre Hirtzberger, Syctom

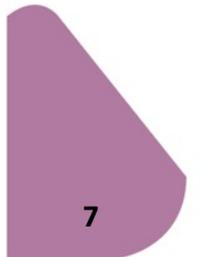
## Partie 3 : Présentation d'un comparatif du projet selon chacune des 3 solutions OMR

- Pierre Hirtzberger, Syctom



# **PARTIE 1**

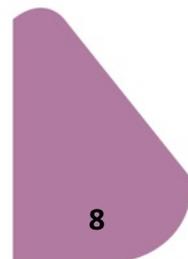
## **Mise en œuvre du transport fluvial**





# Intervention de Voies Navigables de France (VNF)

**Bertrand Neveux**, Chef du bureau promotion du réseau de VNF





# **Intervention du Service des Canaux de la Ville de Paris**

**Patrick Pocy**, Chef adjoint du Service des Canaux

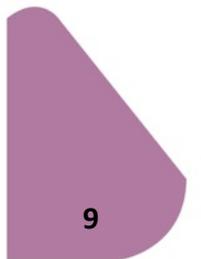




## Intervention du Sycdom

**Pierre Hirtzberger**

Directeur Général des Services Techniques



# Stratégie du Sycotom en matière de développement du transport alternatif

- Atouts du transport fluvial en secteur urbain dense : économies d'énergie, réduction des nuisances sonores, limitation des sources d'encombrement et des risques d'accident
- **Le Sycotom privilégie les transports alternatifs à la route pour le transport de ses déchets, dont le transport fluvial.**

## Pour 2016 :

- Environ 260 000 tonnes de matériaux transportés par voie d'eau
- 31% des transports du Sycotom
- Sites concernés, matériaux et tonnages évacués en 2016 :
  - **Centres de tri = papiers, cartons et bouteilles en plastique transparent :**
    - Issy-Les-Moulineaux : 7 122 tonnes évacuées
    - Nanterre : 10 993 tonnes évacuées
    - Paris XV : 6 928 tonnes évacuées
    - Sevran : 4 281 tonnes évacuées
    - Ivry-sur-Seine : 8 181 tonnes évacuées
  - **Centre d'incinération = mâchefers issus de la combustion, recyclés dans les travaux publics :**
    - Issy-Les-Moulineaux : 77 076 tonnes évacuées
    - Saint-Ouen : 97 452 tonnes évacuées
    - Ivry-sur-Seine : 47 020 tonnes évacuées



## Le transport fluvial mis en œuvre à Nanterre



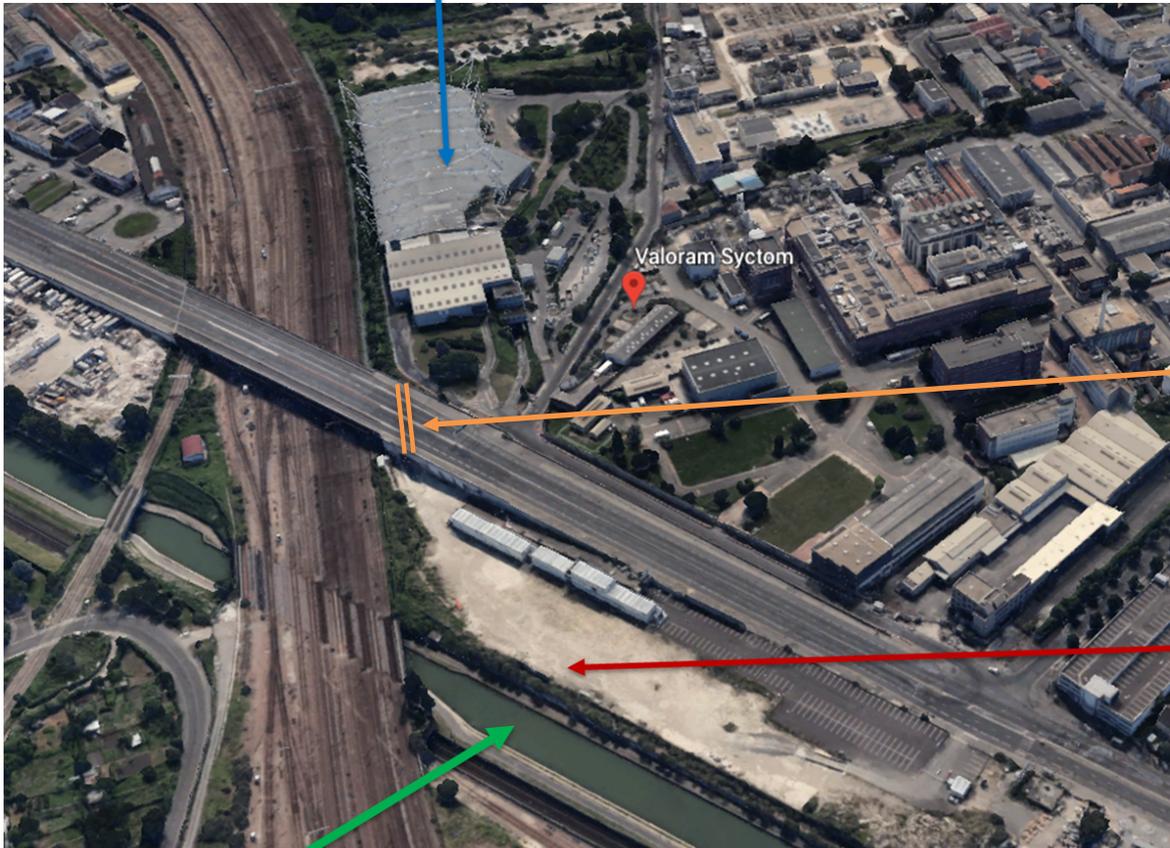
**Isséane  
à Issy-Les-Moulineaux  
en bordure de Seine**



## Le recours au transport fluvial dans le cadre du projet

- Site implanté à **proximité de la voie d'eau** : le Canal de l'Ourcq
- Canal de l'Ourcq **sous-exploité**
- **Opportunité** pour le Sycotom d'intégrer le transport fluvial à l'avenir du site
- **Création d'un port** sur la parcelle située à Bobigny

Parcelle située à Romainville



Connexion déjà existante entre les deux parcelles grâce à la création d'un passage inférieur sous l'ex-RN3

Parcelle située à Bobigny

Canal de l'Ourcq

## Conditionnement en conteneurs

L'utilisation du Canal de l'Ourcq implique **une traversée de zones très urbanisées** (Paris et 1<sup>ère</sup> couronne).

→ **Mise en conteneur des flux sortants afin maîtriser les nuisances tout au long du parcours.**

Chargement en vrac / en balles dans des **conteneurs de dimensions standards** : 20 pieds maritimes, soit de 6 m de long; 2,4 m de large; 2,6 m de haut

1 conteneur classique équivaut à **37m<sup>3</sup> environ**

Conteneurs classiques et conteneurs citerne

**Aisément manipulables** (déplacement par camion, empilement...) **et étanches.**



*Un conteneur*



*Un conteneur citerne*

## Types d'embarcations

---



*Exemples d'embarcation : une péniche et une barge+pousseur*

Dans le cadre du projet : dimensions spécifiques du Canal de l'Ourcq et des écluses à prendre en compte pour le gabarit des barges : jusqu'à 61,5 mètres de long.

- Les barges envisagées pourraient transporter un volume équivalent à 28 conteneurs de 20 pieds maritimes.
- **1 barge de 28 conteneurs équivaut en moyenne à 12 - 13 camions évités.**

## Principe logistique envisagé sur le centre

*Le principe de fonctionnement envisagé à ce stade d'avancement des études de faisabilité :*

1. Les conteneurs sont remplis et stockés sur le centre à Romainville
2. **Les conteneurs sont ensuite acheminés depuis le site de Romainville vers la plateforme portuaire située à Bobigny** en fonction de la programmation des flux sortants (stockage temporaire sur la plateforme portuaire à Bobigny)
3. Le chargement s'opère **dans des barges grâce à des portiques situés sur le quai.**
4. Après avoir déchargé les conteneurs pleins sur des sites externalisés (appelés exutoires), les barges reviennent avec des conteneurs vides à recharger sur le centre.  
→ **Système de rotation** de conteneurs vides et pleins sur le port.

**L'amplitude de fonctionnement du port pourrait être de 6 à 20 heures, hors week-end.**

## Logistique interne du centre

---

- **Stockage**

Les conteneurs sont stockés **dans l'enceinte des bâtiments** dédiés à la gestion des déchets à Romainville, et de manière temporaire sur le port, le temps de charger et décharger les barges.

- **Liaisons inter-site**

Différents types de véhicules existent sur le marché pour acheminer les conteneurs entre le site sur la parcelle de Romainville et le futur port situé à Bobigny.

