

Jeudi 8 octobre 2026

Atelier thématique n°2

**« Quels principes d'organisation
des flux routiers et fluviaux ? »**

Ris-Orangis



Thermo sur **Seine**

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

Déroulé de la soirée

- 18h30 Introduction – 10 mn
- 18h40 Le mot des associations - 20 mn
- 19h00 Présentation de la plateforme fluviale - 10 mn
- 19h10 Temps 1 - Les flux routiers - 55 mn
dont temps d'échanges de 40min
- 20h05 Temps 2 - Le transport fluvial - 40 mn
dont temps d'échanges de 30min
- 20h45 Conclusion



Modalités d'échanges et de contribution



**Dialogue
et écoute**

**Respect
mutuel**

**Équilibre des
prises de parole**

Intervenants de la soirée

PORTEUR DU PROJET

Jean-Christophe Roux

Directeur ingénierie
Energies du Grand Paris

Ronald Jacob

Directeur de projet, plateforme
de Ris Orangis

ASSOCIATIONS

Jonathan Decelle

Draveil Seine Vigilance

Guy Bonneton

ARQP

AUTRES INTERVENANTS

Flux routiers

Benoit Joguet

Bureau d'études Transmobilité, études
d'impact volet routier

Lise Lambert

Contractualisation avec les fournisseurs de
combustible, Bois Energie France

Fluvial

Jacky Gabriel

Voies Navigables de France

Nicolas Crombez

Organisation du transport fluvial,
RATP Solutions Ville

Christophe Dague

Roland Peylet

Jacques Roudier

Dominique Viel

Garants de la concertation
préalable du projet
Thermo-sur-Seine



1. Introduction

Mot des garants



Christophe Dague - Roland Peylet
Jacques Roudier - Dominique Viel
Garants de la concertation préalable
du projet Thermo-sur-Seine



Les six principes de la CNDP



INDÉPENDANCE

Vis-à-vis de toutes
les parties prenantes



NEUTRALITÉ

Par rapport au projet



TRANSPARENCE

Sur son travail,
et dans son exigence vis-à-vis
du responsable du projet



ARGUMENTATION

Approche qualitative
des contributions,
et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT

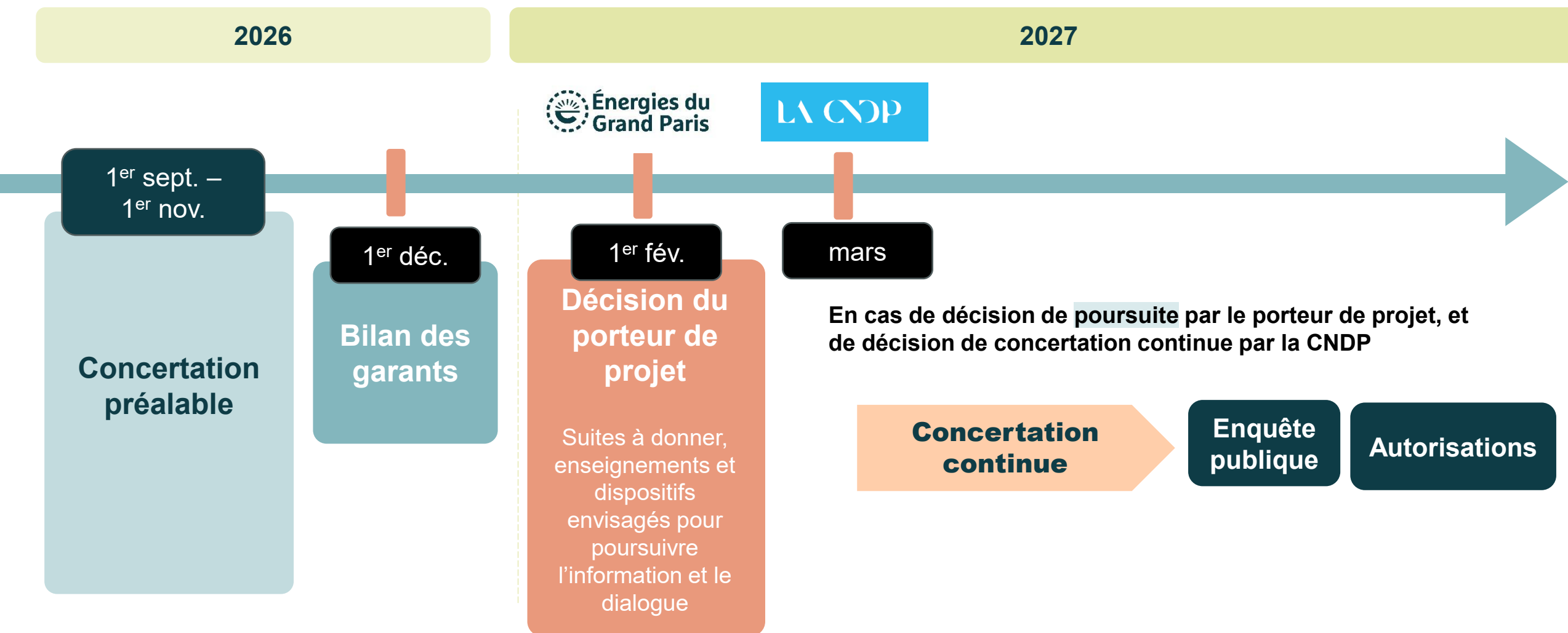
Toutes les contributions
ont le même poids,
peu importe leur auteur



INCLUSION

Aller à la rencontre
de tous les publics

Une concertation pour s'informer et donner son avis



Le mot de la SEMOP



Jean-Christophe Roux

Directeur de l'ingénierie et du développement, Energies du
Grand Paris

2.

Le mot des associations

Le mot des associations, Draveil – 10 mn



Draveil Seine Vigilance (DSV)

Le mot des associations, Ris Orangis – 10 mn

**Association des résidents
du quartier des pentes (ARQP)**



3.

Présentation de la plateforme fluviale de Ris-Orangis

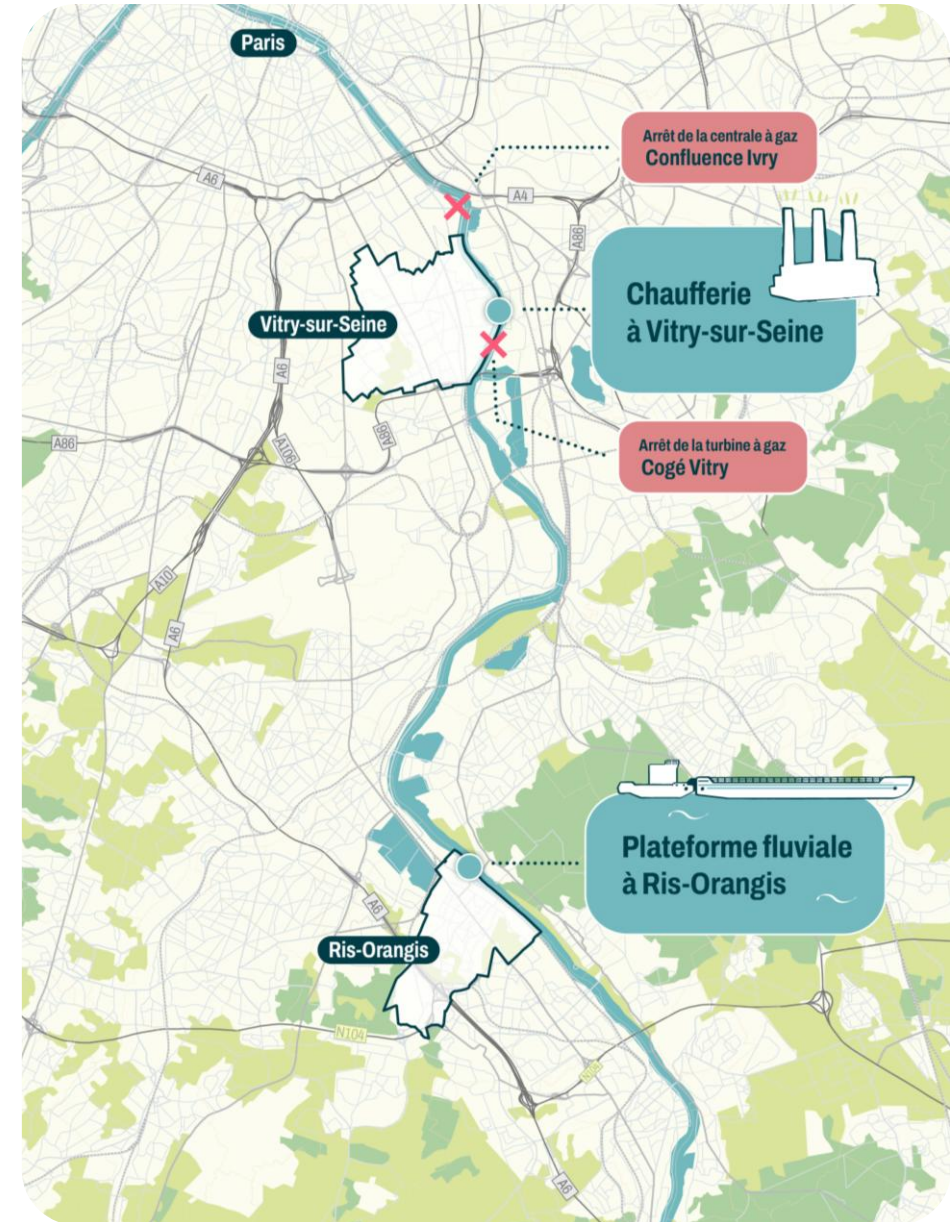
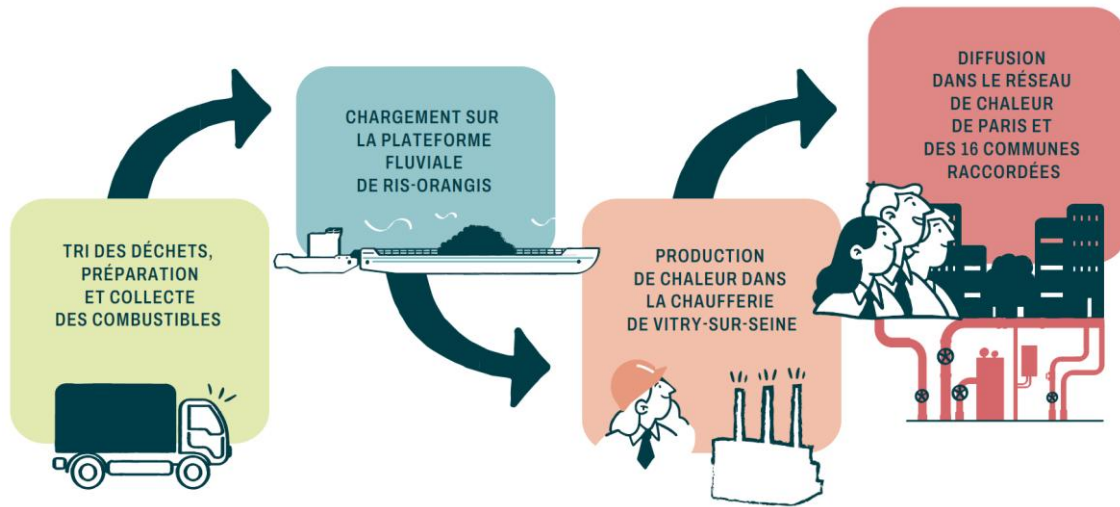
La plateforme fluviale de Ris-Orangis – 10 mn



