Thermo sur Seine

CAHIER D'ACTEUR

Citoyen en Seine

Association de protection de l'environnement et du citoyen

CITOYEN EN SEINE

CONTACT :

citoyenenseine@gmail.com

PRÉSENTATION DE LA STRUCTURE :

Créée par des riverain•es de la Seine, Citoyen en Seine est une association de protection de l'environnement et du citoyen, co-fondatrice avec les associations, RENARD IDF et les habitant•es de la Seine du collectif Péril en Seine.

Ce collectif se mobilise en amont et en aval des écluses d'Ablon, Vigneux sur Seine et d'Evry, Soisy-sur-Seine pour préserver l'environnement sur le fleuve et les communes attenantes.

Nos actions : veiller sur la qualité de l'eau et des milieux, défense des usages du fleuve (habitat fluvial, sports nautiques, randonnée), information et mobilisation citoyenne.

SYNTHÈSE DE LA CONTRIBUTION

Au vu des problématiques identifiées sur Vitry-sur-Seine et sur la Seine et ses communes attenantes, nous nous opposons au projet en l'état et demandons son abandon.

Le présent cahier se focalise sur notre terrain propre : le fleuve, ses habitant-es et ses usages, et les flux entre Ris-Orangis et Vitry. Le projet prévoit, depuis la plateforme fluviale de Ris-Orangis, un trafic d'au moins six barges par jour sur un tronçon de Seine déjà chargé, avec des manœuvres de retournement au voisinage de l'écluse d'Évry–Soisy et du site de Vitry. Ce trafic, cumulé aux projets portuaires d'HAROPA PORT et des communes riveraines, n'a fait l'objet d'aucune étude cumulée. L'approvisionnement en combustibles solides de récupération (CSR) repose sur une ressource non sécurisée, en concurrence avec le projet d'extension de l'incinérateur de la SEMARDEL à Vert-le-Grand.

Le projet n'a ni démontré sa compatibilité avec le SDRIF-E, le SRCE, les SCoT et PLU, ni avec la politique de protection des Rives de Seine en Essonne, et il ne prévoit aucune compensation pour les usagers du fleuve. Nous avons pris connaissance des cahiers d'acteurs déposés par les autres personnes morales (collectivités, associations, syndicats et formations politiques) dont les analyses sanitaires, économiques et démocratiques complètent la nôtre, et nous y souscrivons largement.

Si le projet était malgré tout maintenu, nos huit demandes demeurent des préalables incontournables, dont la publication des études de trafic et de sécurité de la navigation et l'inscription de nos questions sans réponse dans le bilan de la concertation.

1. Notre légitimité : la Seine vécue, pas seulement traversée

Notre association et le collectif Péril en Seine interviennent sur le tronçon de Seine directement concerné par le projet : entre la plateforme de Ris-Orangis et la future chaufferie de Vitry, soit l'ensemble des communes d'Ablon, Vigneux, Évry, Soisy-sur-Seine, Ris-Orangis et au-delà. Nous avons participé aux deux ateliers de Ris-Orangis : « Comment intégrer au mieux la future plateforme fluviale dans son environnement ? » (29 septembre 2026) et « Quels principes d'organisation des flux routiers et fluviaux ? » (8 octobre 2026). Ce cahier en reprend, les complète et en prolonge les questions restées sans réponse.

Notre constat d'entrée : le dossier traite la Seine comme un couloir logistique de 16 km entre deux sites industriels. Or c'est un milieu vivant, un espace de vie (péniches et bateaux-logements), de loisirs et de sport, un axe de continuité écologique et un bien commun des communes riveraines.

2. Les incidences directes sur le fleuve et ses usagers

Le trafic envisagé

Le maître d'ouvrage annonce un minimum de six barges par jour entre Ris-Orangis et Vitry-sur-Seine, soit plusieurs milliers de mouvements par an, avec des aires de retournement des convois sur le fleuve au voisinage de l'écluse d'Évry – Soisy-sur-Seine.

Les habitant-es du fleuve

Les péniches et les bateaux-logements du tronçon subiront houle, succion et risques de rupture d'amarrage lors du passage et des manœuvres des convois chargés.

Aucune étude d'impact sur l'habitat fluvial n'a été présentée. Il a été littéralement oublié.