2 exemples :



*Véhicule autoguidé*



*Camion ampli-roll*

## Le parcours des barges

**Trajets envisageables des barges** pour rejoindre les 3 UVE du Sycotm situées à Ivry, à Saint-Ouen et à Issy-les-Moulineaux

**Trajet type pour rejoindre Ivry-Paris XIII.**

**Environ 45 km**

Depuis le Canal de l'Ourcq

Passage par le Canal Saint-Denis

pour rejoindre la Seine



# Flux et quantités transportés par voie fluviale

	QUANTITÉS TRANSPORTÉES PAR VOIE FLUVIALE EN TONNES PAR AN			NOMBRE DE BARGES UTILISÉES		
	<i>Projet intégrant la Solution OMR 1</i>	<i>Projet intégrant la Solution OMR 2</i>	<i>Projet intégrant la Solution OMR 3</i>	<i>Projet intégrant la Solution OMR 1</i>	<i>Projet intégrant la Solution OMR 2</i>	<i>Projet intégrant la Solution OMR 3</i>
<b>ORDURES MÉNAGÈRES RÉSIDUELLES (OMR)</b>						
OMR	350 000	100 000	100 000	5 barges par jour	1 barge 3 jours sur 4	1 barge 3 jours sur 4
Balles OMR	-	30 000	30 000	-	1 à 2 barges par jour lors des opérations de déstockage, soit 4 semaines tous les 4 mois	1 à 2 barges par jour, lors des opérations de déstockage soit 4 semaines tous les 4 mois
OMR séchées	-	132 738	88 738	-	1 à 2 barges par jour	1 à 2 barges par jour
<b>COLLECTES SÉLECTIVES MULTIMATÉRIAUX</b>						
JRM		18 576			1 barge tous les 5 jours	
EMR		10 980			1 barge tous les 10 jours	
PET clair		2208			1 barge tous les 25 jours	
PET foncé		756				
Refus		11 583			1 barge tous les 10 jours	
<b>DÉCHETS ALIMENTAIRES</b>						
Pulpe		67 400			1 barge 2 jours sur 3	
Refus		5 104			1 barge tous les 10 jours	

→ En moyenne, entre 25 et 30 barges par semaine en fonction de la solution étudiée.

→ Entre 13 710 et 20 340 camions évités sur les routes par an en moyenne en fonction de la solution OMR retenue pour le projet



**SEVEDE**

**Vidéo sur le transport fluvial des OMR**



# Echanges



## **PARTIE 2**

# **Intégration de l'installation dans un environnement urbain renouvelé en 2023**





## Intervention de SEQUANO

**Florence Bruyère**  
Directrice de projets



## Intervention de l'APUR

**Olivier Richard**  
Géographe urbaniste



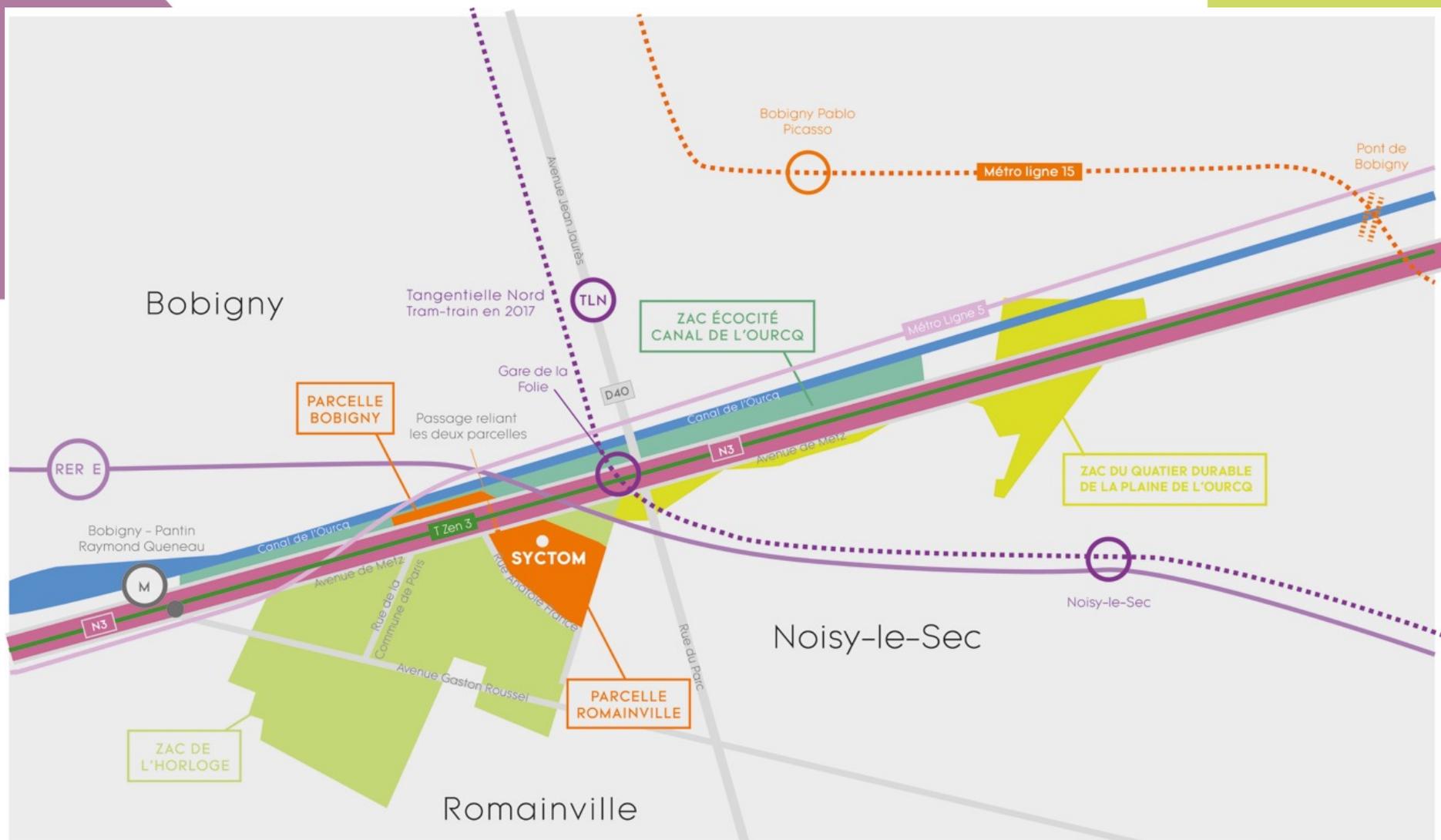
## Intervention du Sycdom

**Pierre Hirtzberger**

Directeur général des services techniques



# Implantation de la future installation



Inscription de la future installation dans un environnement urbain renouvelé en 2023 : activités, plus de logements, nouvelles infrastructures de transports....

## Architecture remarquable d'un site industriel dans une zone multi-usages

**Assurer une intégration urbaine et architecturale exemplaire de la future installation, en adéquation avec son environnement = un engagement fort du Syctom (*exemple Atelier-rencontre dédié avec des professionnels le 17 avril 2017 au Palais de Tokyo*)**



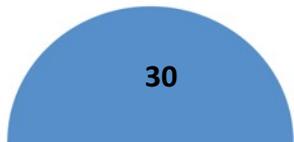
***Exemple d'intégration urbaine : le centre de tri à Paris XV***



*Le centre de tri à Clichy-Batignolles en cours de construction*



*Projet d'intégration urbaine de l'usine de Saint-Ouen*



## Réflexion autour d'un nouvel accès au site via l'ex-RN3

Constat situation actuelle : problématique de circulation sur le réseau local, déjà chargé.

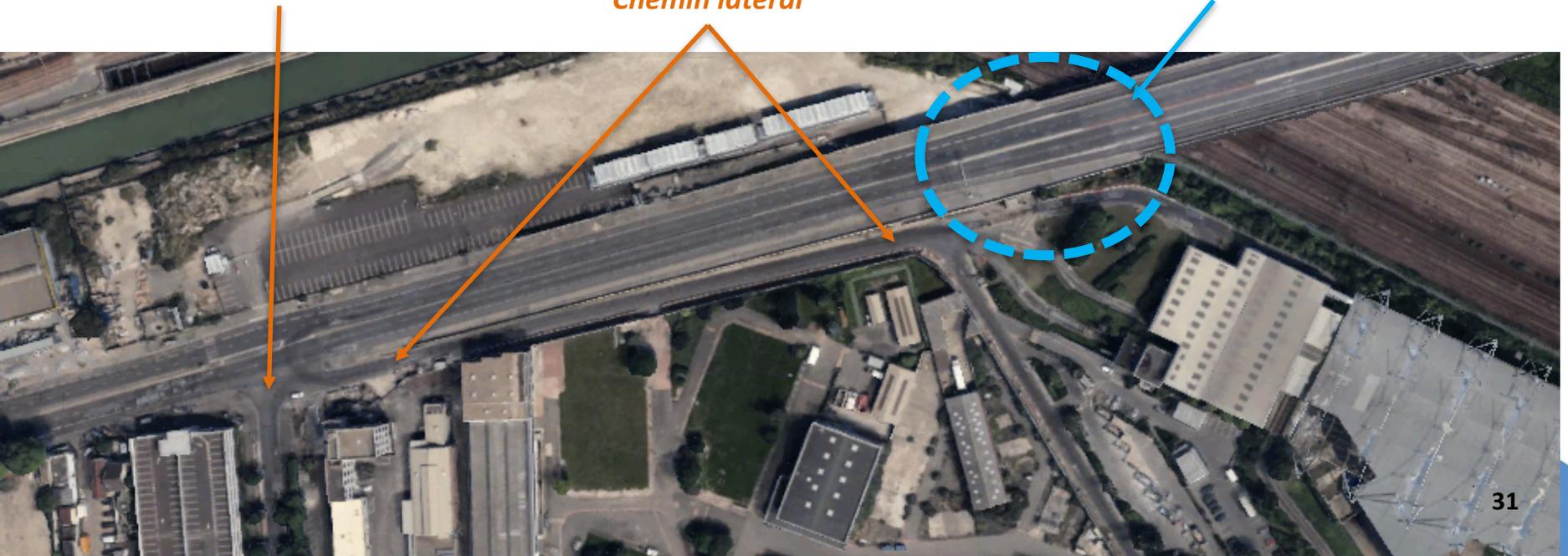
→ **Objectif du projet** : éviter le transit de camions via le réseau routier local et notamment le passage au travers du quartier.

- 2 possibilités :
  - mise en double sens du chemin latéral avec la création d'un carrefour sur la commune de Paris potentiellement compliqué à exploiter (problématique identifiée de giration)
  - **Création d'un nouvel accès direct au site depuis l'ex-RN3 = en cours de réflexion avec le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis**
- Projet compatible avec l'évolution des infrastructures de transports de la zone : T-Zen 3, Carrefour de la folie, ...