Ronald Jacob

Directeur de projet, plateforme de Ris Orangis

Le périmètre du projet Thermo-sur-Seine



Localisation de la plateforme fluviale



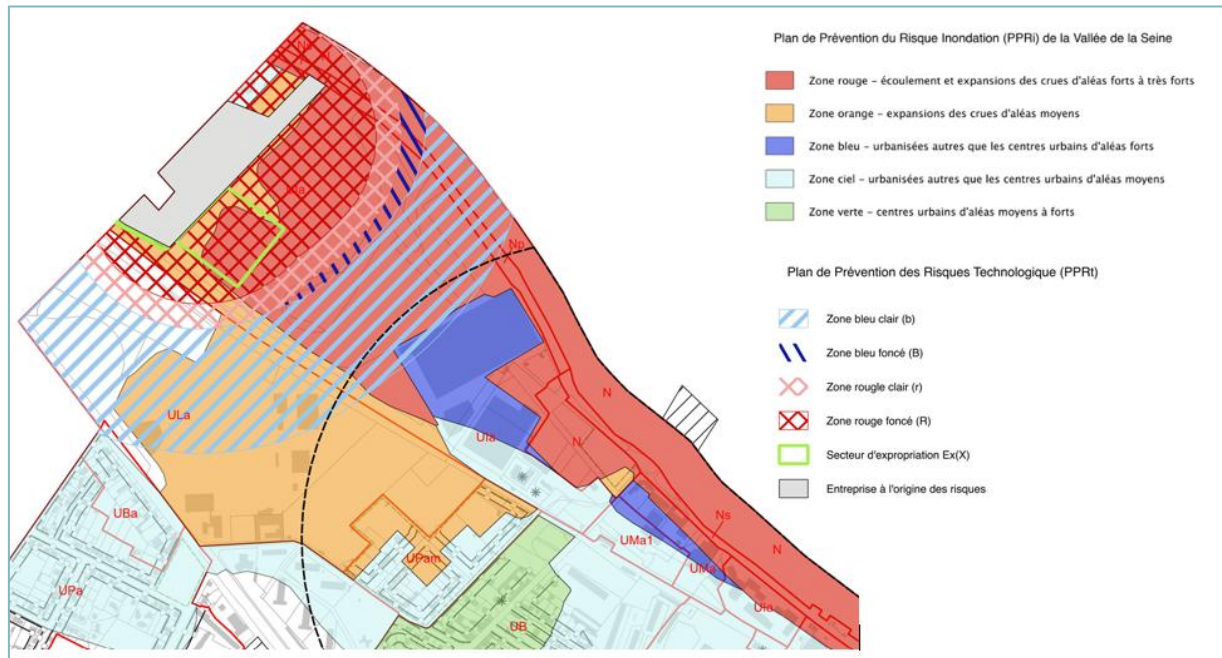
Des risques et aléas du territoire à prendre en compte

Risques technologiques

- Présence de sites SEVESO voisins (CIM et Antargaz)

Risque inondation et PPRI

- Activités autorisées en zone rouge
- Le projet ne doit pas aggraver le risque inondation
- Le stockage est au-dessus des plus hautes eaux connues



Zonage du PPRT sur le secteur du projet



Emprise du terrain superposée au zonage PPRI

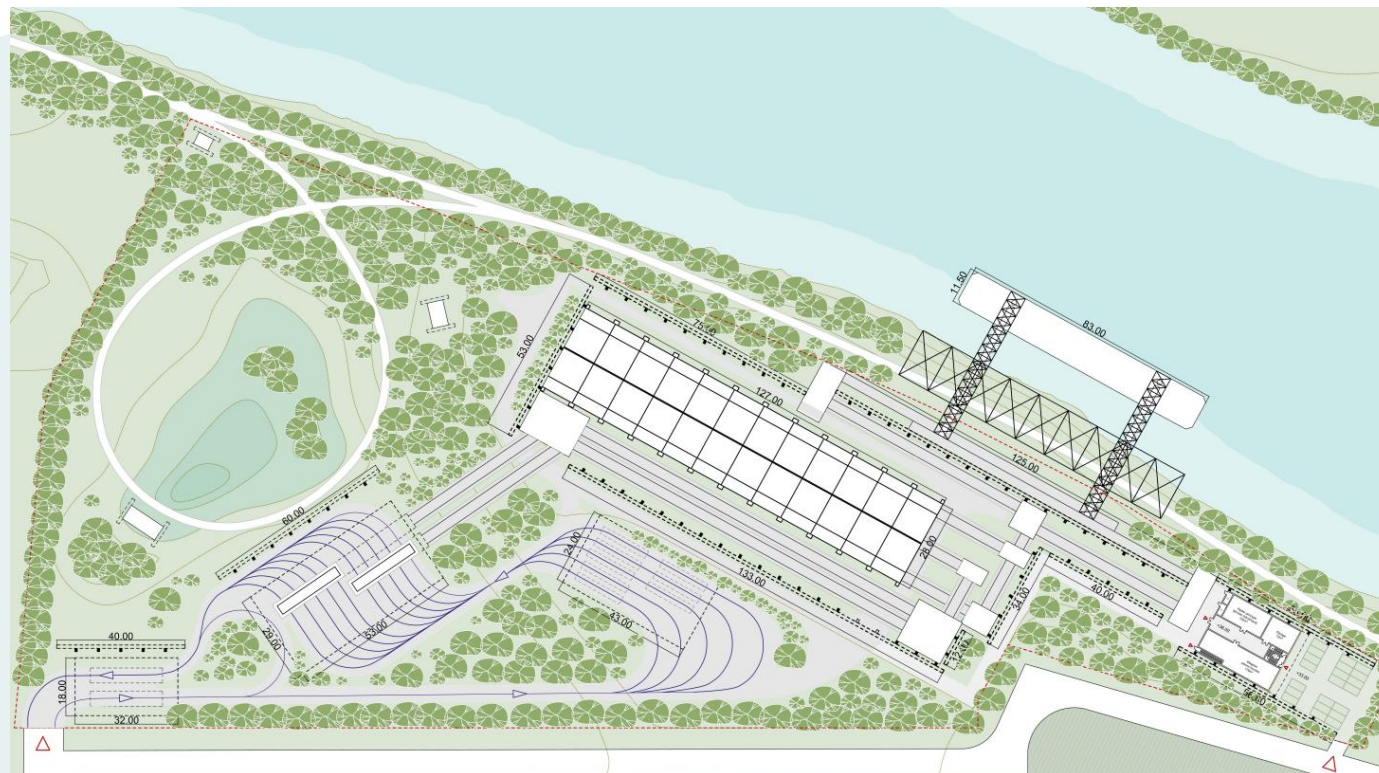
Les principales composantes de la plateforme fluviale

Les installations sont conçues pour :

- Réceptionner les combustibles
- Charger au maximum 6 barges par jour
- Permettre le stockage de combustibles le vendredi soir, pour alimenter la chaufferie le samedi par les barges (pas de livraison camion à Ris Orangis le week-end)
- Éviter les poussières jusqu'au chargement des barges

- ✓ Pas de préparation du combustible sur le site
- ✓ Pas de traitement
- ✓ Pas d'ordures ménagères

Plan des aménagements de principe de la plateforme fluviale

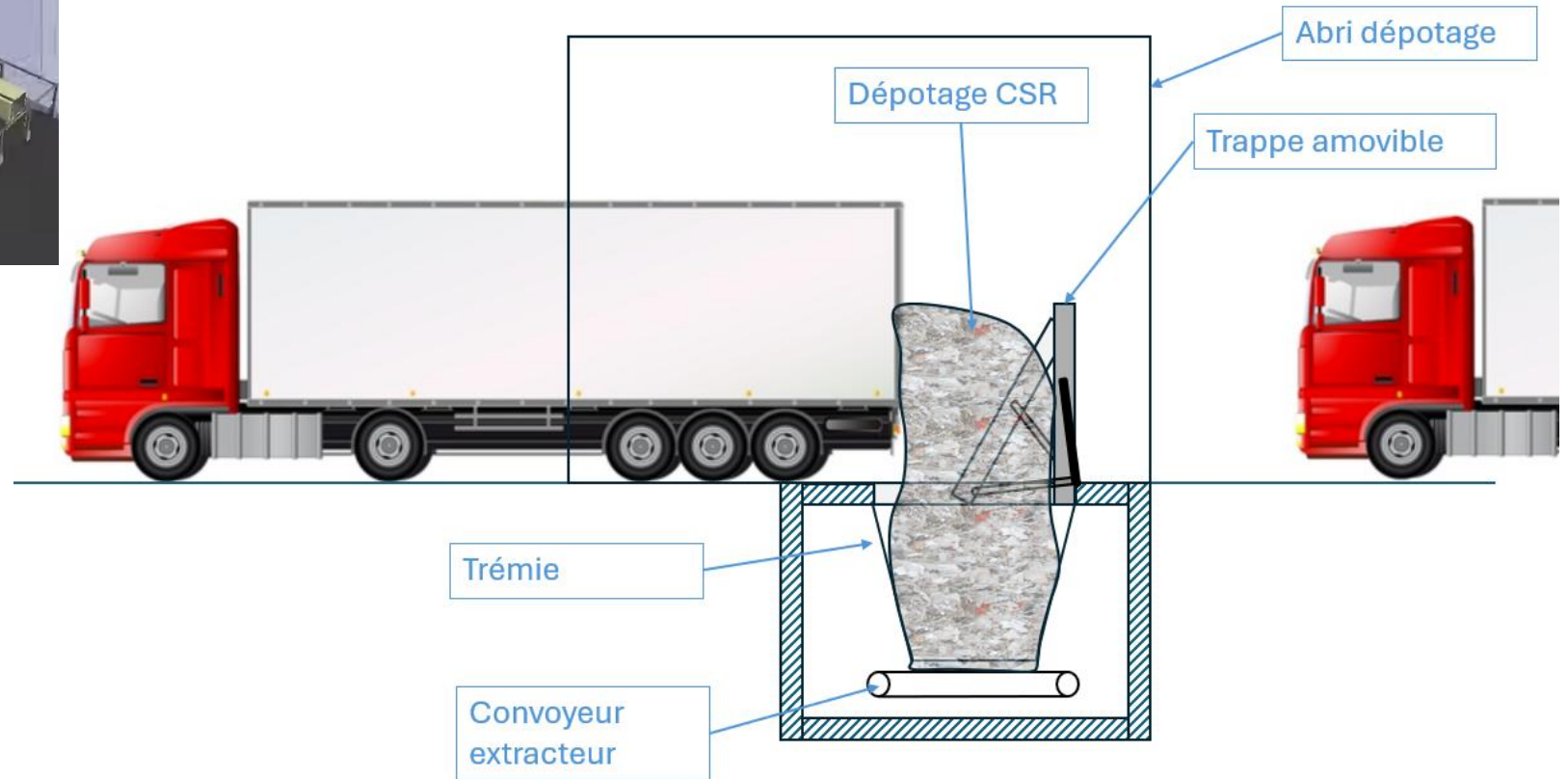
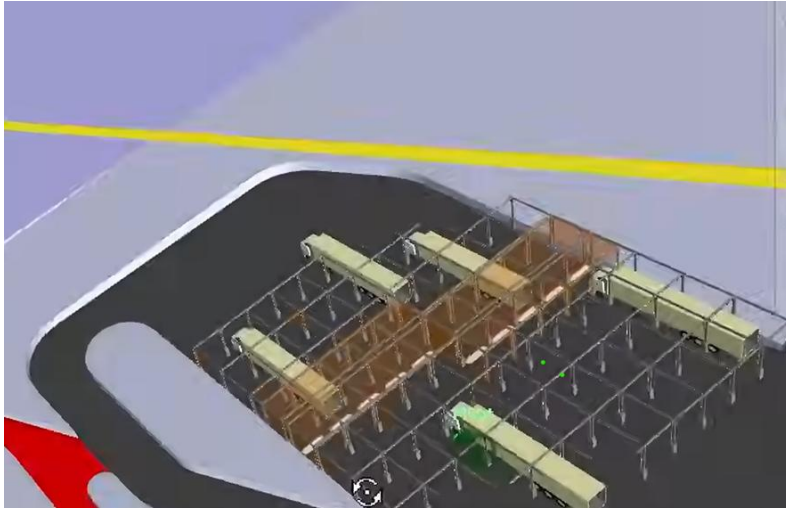