Les usagers de loisirs et de sport

Randonneurs et cyclistes des berges, pratiquants de la voile, de l'aviron, du canoë et de la pêche : les aires de retournement créent des conflits d'usage directs sur des plans d'eau aujourd'hui partagés entre initiation sportive, promenade et navigation marchande.

Aucune cartographie des zones de manœuvre croisant les usages existants (bases nautiques, débarcadères, plans d'eau, aire de baignade) n'a été produite.

Un trafic en question jusqu'au Sénat

L'ampleur des flux fluviaux sur ce tronçon est déjà une préoccupation parlementaire : par la question orale n° 440 publiée le 3 avril 2025, le sénateur Laurent Lafon a interpellé le Gouvernement sur le projet de port industriel de Vigneux-sur-Seine porté par HAROPA PORT, dénonçant l'augmentation du trafic, les nuisances sonores, la pollution de l'air et de l'eau, les manœuvres des bateaux à quelques mètres des habitations, ainsi que la dégradation de l'une des plus belles rives naturelles de Seine en Île-de-France. Si le port de Vigneux et le pont Vigneux–Ablon suscitent déjà de telles inquiétudes à trafic constant, que sera-t-il avec six barges quotidiennes supplémentaires de CSR ajoutées à ces flux ?

Le maître d'ouvrage de Thermo-sur-Seine ne peut ignorer ce débat public : il doit évaluer l'interaction de ses flux avec ceux du port industriel de Vigneux et en rendre compte dans le bilan de concertation.

Les écluses d'Ablon – Vigneux et d'Évry – Soisy.

L'augmentation du trafic interroge la capacité et le phasage des réhabilitations et d'extension

de l'écluse d'Ablon, déjà programmées : qui financera la part d'ouvrage induite par Thermo-sur-Seine ? Quelles nuisances de chantier et d'exploitation pour les riverains ?

Quelles attentes supplémentaires pour la plaisance aux écluses ? Ces questions ont été posées aux ateliers ; elles n'ont pas reçu de réponse chiffrée.

Notre demande : publication de l'étude de sécurité de la navigation, du chiffrage des mouvements (horaires, gabarits, tonnages) et de l'analyse des conflits d'usage des projets existantes et futurs dont ceux d'HAROPA PORT à défaut, ce défaut d'étude devra figurer au bilan.

3. Le cumul ignoré : Thermo-sur-Seine, HAROPA PORT et les autres projets industriels portuaires

La plateforme de Ris-Orangis n'est pas le seul projet en cours : HAROPA PORT développe un port industriel à Vigneux-sur-Seine et d'autres projets portuaires sur les communes riveraines, qui génèrent leurs propres trafics fluviaux et routiers (voir question orale n° 440 précitée). Chauffage urbain, logistique et transit existant vont s'additionner sur le même tronçon de Seine et les mêmes écluses.

Or chaque projet est étudié isolément, avec « son » trafic propre. Aucune étude de trafic fluvial cumulé, toutes plateformes confondues, à horizon 2030-2040, n'a été présentée.

C'est un vice de méthode majeur : la capacité du fleuve et des écluses n'est pas indéfinie, et l'impact réel sur les usagers et l'écosystème se mesure en cumul, pas projet par projet.

4. Le combustible en question : CSR, transport et réglementation

Un transport à risque sur le fleuve

Les CSR sont des déchets non recyclables broyés, chargés sur barges après transit routier à Ris-Orangis. Tout transbordement et tout accident représentent un risque de déversement dans la Seine. La réglementation applicable est substantielle : directive-cadre déchets 2008/98/CE (hiérarchie des déchets, la valorisation énergétique est le dernier maillon, après prévention, réemploi et recyclage), directive-cadre sur l'eau 2000/60/CE (la Seine est une masse d'eau à bon état à préserver), règlements ADR/ADN pour les matières dangereuses éventuellement présentes dans les CSR, règlement de police de la navigation, et code de l'environnement (loi sur l'eau, art. L. 214-1, nomenclature IOTA pour le ponton d'embarquement).