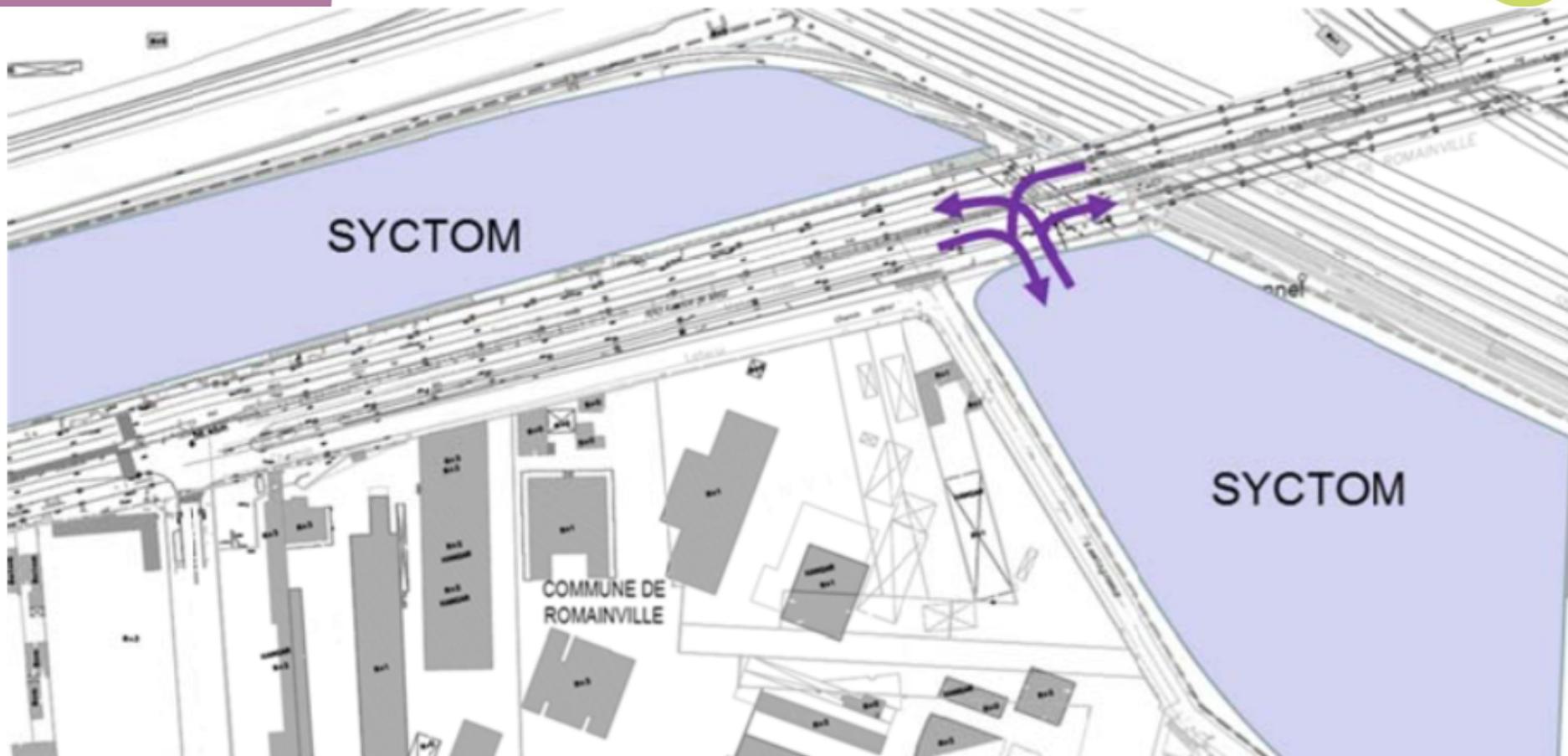
*Carrefour de la commune de Paris*

*Chemin latéral*

*Création d'un carrefour*



# Réflexions en cours autour d'un nouvel accès au site via l'ex-RN3



## Réflexions pour maintenir la continuité d'utilisation du chemin de halage – à ce stade d'avancement des études de faisabilité

**REFLEXION A :**  
**Maintien du cheminement actuel en couvrant le chemin de halage sur la longueur du quai de chargement, soit sur 130 mètres.**

L'ouverture sur le canal serait maintenue. Une réflexion architecturale serait menée pour que la promenade demeure agréable (scénographie, vue sur le Canal de l'Ourcq).



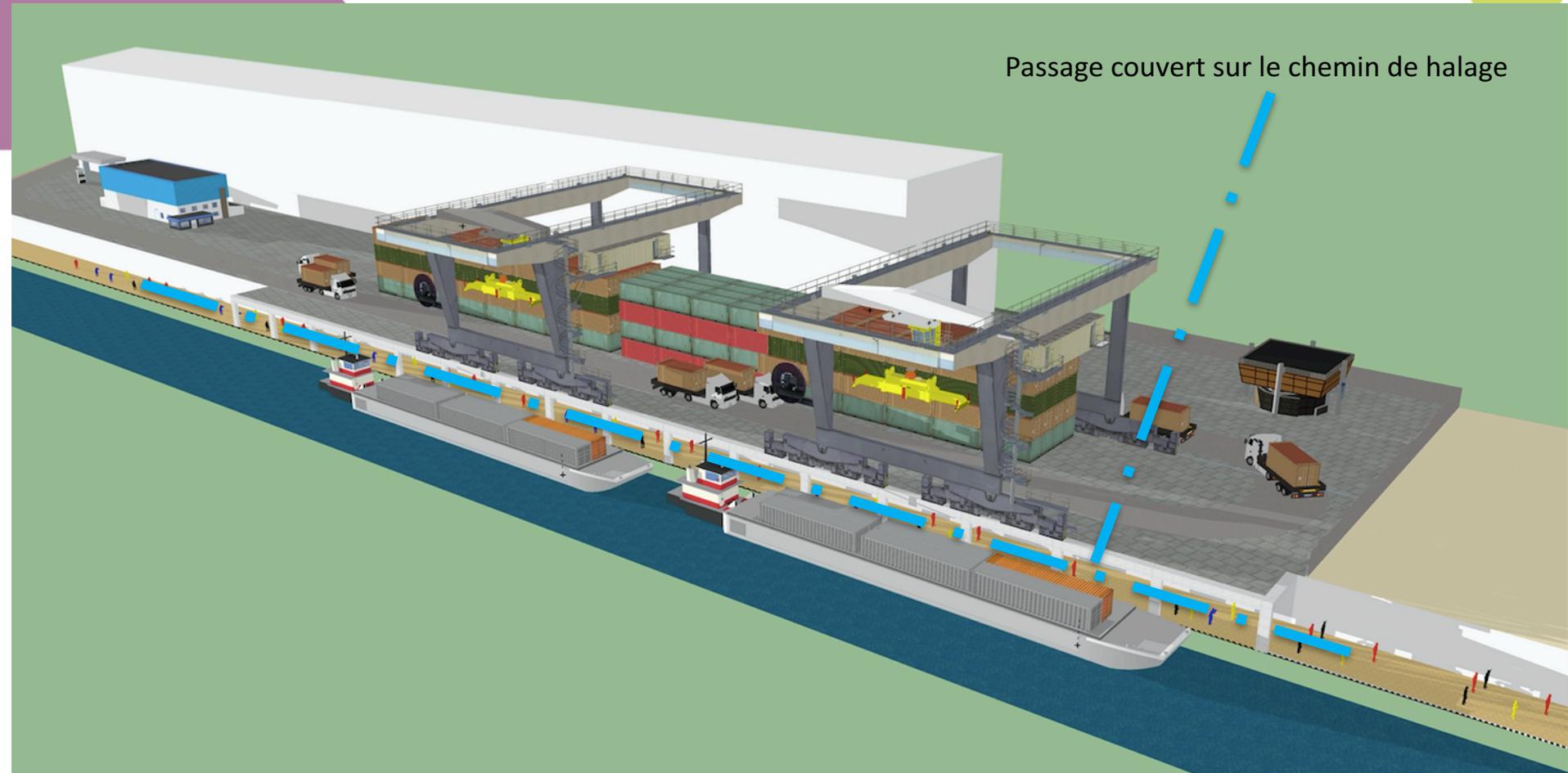
*Exemple de passage pour la mobilité douce dans le tunnel de la Croix Rousse à Lyon. 1700 m de long.*

*Crédit photo : Olivier Panier des Touches*

# Réflexions pour maintenir la continuité d'utilisation du chemin de halage – à ce stade d'avancement des études de faisabilité