Accès camions : Chemin Latéral



Accès véhicules léger (personnel) : Av. Mac Cormick

Dépotage



Principe d'alimentation des barges par « chaussette »

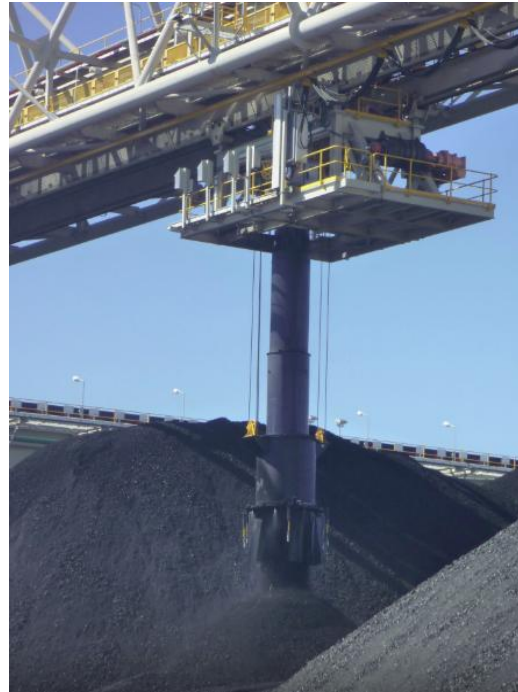
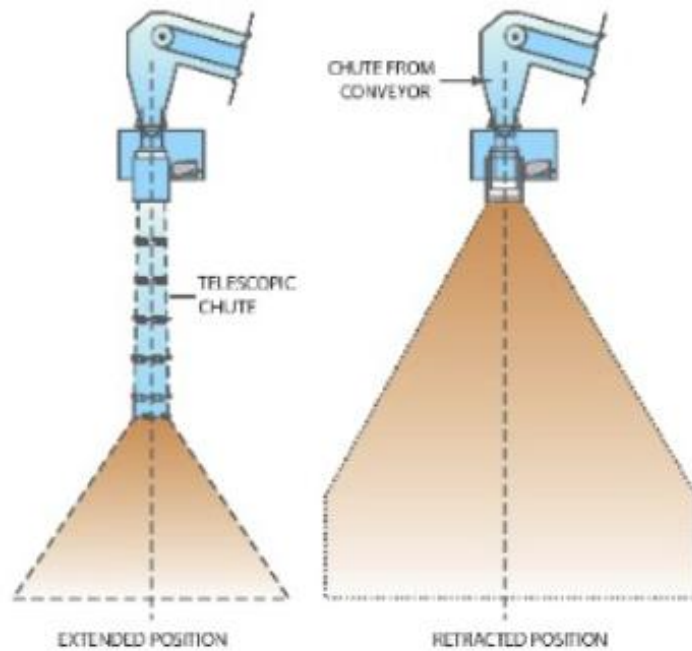
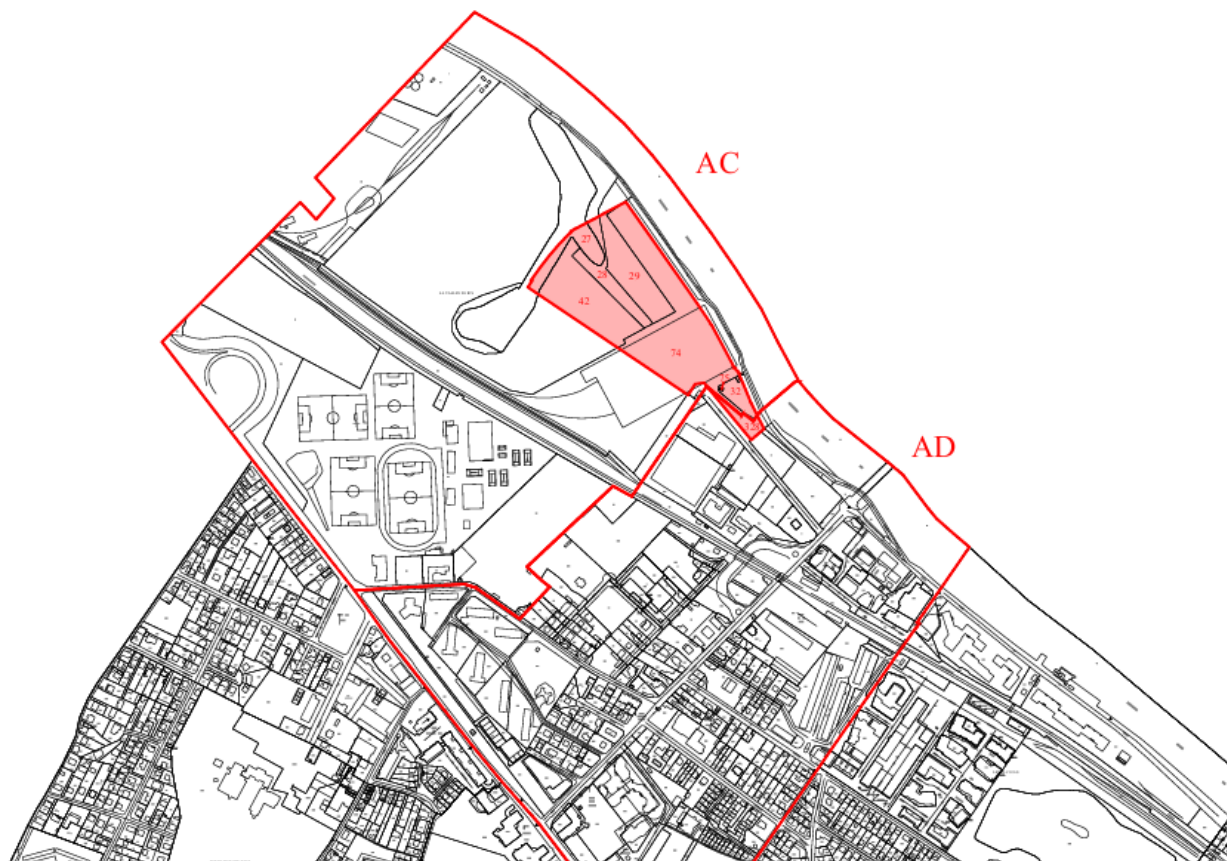


Illustration indicative du principe de chargement des barges

Emprise foncière et parcelles cadastrales



4.

Temps 1 - Les flux routiers

Présentation et échanges – 55 mn

Les flux routiers



Ronald Jacob

Directeur de projet, plateforme de Ris Orangis

Benoît Joguet

Bureau d'étude Trans mobilités

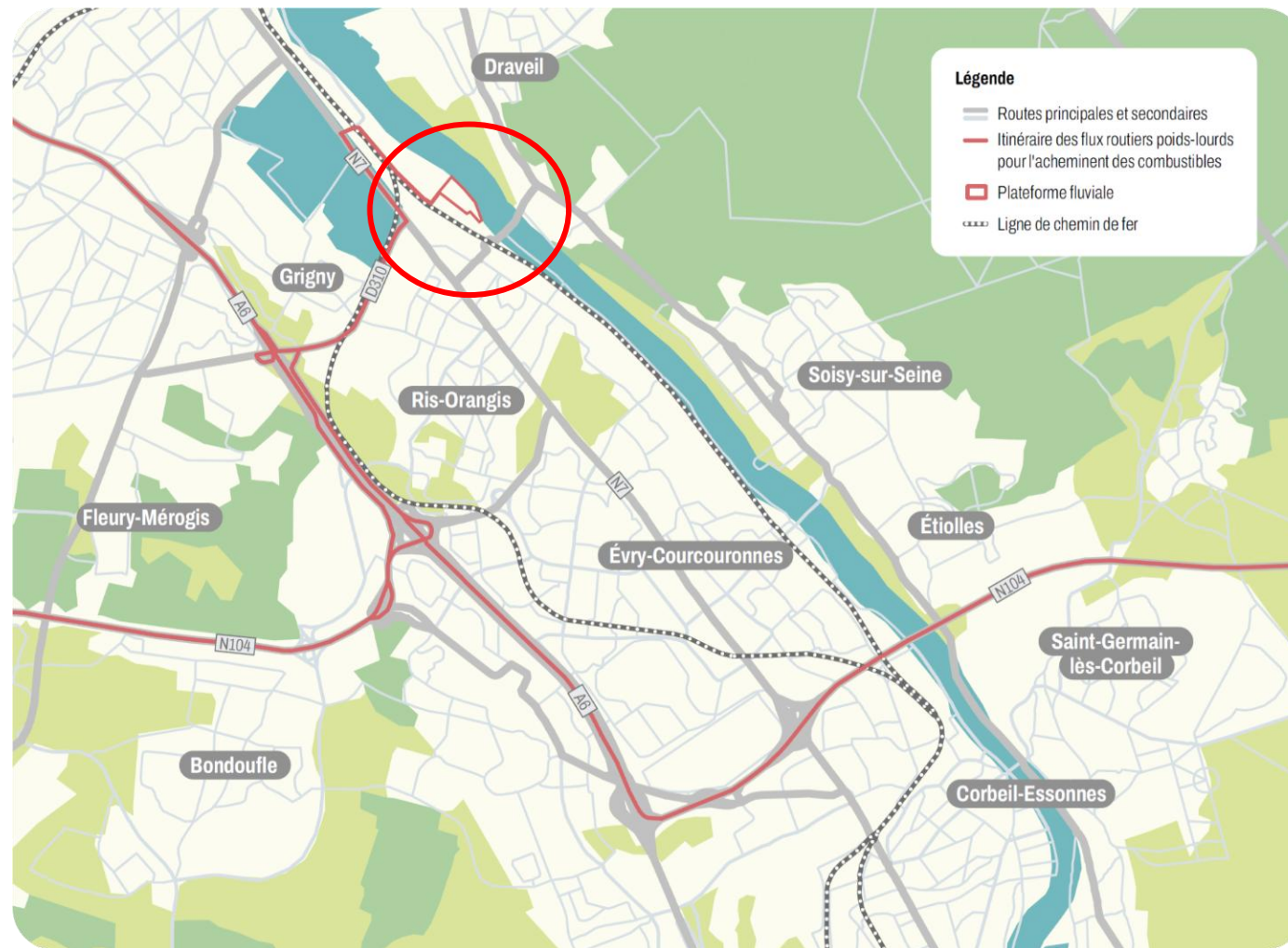
Lise Lambert

Bois Energie France

Les circulations routières

- Des combustibles acheminés jusqu'à la plateforme par des semi-remorques, avec des chargements couverts
- Des livraisons uniquement en semaine, entre 8h et 20h. Pas de circulation le week-end, les jours fériés ni au mois d'août
- Une mise en service progressive de la plateforme à partir de 2031 (60 camions par jours en moyenne en 2032)
- À pleine capacité en 2035, un trafic moyen compris entre 60 et 130 camions par jour selon la période d'activité (hors mois d'août où la plateforme est à l'arrêt)

Carte des itinéraires principaux empruntés par les camions pour l'acheminement des combustibles vers la plateforme fluviale de Ris-Orangis