Une ressource non sécurisée

Le projet table sur 450 000 tonnes par an de CSR et de bois B. D'où viendront-elles, de qui, avec quels contrats, sur quelle durée ? La question est d'autant plus aiguë que la SEMARDEL porte un projet d'extension de son incinérateur à Vert-le-Grand (projet SERIVEL/UVE, soumis à enquête publique sur registre-numerique.fr). Il n'est pas possible d'annoncer à la fois une consommation massive de CSR à Vitry et une extension de l'incinération à Vert-le-Grand sans se demander si les deux se disputent la même ressource, ni si la SEMARDEL devrait elle-même s'agrandir pour produire du CSR. Cette interdépendance régionale des flux de déchets n'est documentée nulle part dans le dossier de concertation.

Les plans régionaux et locaux de prévention des déchets (PRPGD d'Île-de-France, PLPDMA de Paris) misent au contraire sur la baisse des volumes et l'augmentation du tri : le modèle de Thermo-sur-Seine, fondé sur des volumes croissants, va dans le sens inverse de ces plans.

Notre demande : documentation complète de la ressource (origine, contrats, trajectoire réglementaire) et analyse des interactions avec le projet SEMARDEL de Vert-le-Grand.

5. Les documents de cadrage : un projet à l'épreuve du droit

Le dossier de concertation ne démontre pas la compatibilité du projet avec les documents qui structurent notre territoire :

SDRIF-E : les orientations métropolitaines font de la Seine un axe de requalification et de continuité écologique, pas un axe logistique dédié ;

SRCE (trames verte et bleue) : la Seine est l'axe majeur de continuité écologique en Essonne ; sur trafic et aménagements de berge la fragilisent ;

PLU de Ris-Orangis et documents d'urbanisme des communes riveraines : quelle est l'affectation réelle du site, et sa cohérence avec les projets urbains, paysagers de renaturation des berges ? Pour quelle raison le projet d'aménagement d'une plateforme de messagerie et d'activité portuaire, porté par la société 6ème Sens Immobilier Entreprises propriétaire du terrain a été annulé sur ce même site[1] ?

Programme « Rives de la Seine en Essonne »[2] porté par l'État (DRIEAT Île-de-France) : ce programme promet amélioration, protection et requalification des rives. Un projet qui installe une plateforme industrielle de 5 ha et multiplie les convois sur ce tronçon contredit-il ou accompagne-t-il cette politique publique ? Le dossier n'y répond pas.

La charge de la preuve pèse sur le maître d'ouvrage, non sur le territoire : c'est au projet de démontrer sa compatibilité avec ces documents, pas l'inverse.

[1] En exécution de l'arrêté préfectoral n° 2025-PREF/DCPPAT/BUPPE/022 du 6 février 2025, il a été décidé d'annuler l'enquête publique unique prescrite par arrêté préfectoral du 14 janvier 2025 et relative à la demande de permis d'aménager (n° PA 091 521 21 10002).

[2] Site inscrit des rives de Seine dans le département de l'Essonne.

6. Faune, flore, et la compensation qui manque : les usagers

Sur le site de Ris-Orangis

L'emprise d'environ 5 ha en bord de Seine détruit de possibles habitats (lisière, zones humides, avifaune). La séquence éviter, réduire, compenser (art. L. 163-1 s. du code de l'environnement) doit être appliquée en priorité à l'évitement, ce qui suppose que des sites alternatifs aient été sérieusement étudiés, ce que le dossier ne montre pas. Les compensations faune/flore devront être dimensionnées, localisées et suivies, ce que la doctrine ERC impose et que l'expérience montre comme rarement acquise.

Pour les usagers et habitant-es de la Seine, rien n'est prévu

Aucun dispositif de compensation socio-usage n'existe : ni mesures de quiétude, ni aménagements de berges en faveur des usagers, ni suivi partagé, ni indemnisation des désagréments.

Nous demandons des mesures concrètes et chiffrées : aménagement des berges à hauteur du site de Ris-Orangis, coulée douce, garantie de maintien des accès publics au fleuve, et création d'un comité de suivi des usages et des flux associant habitant-es du fleuve, clubs nautiques et associations.

Notre contribution est scindée en deux cahiers d'acteurs.

Cahier d'acteurs Citoyen en Seine – Péril en Seine n°1/2

Julie Ozenne
Présidente de Citoyen en Seine
VP91 association RENARD IDF