## REFLEXION A : Couverture du chemin de halage, schéma de principe

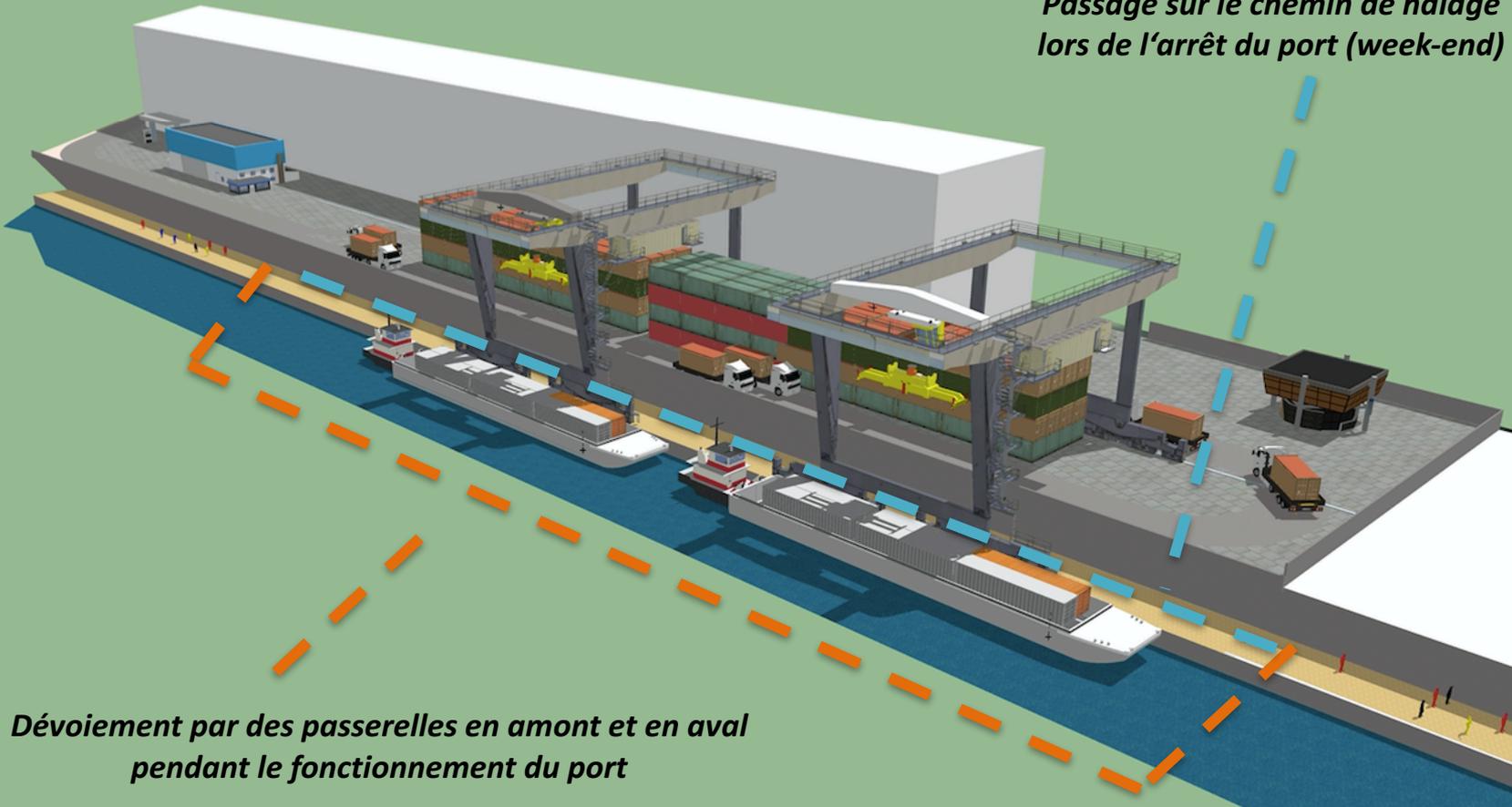
Passage couvert sur le chemin de halage



Réflexions pour maintenir la continuité d'utilisation du chemin de halage – à ce stade d'avancement des études de faisabilité

**REFLEXION B : Dévoisement de la circulation sur l'autre berge de l'Ourcq avec la construction de deux passerelles**

*Passage sur le chemin de halage lors de l'arrêt du port (week-end)*



*Dévoisement par des passerelles en amont et en aval pendant le fonctionnement du port*



*Exemple : la passerelle du port de Nanterre, accessible par tous grâce à un ascenseur*

*Exemple : la passerelle du Parc de la Bergère à Bobigny*



# Présentation des superficies et des implantations

## **Superficies :**

- Parcelle Romainville actuelle : 3,7 ha
- Parcelle « Intergoods » à Romainville : 1,2 ha
- Parcelle de Mora-Le-Bronze à Bobigny : 1,6 ha (en partie utilisée pour le projet)

A ce stade d'avancement des études de faisabilité, les **implantations envisagées** sur les sites de Romainville et Bobigny présentent les caractéristiques suivantes en fonction des solutions :

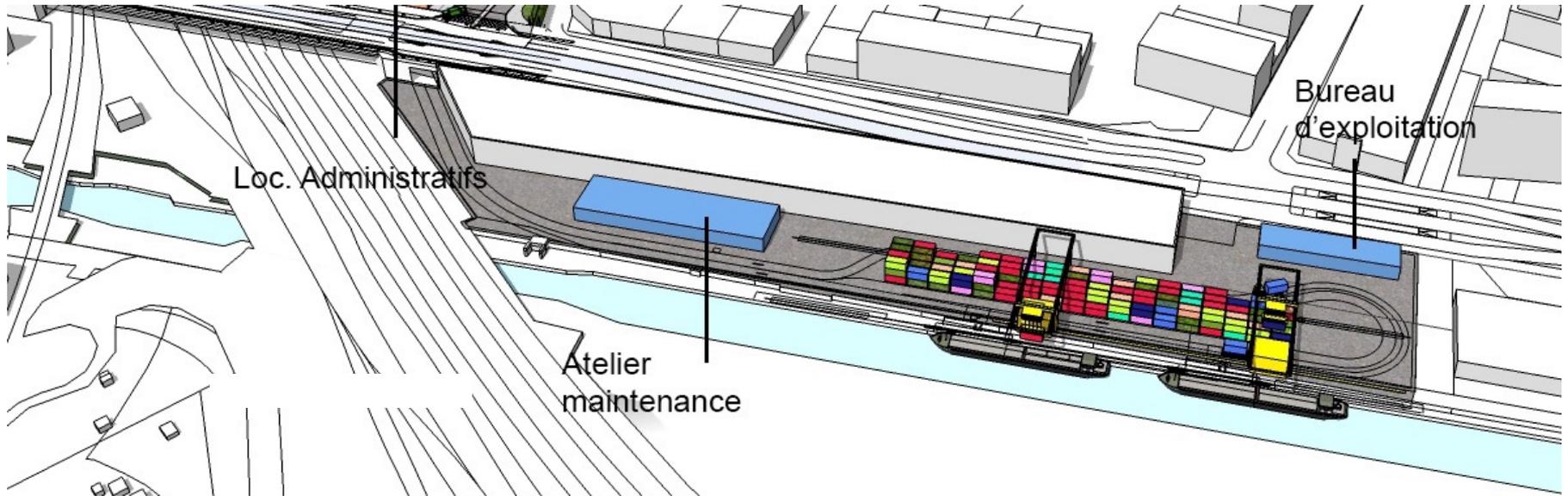
## **Parcelle de Romainville :**

- Projet intégrant la solution OMR n°1 :
  - sur 1 niveau (à hauteur de la rue Anatole France)
  - hauteur maximale de 21m
- Projet intégrant la solution OMR n°2 ou n°3 :
  - sur 2 niveaux / 2 plateformes situées :
    - en niveau bas à hauteur de la rue Anatole France
    - En niveau haut à hauteur de l'ex-RN3
  - hauteur maximale de 35m