L'accès des camions à l'approche du site

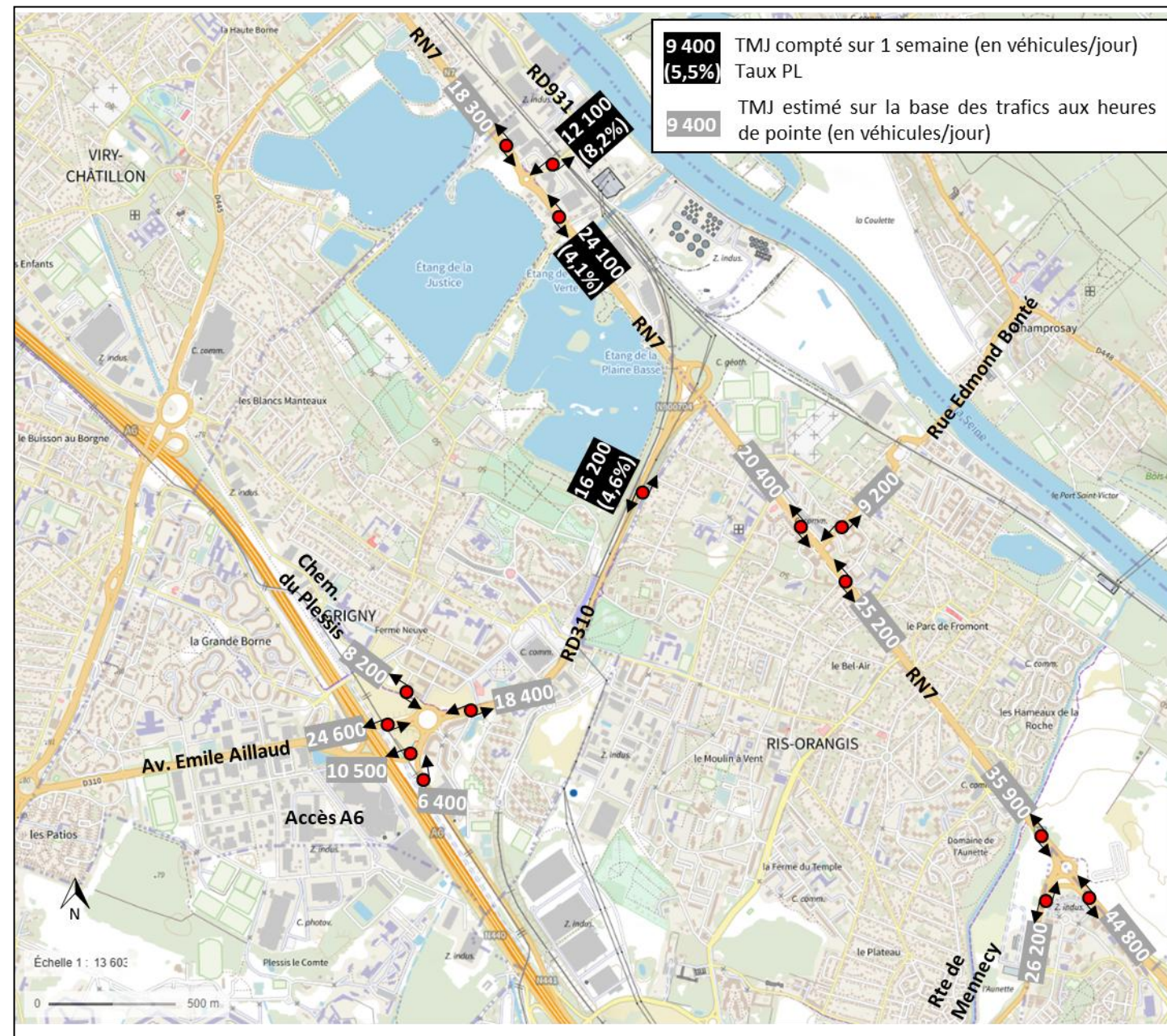


- **Pas de traversée de Ris Orangis**
- Un passage très limité sur la RN7 dans Grigny dans la zone industrielle de la Plaine Basse
- Un itinéraire utilisant les grands axes routiers : RN104, l'A6 et la D310
- Un accès dédié pour les camions via le Chemin Latéral
- Des itinéraires imposés aux transporteurs et contrôlés contractuellement.

Mesure des impacts du projet sur la circulation routière

Quelle est la situation actuelle ?

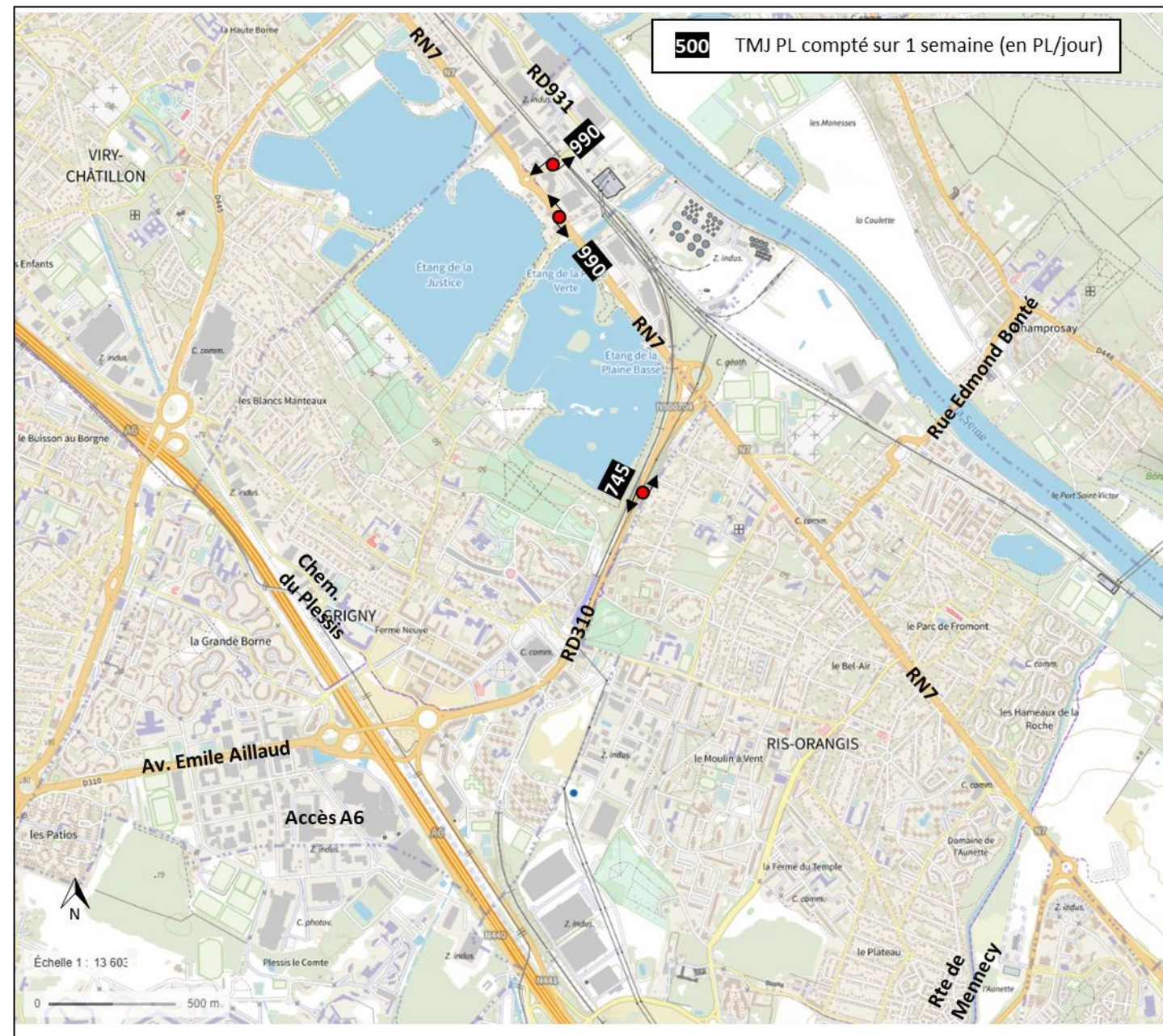
- Des niveaux de trafic beaucoup plus élevés au Sud-Est de Ris-Orangis qu'au Nord-Ouest
- La RN7 est empruntée par 18 000 à 36 000 en traversée de Grigny et de Ris-Orangis
- Environ 16 000 véhicules / jour circulent sur la RD310
- La RD931 est empruntée par environ 12 000 véhicules / jour