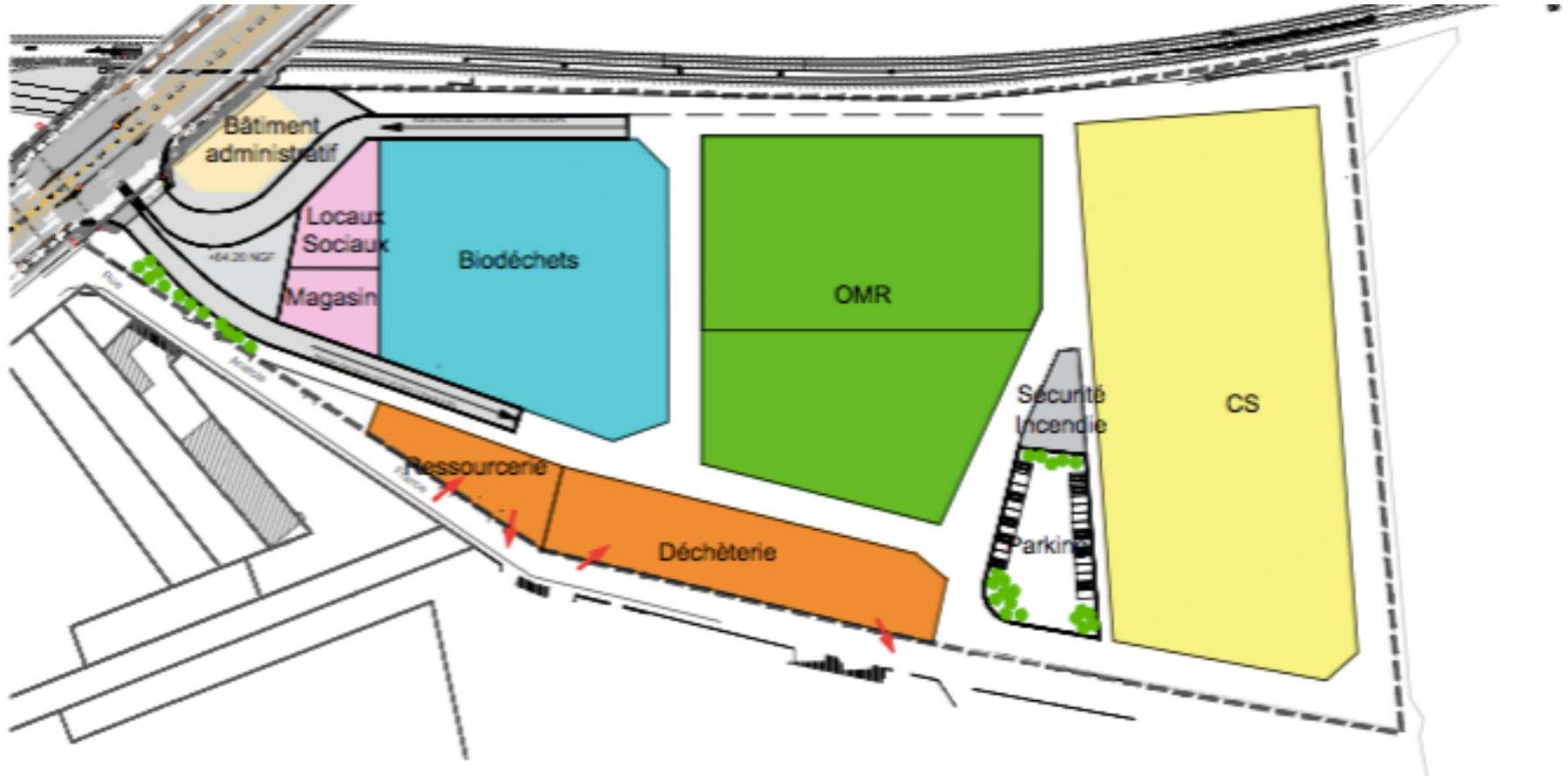
## **Parcelle de Bobigny :**

- sur un niveau : aménagement identique pour toutes les solutions

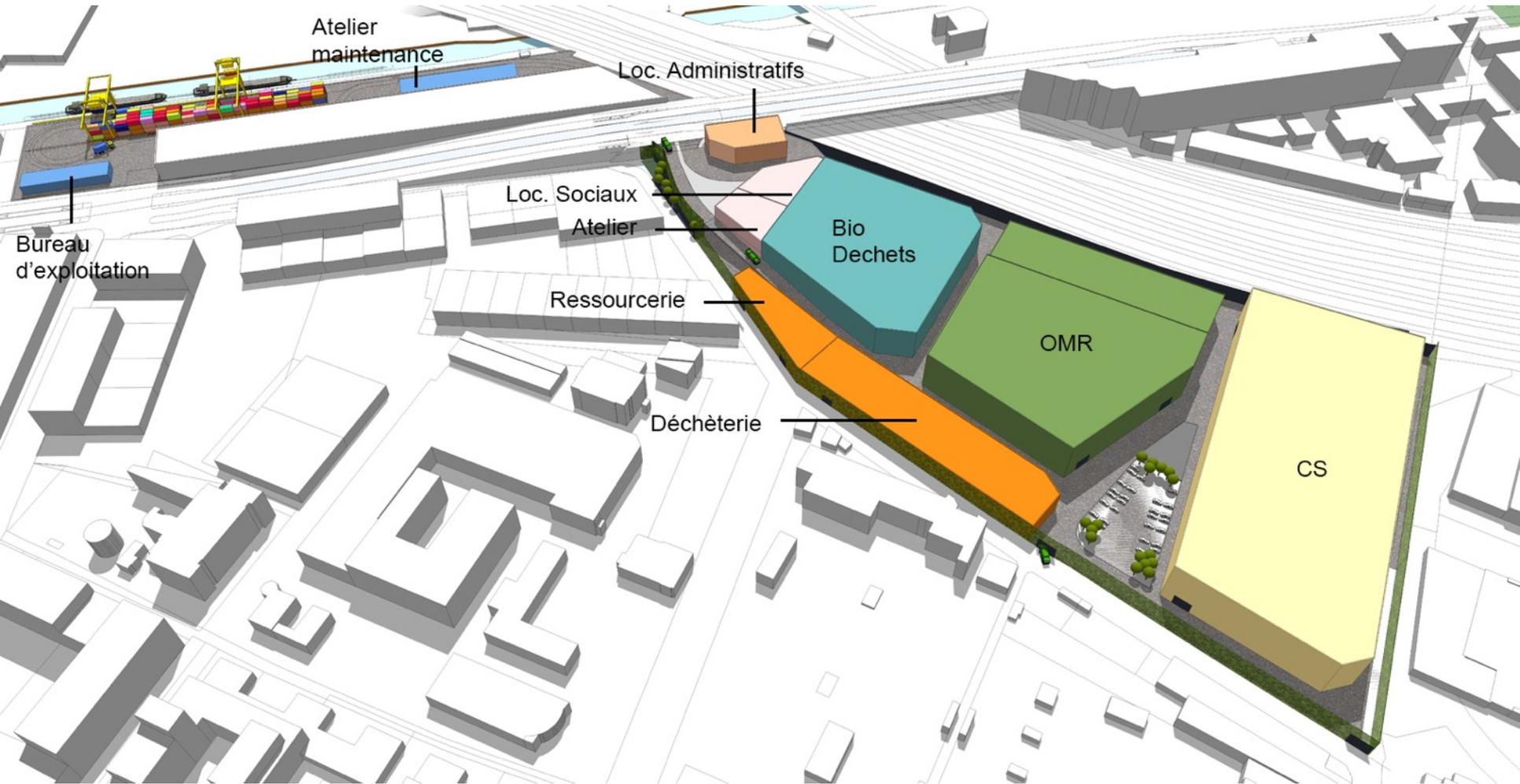
**Le port sur la parcelle de Mora-Le-Bronze**  
**(implantation commune aux 3 solutions)**