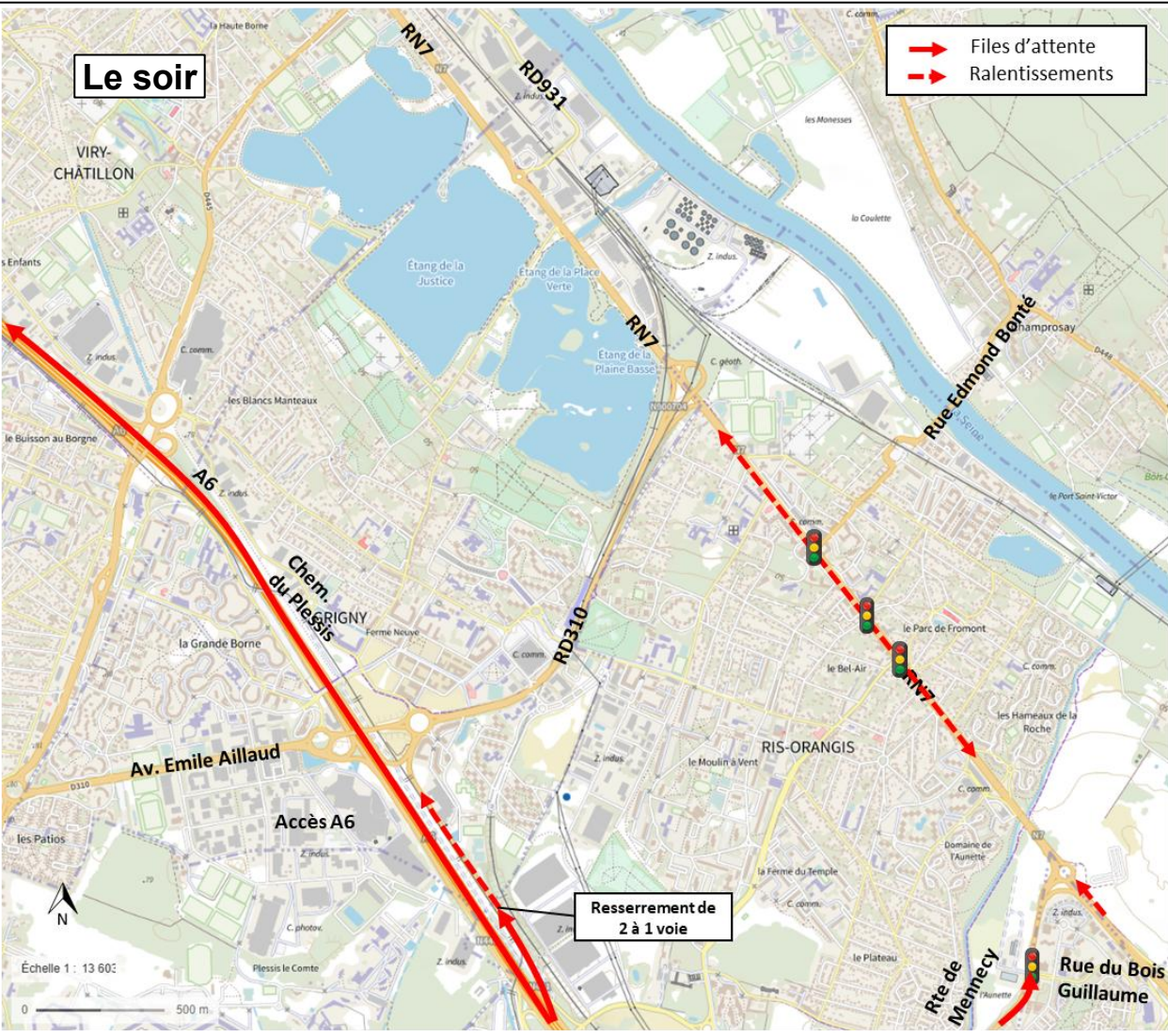
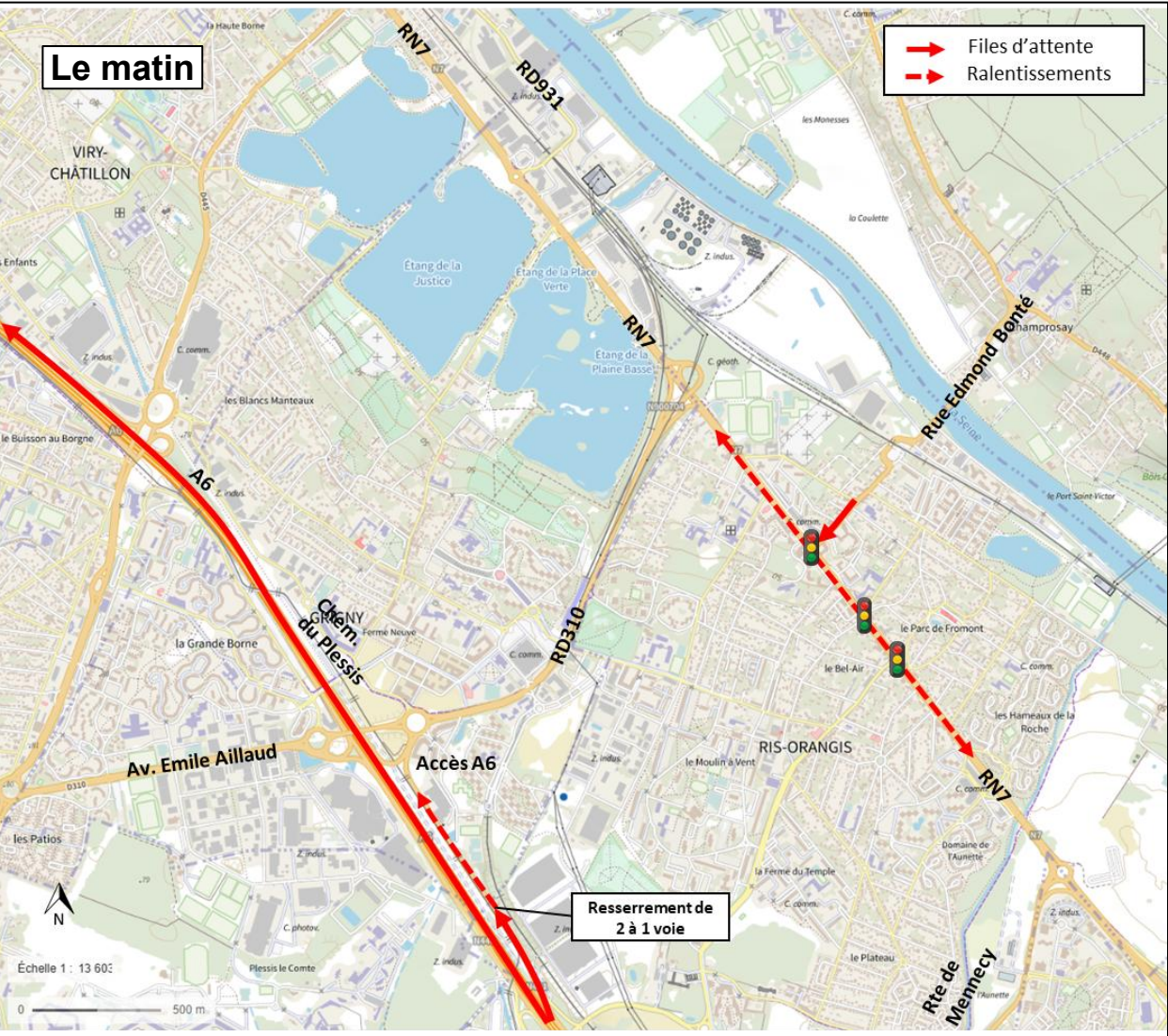
Mesure des impacts du projet sur la circulation routière

Quels sont les flux de poids-lourds aujourd'hui ?

- Environ 1 000 PL / jour sur la RN7 et la RD931
- Environ 750 PL / jour empruntent la RD310



Mesure des impacts du projet sur la circulation routière – Conditions actuelles



Mesure des impacts du projet sur la circulation routière

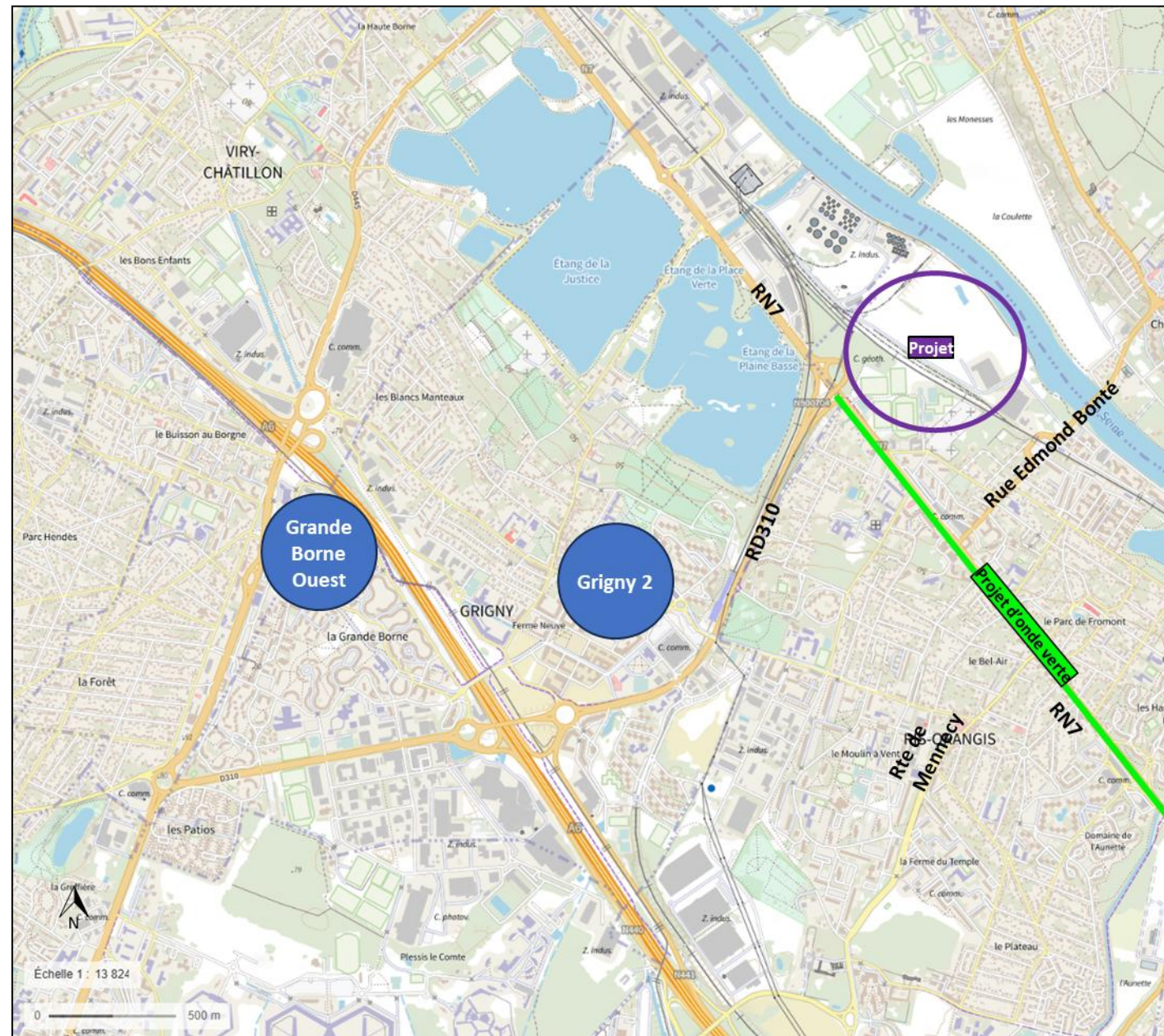
Quelle méthodologie ?

- Prise en compte des projets connus : Grand Borne Ouest à Grigny, réaménagement de Grigny 2, onde verte sur la RN7
- Prise en compte des tendances d'évolution du trafic à 10 ans :

Sur la RN7 : entre 2016 et 2025, un trafic automobile en **forte baisse de -24%** et un trafic de PL en augmentation de +22% sur la période 2016-2019, puis **stable entre 2019 et 2025**.

Sur la RD310 - Avenue Emile Aillaud : une hausse de **+7 à +13%** entre 2019 et 2025

- Des hypothèses d'exploitation du site consolidées sur des sites industriels existants

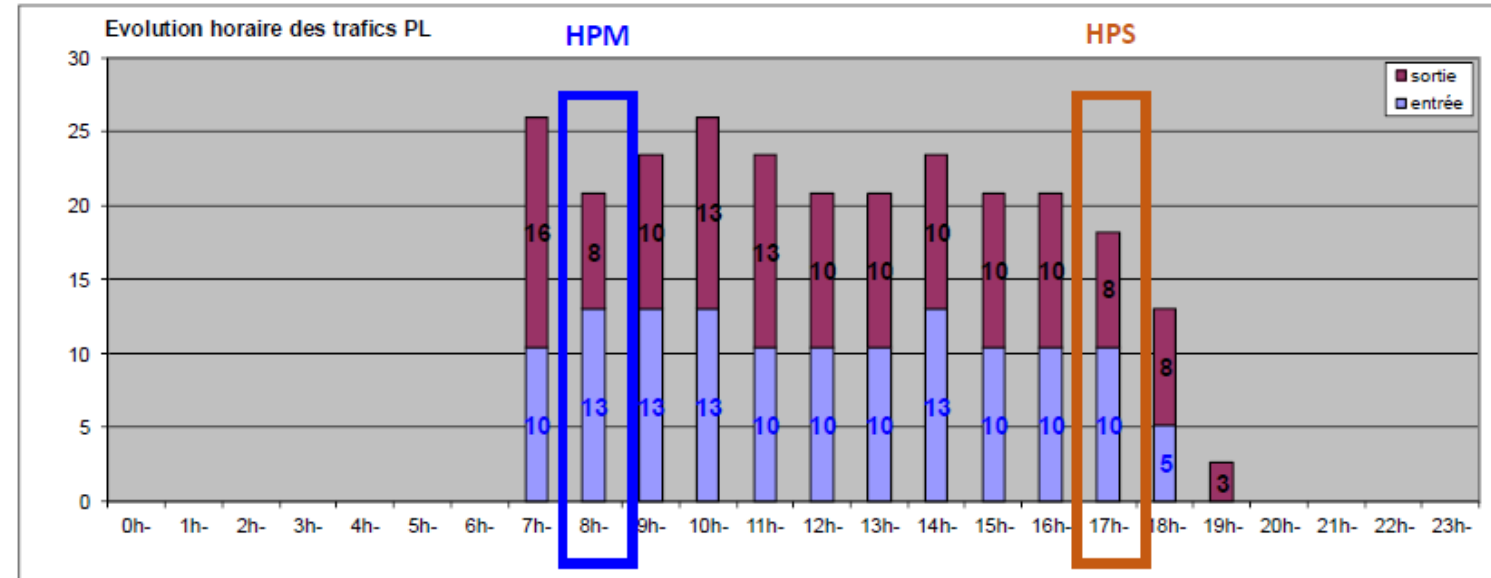


Mesure des impacts du projet sur la circulation routière

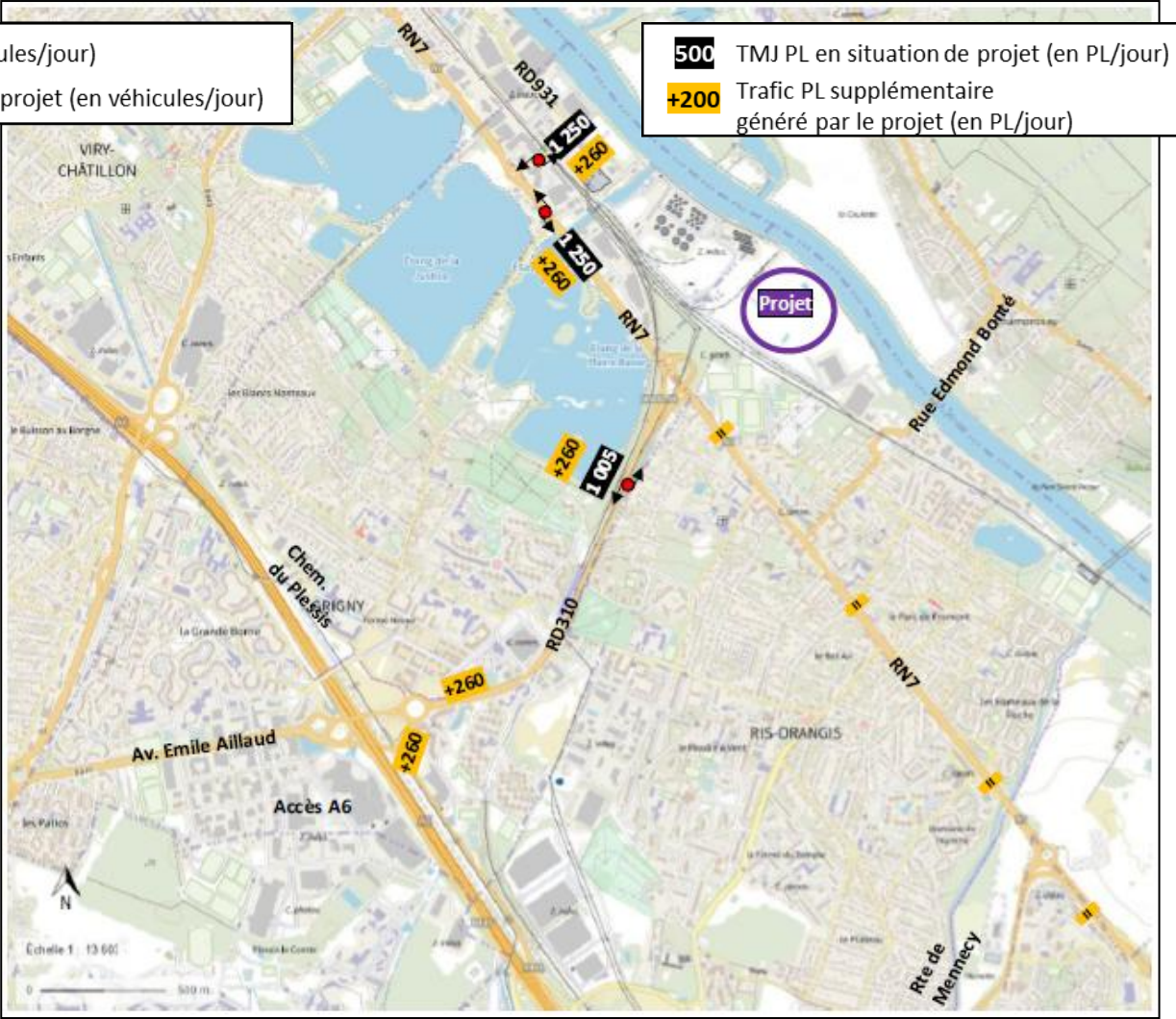
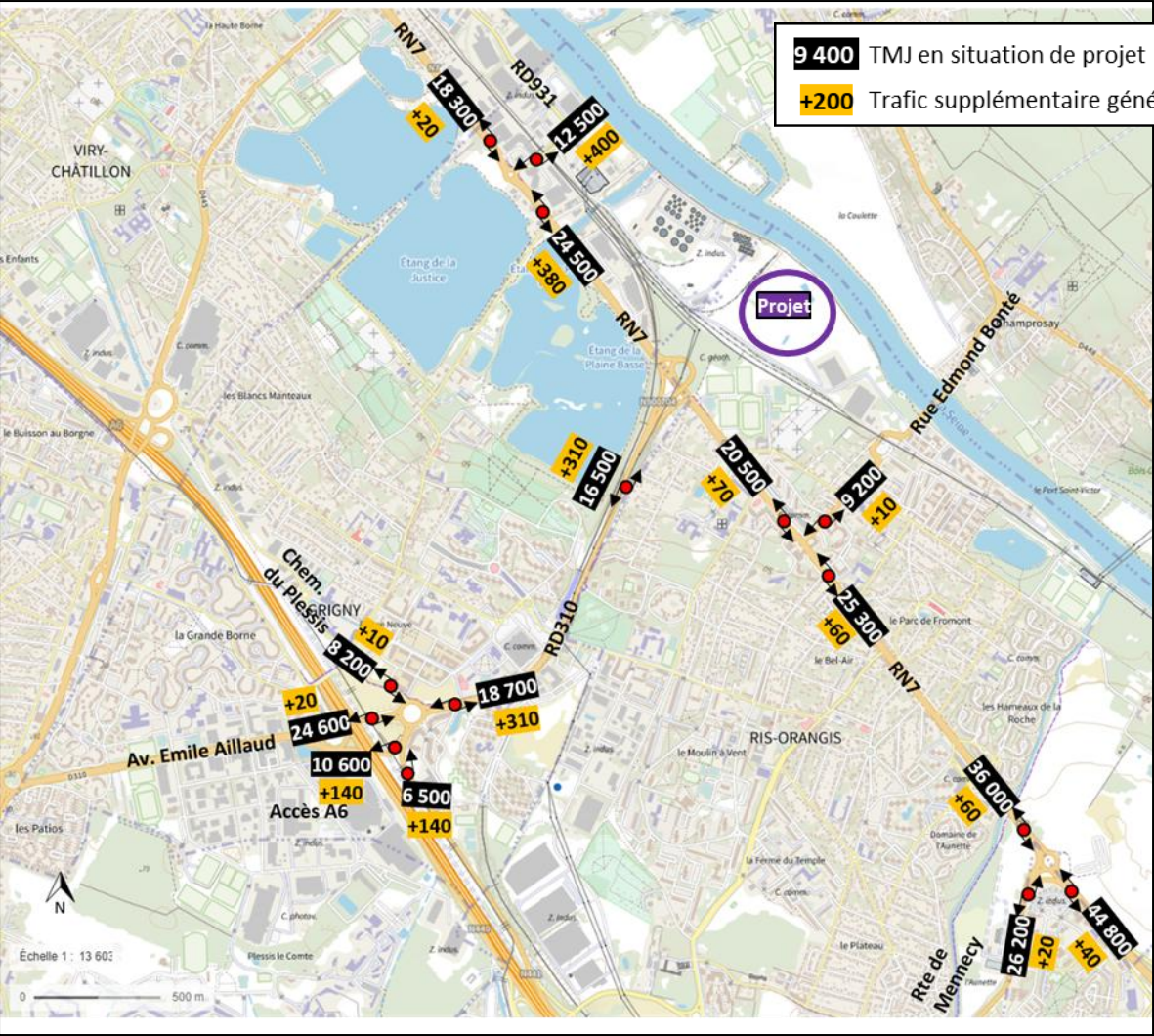
Quelle méthodologie ?

- Des hypothèses d'exploitation du site consolidées sur des sites industriels existants

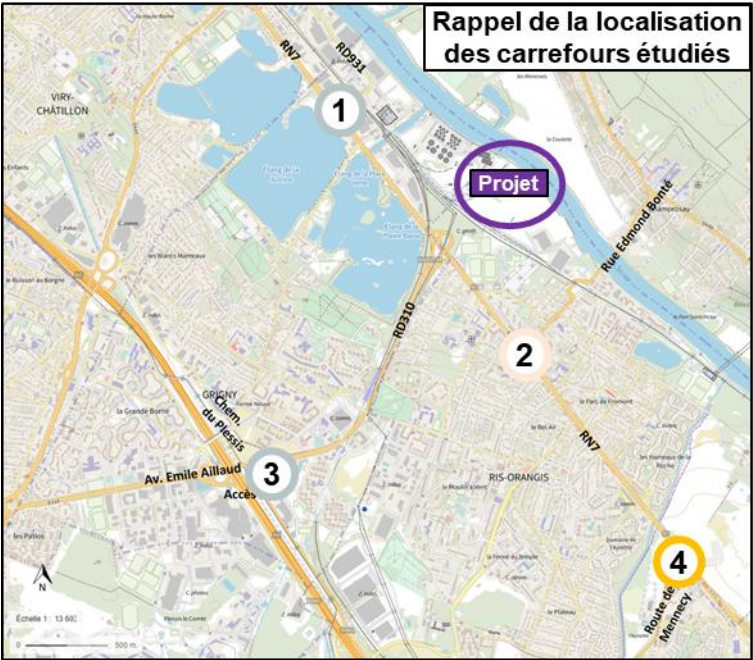
Le projet génère environ **30 automobiles / jour** pour les employés et **130 PL/jour/sens => 260 PL/jour**, pour acheminer le combustible jusqu'au site de Ris-Orangis.



Mesure des impacts du projet sur la circulation routière



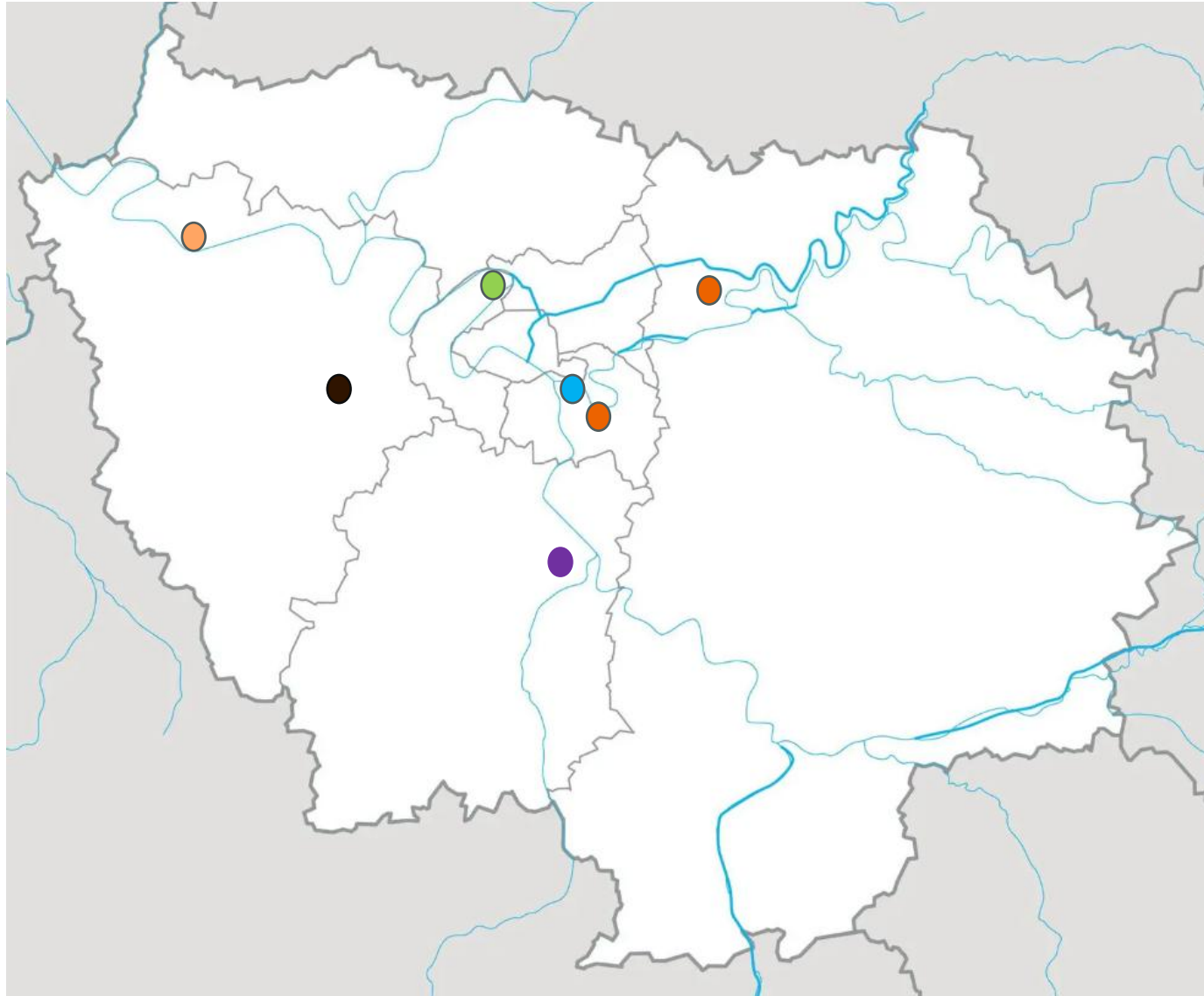
Mesure des impacts du projet sur la circulation routière