Projet intégrant la solution OMR n°1 - plan masse

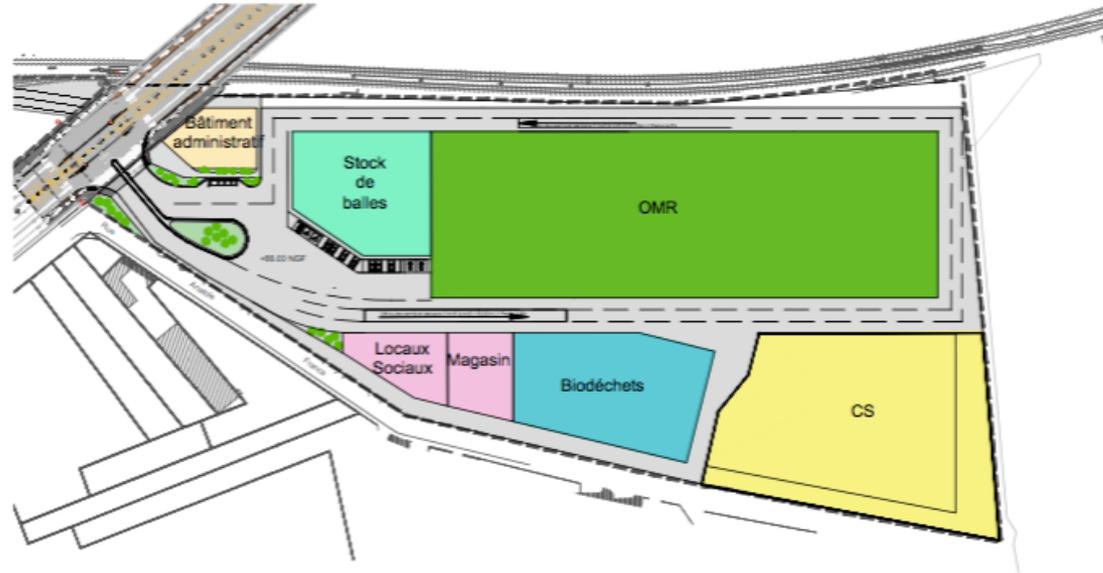


**Projet intégrant la solution OMR n°1 – vue 3D**

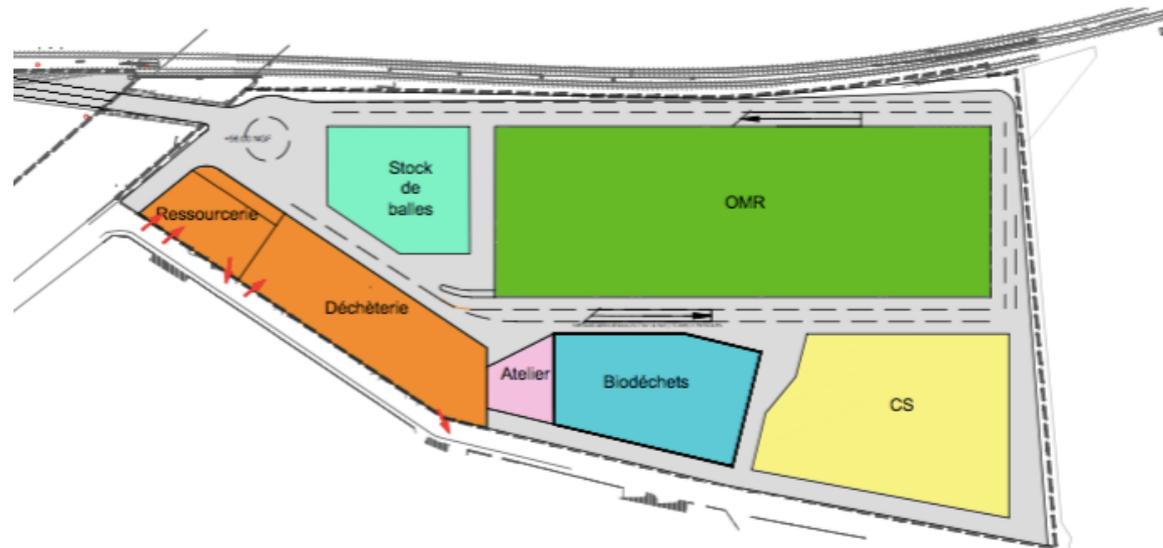


**Projet intégrant la solution OMR n°2 - plan masse**

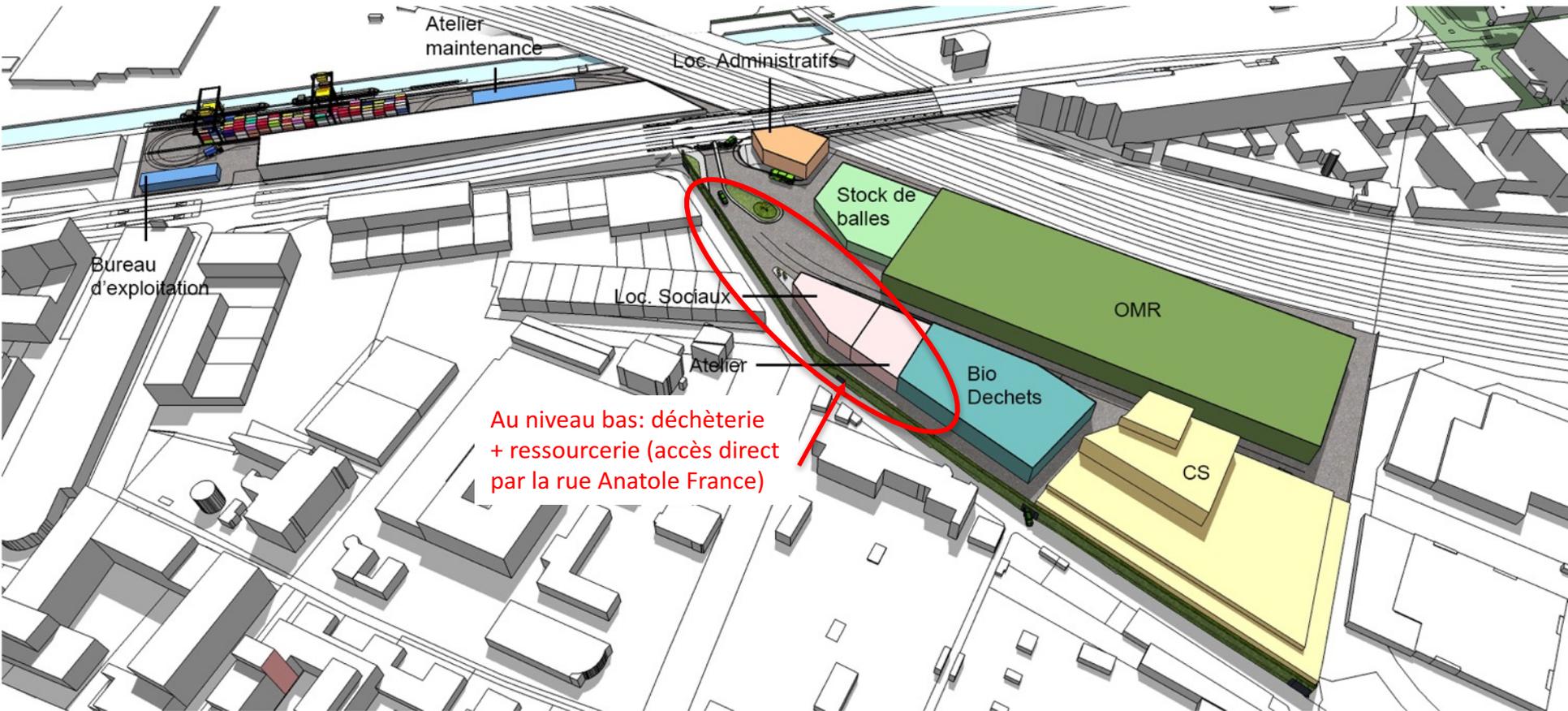
Niveau haut



Niveau bas

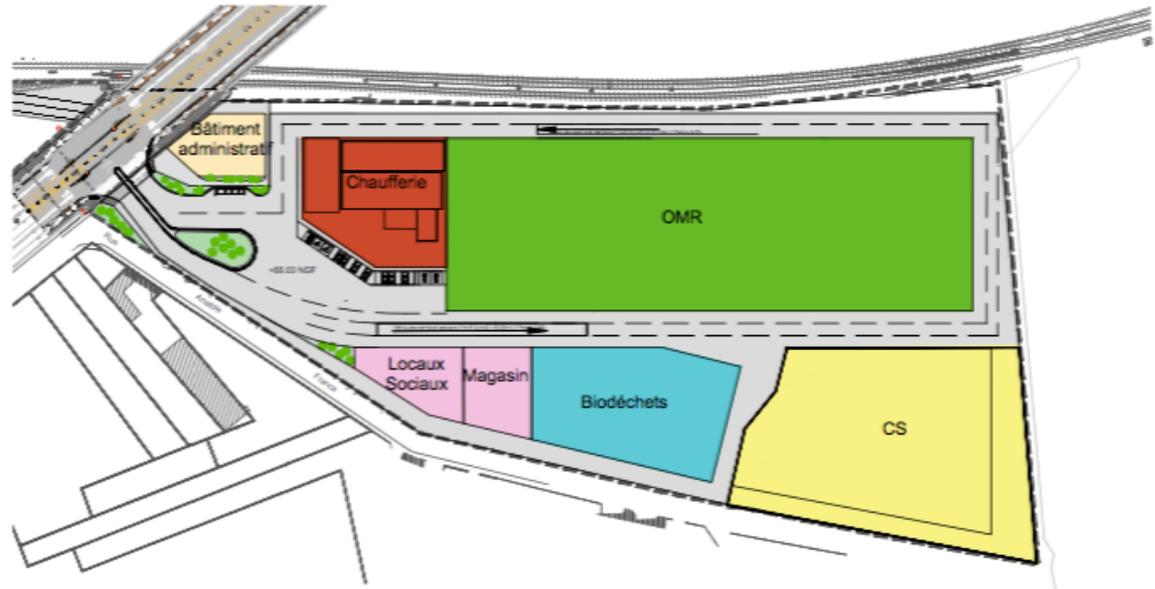


**Projet intégrant la solution OMR n°2 – vue 3D**

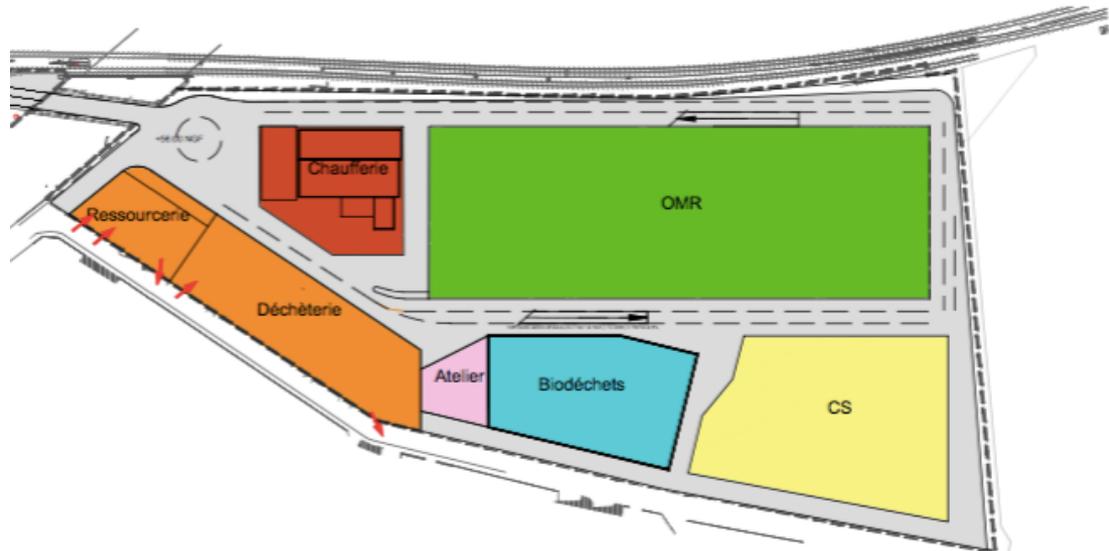


**Projet intégrant la solution OMR n°3 - plan masse**

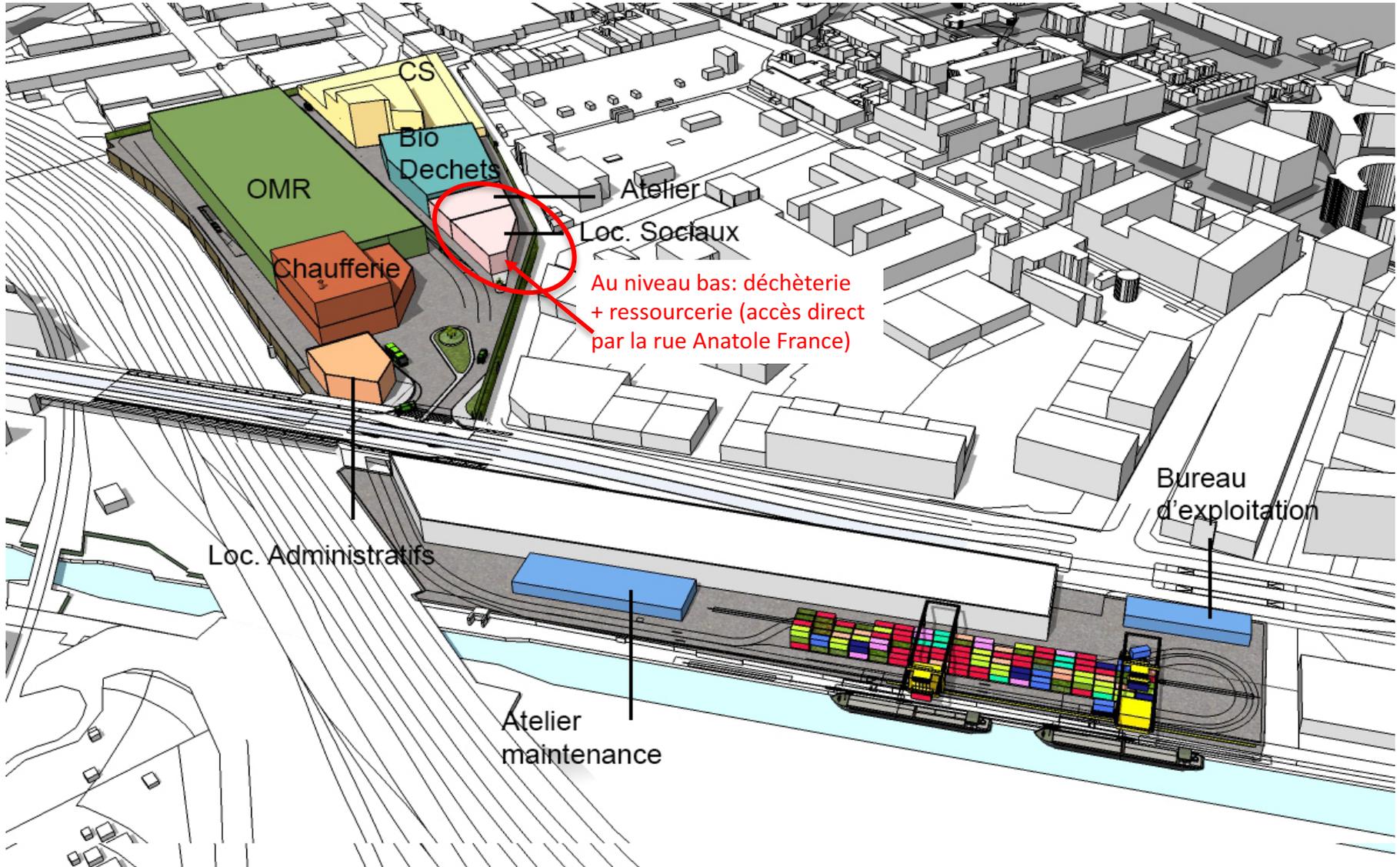
Niveau haut



Niveau bas



**Projet intégrant la solution OMR n°3 – vue 3D**





## **PARTIE 3**

**Comparatif du projet  
selon chacune des 3 solutions**





## **Intervention du Sycdom**

**Pierre Hirtzberger**

Directeur général des services techniques



## Nombre d'emplois par modules (prévisionnels)

	<i>Centre actuel</i>	Projet avec Solution 1 OMR	Projet avec Solution 2 OMR	Projet avec Solution 3 OMR
<b>Tri des collectes sélectives</b>	<b>94</b>	<b>94</b>	<b>94</b>	<b>94</b>
<b>Déchets alimentaires</b>		<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>
<b>Ressourcerie</b>		<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>
<b>Déchèterie</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>Logistique fluviale</b>		<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
<b>Modules OMR</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>25</b>	<b>50</b>
<i>Réception OMR</i>		<i>15</i>	<i>15</i>	<i>15</i>
<i>Séchage des OMR / gestion du stock tampon</i>		<i>0</i>	<i>5</i>	<i>5</i>
<i>Production CSR / Chaufferie CSR</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	<i>20</i>
<i>Conditionnement et gestion des conteneurs OMR</i>		<i>5</i>	<i>5</i>	<i>5</i>
<b>Totaux</b>	<b>119</b>	<b>159</b>	<b>164</b>	<b>189</b>

**Le Sycotom s'engage au maintien de l'emploi (y compris durant les travaux) – exigence du cahier des charges lors de la phase de consultation des entreprises**

## Bilan prévisionnel des flux entrants

EN TONNES PAR AN	Projet intégrant la solution OMR n°1	Projet intégrant la solution OMR n°2	Projet intégrant la solution OMR n°3
Collectes sélectives	60 000		
Déchets alimentaires	30 à 40 000		
Ressorcerie	500		
Déchèterie	15 000		
OMR	350 000	350 000*	350 000*
<b>Total</b>	<b>465 à 475 000 tonnes par an</b>		

\* Solutions n°2 et n°3 : les installations de traitement seraient dimensionnées pour 250 000 tonnes par an. Jusqu'à 100 000 tonnes d'OMR seraient transférées pour un traitement hors site.

# Evacuation des flux sortants

## A ce stade d'avancement des études de faisabilité

### Éléments socles du programme

Types de déchets	EVACUATION PAR VOIE ROUTIERE		EVACUATION PAR VOIE FLUVIALE		
	Types de produits et tonnages par an	Camions par an	Types de produits et tonnages par an	Barges par an	Camions évités par an