Réserves de capacité minimales + stockage associé	Période de pointe du matin			Période de pointe du soir		
	Situation actuelle	Situation de projet 1 => PL via RN7	Situation de projet 2 => PL via RD310	Situation actuelle	Situation de projet 1 => PL via RN7	Situation de projet 2 => PL via RD310
Carrefour 1	54% - 2 véhicules	53% - 2 véhicules	53% - 2 véhicules	41% - 4 véhicules	37% - 5 véhicules	37% - 5 véhicules
Carrefour 2	3% - 12 véhicules	3% - 12 véhicules	3% - 12 véhicules	32% - 9 véhicules	32% - 9 véhicules	32% - 9 véhicules
Carrefour 3	37% - 4 véhicules	37% - 4 véhicules	35% - 5 véhicules	23% - 9 véhicules	23% - 9 véhicules	22% - 9 véhicules
Carrefour 4	21% - 5 véhicules	21% - 6 véhicules	21% - 5 véhicules	14% - 7 véhicules	13% - 7 véhicules	14% - 7 véhicules

Avec le projet, les conditions de circulation resteront similaires à la situation actuelle, y compris aux heures de pointe du matin et du soir.

Exemple de sites de préparation de CSR en Ile-de-France



En Ile-de-France

- Bonneuil sur Marne + Claye Souilly
- Evry
- Thiverval
- Ivry et Athis Mons
- Limay
- Gennevilliers

Quels sont les éléments pour construire un plan d'approvisionnement ?

Cahier des charges pour consulter les fournisseurs

- Critères réglementaires
- Caractéristiques physico chimiques
- Audits préalables
- Capacités à sécuriser
- Durée de l'engagement contractuel proposé
- Prix et révision proposé
- Modalités logistiques

Stratégie d'approvisionnement de Thermo-sur-Seine

- Niveau d'engagement contractuel cible
- Part de contrats de durée
- Niveaux de sécurisation souhaités
- Niveaux de dépendance des fournisseurs
- Choix des fournisseurs
- Modalités de révision des prix
- Prix

Les enseignements de la concertation permettront d'affiner le cahier des charges et la stratégie d'approvisionnement

Temps d'échange 1

Les flux routiers



Quels points doivent être clarifiés ?
Quelles conditions d'acceptabilité de ces flux ?
Avec quelles garanties ?

4.

Temps 2 – Le transport fluvial

Présentation et échanges – 40 mn

La logistique fluviale



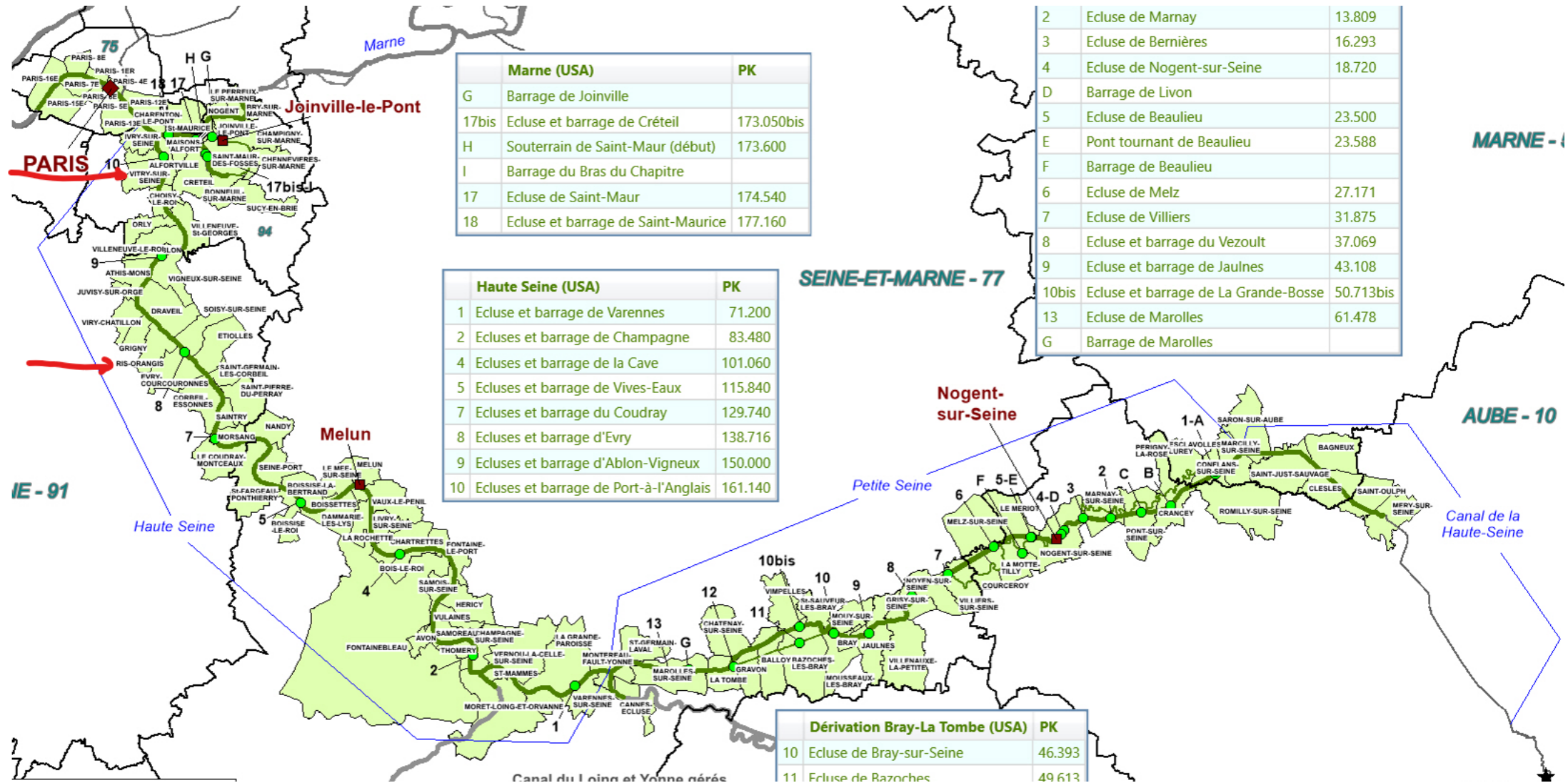
Jacky Gabriel

Voies Navigables de France

Nicolas Crombez

Organisation du transport fluvial pour l'acheminement du combustible jusqu'à Vitry, RATP Solutions Ville

Rôle du transport fluvial dans la logistique francilienne, capacités de la Seine, quelques données clés



Rôle du transport fluvial dans la logistique francilienne, capacités de la Seine, quelques données clés

Trafic fluvial de la Seine Amont (Paris à Nogent-sur-Seine) en 2025

Années / Marchandises	Cumul des voyages (2 sens, annuels)	Tonnage transporté
TOTAL 2025	46910 (=128 voyages par jours)	8 515 970
Combustibles minéraux solides	18	2 193
Denrées alimentaires et fourrages	1 833	214 613
Engrais	568	91 576
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	4 710	276 129
Minerais et déchets pour la métallurgie	943	151 228
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	25 915	5 559 457
Produits agricoles et animaux vivants	9 567	1 679 010
Produits chimiques	540	26 947
Produits métallurgiques	2 300	405 845
Produits pétroliers	516	108 972

Politique de développement du transport fluvial et inscription du projet dans cette dynamique

La SNBC 3, adoptée en juillet 2026, fixe pour le transport de marchandises l'objectif d'augmenter de 50 % la part modale du fluvial d'ici 2030 par rapport à 2019 = passer de 2 % à 4%.

En 2025, en Ile-de-France, la part modale du transport de fret était de 6 % (vs 2% au national)

La route : 90%

Le ferroviaire : 4%

(source : France Nation Verte – Secrétariat générale de la COP en Ile-de-France)

Politique de développement du transport fluvial et inscription du projet dans cette dynamique

Trafic fluvial de la Seine Amont (Vitry-sur-Seine à Ris-Orangis) en 2025

Libelle Chapitre Marchandise	Cumul voyages (2 sens, annuel)	Cumul Tonnes
Produits agricoles et animaux vivants	1 975	1 584 584
Denrées alimentaires et fourrages	309	210 546
Produits pétroliers	95	101 038
Minerais et déchets pour la métallurgie	192	129 569
Produits métallurgiques	452	285 636
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	3 489	1 894 533
Engrais	92	71 063
Produits chimiques	91	26 926
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	465	136 366
TOTAL	7 160	4 440 261

Conditions de navigation et contraintes d'exploitation



Jours de fermeture : 1^{er} janvier • dimanche de Pâques • 1^{er} mai • 14 juillet • 11 novembre • Noël

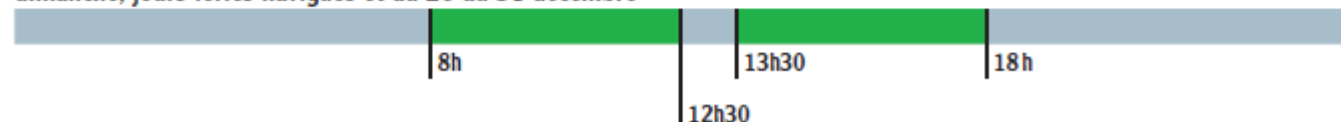
du lundi au vendredi



samedi



dimanche, jours fériés navigués et du 26 au 31 décembre



Amenés à évoluer d'ici 2030 avec une circulation qui sera possible 24h/24 grâce à de la télé opération.

Fermeture anticipée à 19h le 24/12 hors dimanche.

Pour un passage en SSE, faire la demande la veille avant 15h ou le vendredi 15h pour le lundi soir à l'aide d'un formulaire dédié ou par téléphone au 01 69 40 12 24 avec confirmation le jour même avant 17h par mail à l'adresse suivante: sse.uti.seineamont@vnf.fr

Conditions de navigation et contraintes d'exploitation

2.1.4-2 Dimensions des bateaux

Rappels partiels et compléments aux art. R.4241-9 du RGP/art. 6 du RPP

Concernant le tirant d'air, il est conseillé aux usagers de se reporter aux caractéristiques des ponts. Les hauteurs libres en temps réel sous les certains ponts de la Haute Seine sont disponibles sur l'application <http://www.sif-seine.fr/>
La garde de sécurité du tirant d'air est de 0,30 m.