Collectes sélectives	GM : 5 500 ELA : 800 ACIER : 1 000 Métaux non ferreux : 400 Films : 900 Grands cartons : 4 500	685	JRM : 18 600 EMR : 11 000 Plastiques : 5 800 Refus : 11 600	107	1 770
Déchets alimentaires	Compost : 2 100	105	Pulpe : 67 400	145	3 370
Déchèterie	15 000	1 000	0	0	0
Ressorcerie	500	125	0	0	0
<b>Total « éléments socles »</b>	<b>30 700 tonnes</b>	<b>1 915 camions utilisés</b>	<b>114 400 tonnes</b>	<b>252 barges utilisées</b>	<b>5 140 camions évités</b>

→ Total des flux sortants pour les éléments socles = 145 100 tonnes par an.

→ Grâce au recours à la voie fluviale, environ 5 140 camions évités par an.

## Bilan – à ce stade d'avancement des études de faisabilité

	Projet intégrant la solution OMR n°1	Projet intégrant la solution OMR n°2	Projet intégrant la solution OMR n°3
<b>Total de flux entrants</b> (tonnes de déchets réceptionnés par an)	<b>465 à 475 000 tonnes</b>	<b>465 à 475 000 tonnes</b>	<b>465 à 475 000 tonnes</b>
<b>Total des flux sortants</b> (tonnes de produits et sous-produits sortants du site par an)	<b>495 100 tonnes</b>	<b>419 900 tonnes</b>	<b>381 300 tonnes</b>
<b>Total des flux évacués par voie routière</b> (tonnes de produits et sous-produits évacués par voie routière par an)	<b>30 700 tonnes</b>	<b>42 800 tonnes</b>	<b>48 200 tonnes</b>
<i>Nombre de camions utilisés</i>	<i>1 915 camions</i>	<i>2 850 camions</i>	<i>3 200 camions</i>
<b>Total des flux évacués par voie fluviale</b> (tonnes de produits et sous-produits évacués par voie fluviale par an)	<b>464 400 tonnes</b>	<b>377 100 tonnes</b>	<b>333 100 tonnes</b>
<i>Nombre de barges utilisées par an</i>	<i>1 502 barges</i>	<i>1 087 barges</i>	<i>952 barges</i>
<b>Nombre total de camions évités par an</b>	<b>20 340 camions évités</b>	<b>15 390 camions évités</b>	<b>13 710 camions évités</b>

→ Entre 13 710 et 20 340 camions évités par an selon la solution OMR retenue.

## Valorisation énergétique – à ce stade d'avancement des études de faisabilité

	<b>Projet intégrant la solution OMR n°1</b>	<b>Projet intégrant la solution OMR n°2</b>	<b>Projet intégrant la solution OMR n°3</b>
Valorisation énergétique sur site	<i>0 MWh/an</i>	<i>0 MWh/an</i>	183 826 MWh/an
Valorisation énergétique hors site, sur les UVE du Sycdom	708 125 MWh/an	718 094 MWh/an	560 081 MWh/an
<b>Valorisation énergétique totale</b>	<b>708 125 MWh/an</b>	<b>718 094 MWh/an</b>	<b>743 907 MWh/an</b>

## Durées prévisionnelles des travaux - à ce stade d'avancement des études de faisabilité

Après les procédures administratives (passation de marché et procédures d'autorisation)

**Le planning des travaux est envisagé pour garantir la continuité de services des modules CS et OMR (réception/transfert), et garantir le maintien de l'emploi.**

**Ainsi, la destruction des modules CS et OMR existants aura lieu une fois les nouvelles installations mises en service.**

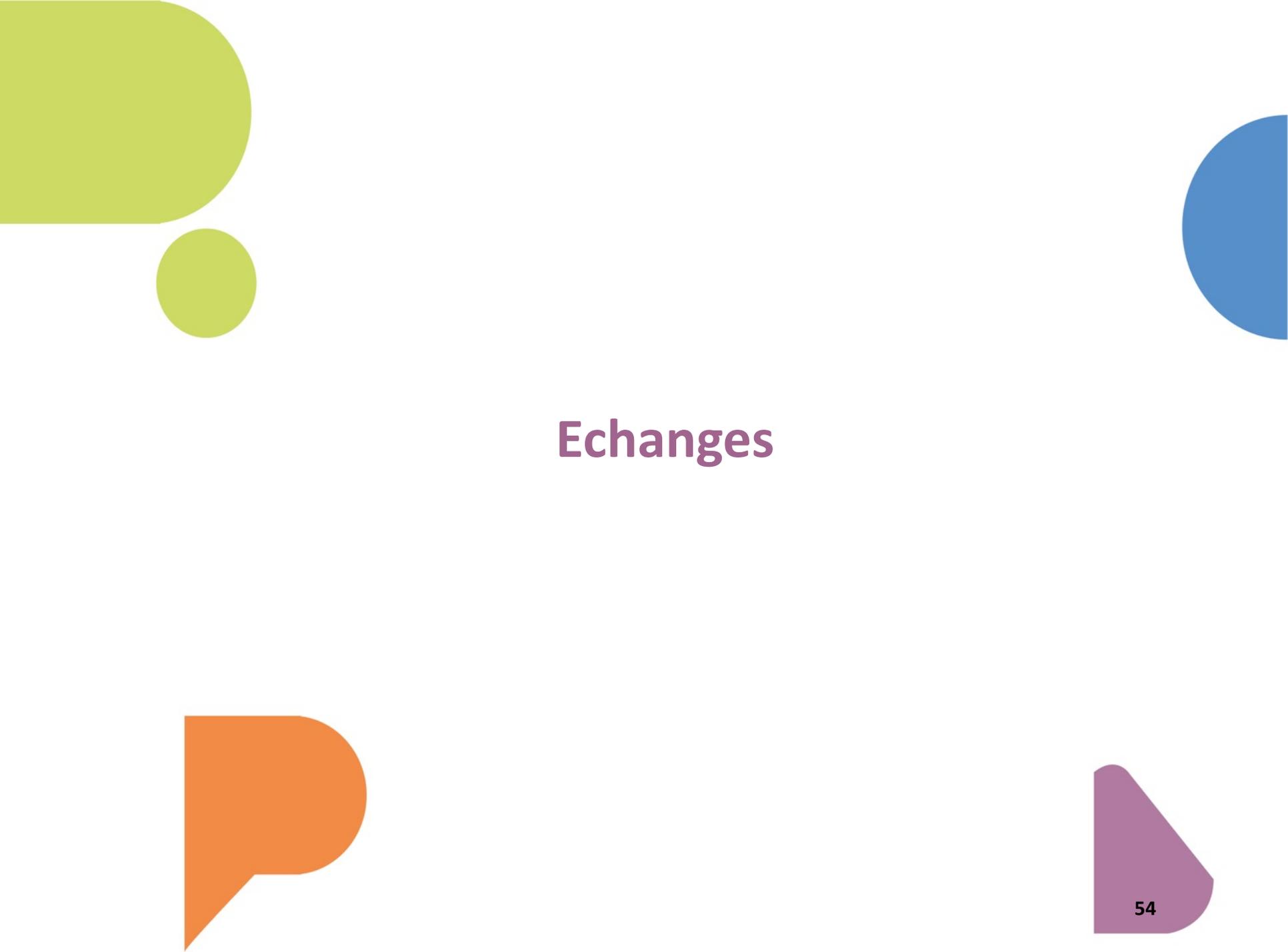
**→ Plusieurs phases pourraient être lancées en même temps voire se chevaucheront.**

*La durée des travaux serait similaire quelque soit la solution OMR retenue.*

## Coûts – à ce stade d’avancement des études de faisabilité

en euros	Projet intégrant la solution OMR n°1	Projet intégrant la solution OMR n°2	Projet intégrant la solution OMR n°3
Génie civil	179 millions	200 millions	205 millions
Process	76 millions	86 millions	133 millions
<b>Total Génie civil + Process</b>	<b>255 millions</b>	<b>286 millions</b>	<b>338 millions</b>

En fonction du programme retenu, la fourchette de l’ensemble de l’opération (bâtiments, infrastructures et procédés de traitement inclus), sera **de l’ordre de 255 à 338 millions d’euros**.



# Echanges

# Prochain évènement de la concertation

---

**Mardi 7 novembre à 19h00 :  
Réunion publique de clôture  
Salle Max Jacob à Bobigny**

# S'exprimer et participer

---

**S'exprimer et participer sur le site internet du projet :**

[www.projet-romainville-bobigny.syctom.fr](http://www.projet-romainville-bobigny.syctom.fr)

Contacter l'équipe projet du Syctom :

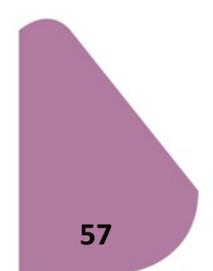
[projetromainvillebobigny@syctom-paris.fr](mailto:projetromainvillebobigny@syctom-paris.fr)

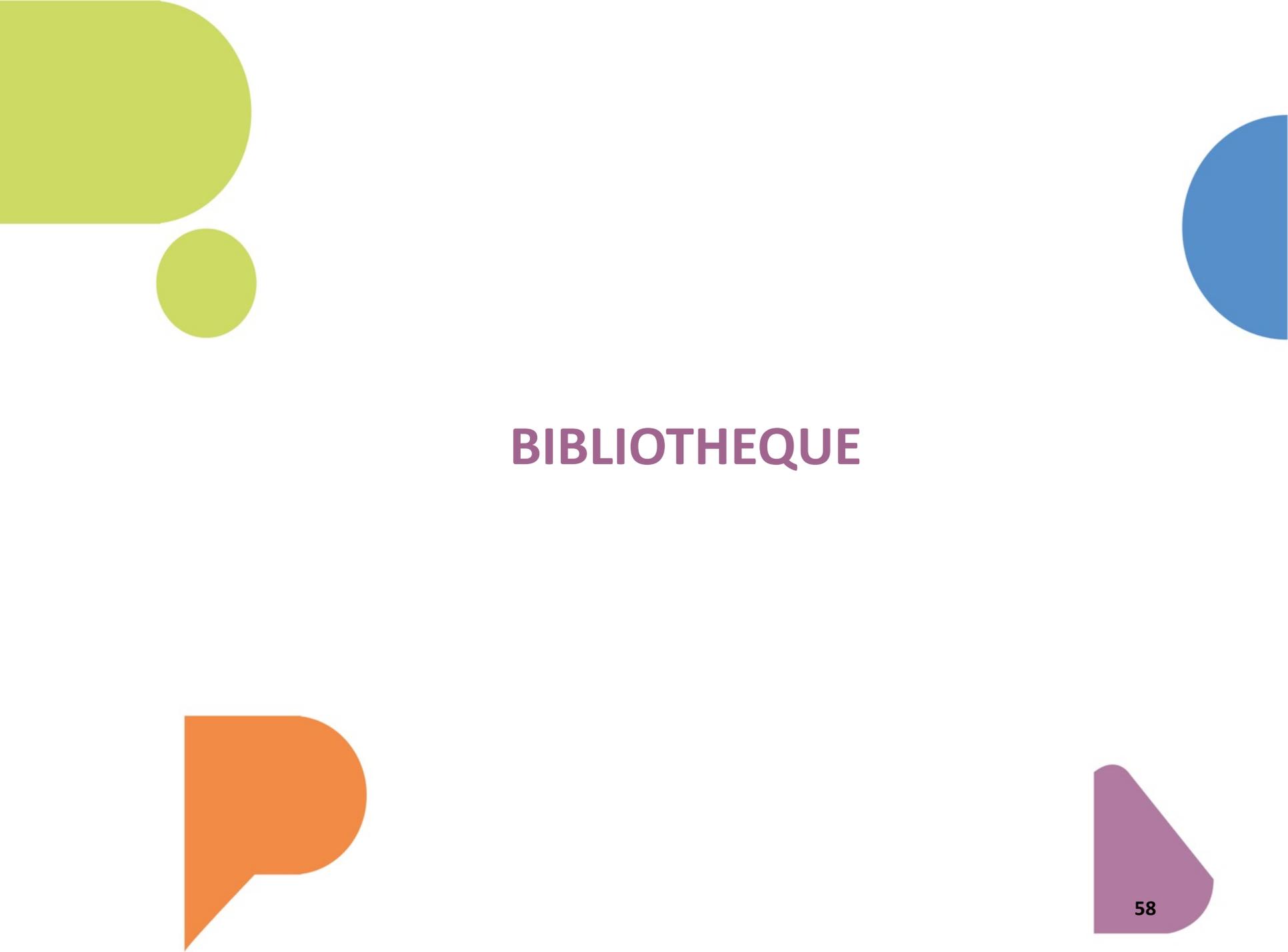
Contacter le garant de la concertation, Jacques Roudier :

[garant.romainville@gmail.com](mailto:garant.romainville@gmail.com)



**Merci de votre attention**





# BIBLIOTHEQUE

# Evacuation des flux sortants - à ce stade d'avancement des études de faisabilité

## Solutions OMR

Solutions OMR	Modules	EVACUATION PAR VOIE ROUTIÈRE		EVACUATION PAR VOIE FLUVIALE				TOTALS pour les OMR		
		Types de produits	Tonnages par an	Types de produits	Tonnages par an	Barges par an	Camions évités	TONNES GLOBALES PAR AN	BARGES PAR AN	CAMIONS EVITES PAR AN PAR SOLUTION
<b>Solution 1</b>	Transfert	-	-	OMR	350 000	1 250	15 200	350 000 tonnes évacuées par voie fluviale	1 250 barges	15 200 camions
<b>Solution 2</b>	Transfert	-	-	OMR	100 000	355	4 360			
	Séchage	Métaux ferreux	8 500	Balles d'OMR séchées déferrillées	30 000	70	830			
		Métaux non ferreux	3 600	OMR séchées déferrillées et compactées	132 700	410	5 060	274 800 tonnes dont 262 700 évacuées par voie fluviale	835 barges	10 250 camions
<b>Solution 3</b>	Transfert	-	-	OMR	100 000	355	4 360			
	Séchage	Métaux ferreux	8 500	Balles d'OMR séchées déferrillées	30 000	70	830	264 170 tonnes dont 218 700 évacuées par la voie fluviale	700 barges	8 570 camions
		Métaux non ferreux	3 600	OMR séchées déferrillées et compactées	88 700	275	3 380			
	Chaufferie CSR	Mâchefers	4 400	-	-	-	-			
		Refiom/cendres	970	-	-	-	-			

# Le calendrier de la concertation





# **Intervention du garant de la concertation**

*Jacques Roudier*

## Le garant de la concertation

- Il est **nommé par la CNDP**, sur demande du maître d'ouvrage, responsable de la concertation
- Il est **indépendant vis-à-vis** du maître d'ouvrage
- Il est **neutre et impartial** : il ne prend pas partie sur le fond du projet

## Les missions du garant

- Veiller à ce que la concertation se déroule dans le respect des valeurs du débat public portées par la CNDP :
  - **transparence** : une information complète et fidèle ; des réponses aux questions
  - **égalité de traitement** entre intervenants
  - **argumentation des positions** et des opinions
  - **respect mutuel** entre participants
- Etre, si besoin, un « **recours** » pour les participants ou un « **aiguillon** » vis-à-vis du maître d'ouvrage
- **Rendre compte à la CNDP** du déroulement de la concertation

Merci de votre attention et à votre disposition pour des  
questions

[garant.romainville@gmail.com](mailto:garant.romainville@gmail.com)