Dimensions autorisées des bateaux, convois poussés et matériels flottants :	Dim. max des bateaux	
	longueur	largeur
Du pont du périphérique amont (à Paris) à Montereau	180 m	11,50 m

Dimensions autorisées des bateaux de mer (caboteurs)

la longueur maximum des bateaux de mer sur cette voie est de 125 m.

2.1.4-3 Vitesse des bateaux

Compléments aux art. R.4241-10/R.4241-11 du RGP/art. 8 du RPP

Vitesse de marche maximale des bateaux :

20 km/h commerce
20 km/h plaisance
60 Km/h sur les zones de navigation rapide (sports nautiques)

Rappel: au droit des ports et des zones de stationnement les bateaux doivent adapter leur vitesse pour ne créer de dommage liés au batillage.

Vigilance particulière au droit des bassins de vitesse suivants :

Varennes	- PK 68,811	au PK 70,280	Nandy	- PK 124,488	au PK 126,073
Fontaine-le-Port	- PK 94,669	au PK 96,663	Draveil	- PK 130,300	au PK 132,100
Bois le Roi	- PK 98,665	au PK 100,613	Corbeil-Essonnes	- PK 135,650	au PK 136,500
La Rochette	- PK 105,062	au PK 107,098	Salntry	- PK 142,300	au PK 142,700
Boissettes	- PK 113,507	au PK 115,376	Villeneuve-St.-Georges	- PK 153,700	au PK 155,270
Seine-Port	- PK 119,363	au PK 120,769	Charenton	- PK 163,900	au PK 165,200

2.1.4-4 Restrictions à certains modes de navigation

Compléments aux art. R.4241-14 du RGP / art 9 du RPP

■ Bief de La Cave

Bras de Samols sur Seine entre les PK 92.360 et 92.770 uniquement autorisé aux bateaux de plaisance. Bras rive gauche de l'île aux barblers à Samols-sur-Seine entre les PK 92.770 et 93.530 uniquement autorisé aux bateaux de plaisance.

■ Bief d'Evry

Bras rive droite de l'île aux Paveurs à Etolles entre PK 136.655 et 137.350 uniquement autorisé aux menues embarcations et aux bateaux bénéficiant d'une autorisation de stationnement dans ce bras.

■ Bief de Vives-Eaux

Bras secondaire de Seine à Melun entre les PK 109.090 et 110.235 uniquement autorisé aux bateaux de plaisance.

2.1.4-5 Restrictions à la navigation en temps de crue

Compléments aux art. R.4241-25 du RGP/art. 11 du RPP

Sur la Haute-Seine :

- les barrages de Champagne, La Cave, Evry, Ablon et Port à l'Anglais sont donnés à la navigation quand cela est possible, les usagers en sont informés par avis à la batellerie.
 - l'éclusage peut être assuré tant que les écluses peuvent fonctionner sans dommage.
- Les avis à la batellerie diffusés au moment des crues prédiseront les conditions de navigation au niveau local.

■ Cotes remarquables :

- à l'échelle du pont de Melun : RN: 2.67
- à l'échelle du pont de Corbeil: RN: 1.50
- les hauteurs libres en temps réel sous les certains ponts de la Haute Seine sont disponibles sur l'application <http://www.sif-seine.fr/>
- Liste des ponts au 8 janvier 2020 :
 - Pont de Montereau PK 67.800
 - Pont de Varennes: PK: 70.500
 - Pont du Général Lederc à Melun PK109.700
 - Pont de St Assise à St Fargeau PK 119.400
 - Pont de Corbeil PK 134.400
 - Passerelle d'Alfortville PK 158.900

■ Bief de Champagne, à l'extérieur du chenal navigable de 50 m de large, rive droite

Présence de vestiges d'ouvrages :
- en temps de crue, bayer côté rivière, de l'ancienne église de la Madeleine, PK 76,600.

Dans ces sections, les bateliers sont invités à ne pas s'écarter du chenal navigable, dont les limites sont balisées par des panneaux implantés sur la rive gauche. Ces panneaux indiquent la position du bord du chenal par rapport à la berge.



Gestions des crues sur les 3 dernières années

- En 2025,
période de crue du 05 au 15/01/2025 avec un franchissement du seuil des 550m3 à Alfortville.
Le barrage n'était pas effacé et la navigation s'est effectuée sur les 2 écluses.
- En 2024,
Le seuil des 550m3 à Alfortville a été franchi à 3 reprises :
du 23/02 au 18/03 - du 30/03 au 15/04 - du 22/06 au 25/06.
Le barrage a été effacé en mars et avril, mais la navigation a pu toujours être maintenue par les 2 écluses.
- En 2023,
Le seuil des 550m3 franchi entre le 12/12 et le 18/12, mais le barrage n'était pas effacé et la navigation s'est effectuée sur les 2 écluses.
- En 2022,
Le seuil a été franchi entre le 10/01 et le 13/01, mais il n'y a pas eu d'effacement du barrage et la navigation a été maintenue par les 2 écluses.

En conclusion, la navigation n'a pas été arrêtée à Ablon pour cause de crue sur les 3 dernières années.

Un dimensionnement construit afin de répondre aux besoins du Thermo-sur-Seine en respectant les données réglementaires et opérationnelles

Grandes données d'exploitation :

Données fluviales :

- Dimensions des voies navigables
- Manœuvres autorisées
- Vitesses autorisées
- Passage de l'écluse (horaires)
- Durée du trajet (A-B)
- Autres réglementations fluviales (ex : Avis à la batellerie)

+

Données du Thermo-sur-Seine :

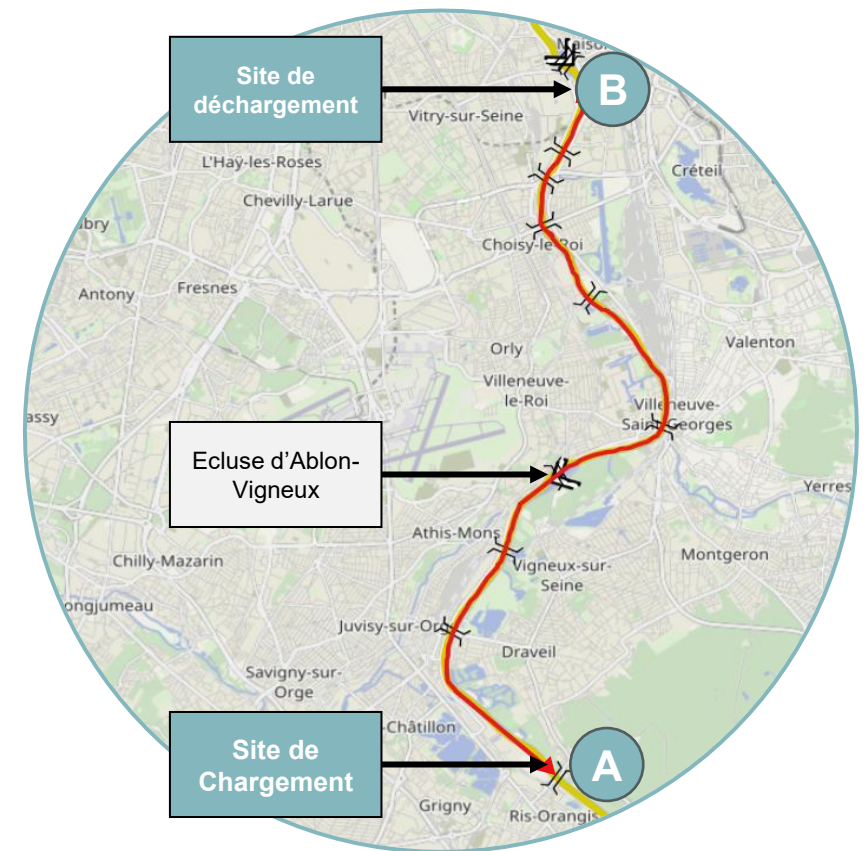
- Ouvertures du site
- Temps de chargement / déchargement
- Capacité de stockage des sites
- Saisonnalité des besoins

=

Dimensionnement du flux Ris-Orangis (A) <-> Vitry-sur-Seine (B):

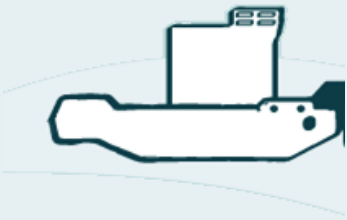
- **Convoi poussé** : 1 pousseur + 1 barge de Marchandise Générale (dite « MG »)
- **~35 kilomètres aller / retour** sur la Seine à parcourir
- **1 écluse** (Ablon) à passer (entre 20 à 40min par passage)
- Entre **1 à 6 livraisons** par jour selon les mois d'activité (6 au maximum)

Schéma simplifié du trajet Ris-Orangis – Vitry-sur-Seine (Euris)



Grands principes des convois prévus pour le Thermo-sur-Seine

Caractéristiques du convoi



Gabarit du pousseur*

- 20m de long
- 8m de large

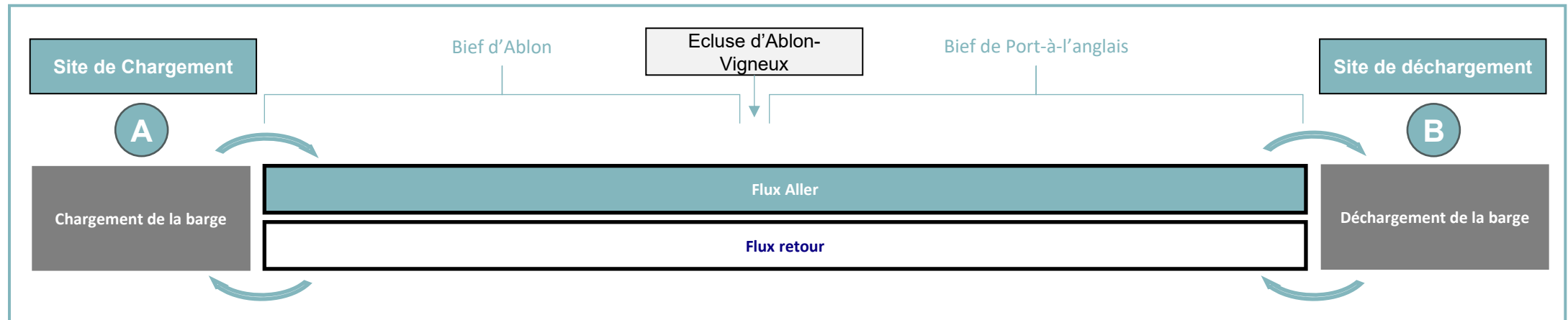


Gabarit de la barge MG*

- 80m de long
- 11m de large
- 2 500 m3 (équivalent 28 camions)

**arrondis, à titre indicatif*

Schéma simplifié des flux du convoi pour le Thermo-sur-Seine



Temps d'échange 2

Le transport fluvial



Quels points doivent être clarifiés ?
Quelles conditions d'acceptabilité de ces flux ?
Avec quelles garanties ?

5.

Pour conclure

Les prochaines rencontres à venir

Atelier focus n°3 « Quelles conditions de suivi des études sanitaires et environnementales ? »

Jeudi 15 octobre 2026, de 18h30 à 20h30

Vitry-sur-Seine

Réunion publique de clôture « Regards croisés sur la concertation »

Mercredi 29 octobre 2026, de 18h30 à 21h

Vitry-sur-Seine



Pour vous informer sur le projet,
poser vos questions, donner votre avis
et vous inscrire aux rencontres :



www.thermo-sur-seine-concertation.fr

Suivez les actualités du projet et de la
concertation sur les réseaux sociaux :



Scannez le QR Code
pour accéder à la
plateforme participative

