



CAHIER D'ACTEUR 2/2

Voies Navigables de France – Direction territoriale Bassin de la Seine et Loire aval

NOM DE VOTRE
STRUCTURE :

Voies Navigables de France
– Direction territoriale bassin
de la seine et loire aval

CONTACT :

Jacky GABRIEL,

Chargé de développement
sur la seine amont et la
marne

Présentation de la structure :

Voies Navigables de France (VNF) est l'établissement public chargé de l'exploitation, de la maintenance, de la modernisation et du développement du réseau fluvial français. Il assure la gestion de près de 6 700 km de voies navigables, des ouvrages associés et du domaine public fluvial qui lui est confié.

Acteur de la transition écologique, VNF accompagne le développement du transport fluvial, de la logistique décarbonée, de la gestion de l'eau et de la valorisation des territoires riverains.

Contribution 2/2

II. THERMO-SUR-SEINE : UN PROJET EN PHASE AVEC LES GRANDES POLITIQUES PUBLIQUES DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Le projet répond à plusieurs orientations majeures des politiques nationales et européennes :

- neutralité carbone (Stratégie nationale bas-carbone) ;
- économie circulaire ;
- reconversion de friches industrielles ;
- décarbonation de l'axe Seine.

1. Une contribution concrète aux objectifs de neutralité carbone

La France vise la neutralité carbone d'ici 2050, avec une réduction des émissions dans tous les secteurs, notamment les transports (1/3 des émissions nationales) et l'énergie. Thermo-sur-Seine agit sur ces deux leviers :

- Production : 1,6 TWh/an de chaleur renouvelable et de récupération, réduisant la part du gaz naturel de 50 % à 22 % d'ici 2034.
- Logistique : recours au transport fluvial pour les CSR, réduisant les émissions liées au transport de marchandises.

2. Une illustration des principes de l'économie circulaire

Chaque année, 450 000 tonnes de CSR (déchets non recyclables) seront valorisées en chaleur. Le transport fluvial renforce cette logique en reliant les territoires de production des CSR, la plateforme de Ris-Orangis et la chaufferie de Vitry-sur-Seine. Pour VNF, cette articulation entre économie circulaire et logistique fluviale est particulièrement vertueuse.

3. Une reconversion exemplaire de deux friches industrielles

La chaufferie sera implantée sur le site de l'ancienne centrale EDF des Ardoines (Vitry-sur-Seine), et la plateforme fluviale sur les anciennes emprises Blédina et Sogeros (Ris-Orangis). Avantages :

- Limitation de l'artificialisation des sols (conformément à la loi Climat et Résilience et à la trajectoire ZAN).
- Requalification de sites stratégiques le long de la Seine, au service de la transition énergétique.

4. L'axe Seine : un corridor stratégique pour la décarbonation

Les acteurs publics de l'axe Seine (État, collectivités, HAROPA PORT, VNF) portent une ambition commune : faire du fleuve un **moteur de la transition écologique et économique**.

Thermo-sur-Seine s'inscrit dans cette dynamique en renforçant le rôle du corridor fluvial dans l'organisation des flux industriels franciliens.

5. Une logistique adaptée aux défis de demain

Les évolutions économiques et climatiques imposent de repenser les chaînes logistiques. Le transport fluvial offre des atouts structurants :

- forte capacité d'emport ;
- excellente efficacité énergétique ;
- faible consommation d'espace ;
- grande régularité des flux ;
- complémentarité avec les autres modes.

Thermo-sur-Seine illustre cette évolution : les infrastructures énergétiques de demain doivent intégrer, dès leur conception, une réflexion sur la logistique et le report modal.

6. Le transport fluvial : une réponse adaptée aux flux industriels massifiés

Les besoins logistiques de Thermo-sur-Seine (flux importants, réguliers et prévisibles) correspondent parfaitement aux atouts de la voie d'eau. Une barge de grand gabarit peut transporter jusqu'à 2 500 tonnes (soit 125 poids lourds). À pleine capacité, la plateforme de Ris-Orangis pourra charger jusqu'à 6 barges par jour, évitant ainsi plusieurs centaines de mouvements de camions quotidiens. Au-delà des gains environnementaux, cette organisation réduit la congestion routière, les nuisances sonores et améliore la sécurité sur un territoire fortement urbanisé.

7. Des performances environnementales reconnues

Le transport fluvial est l'un des modes les plus sobres en énergie : une tonne de marchandises peut parcourir 500 km avec 1 litre de carburant (contre 100 km par route). Il émet 3 à 5 fois moins de CO₂ par tonne-kilomètre que le transport routier, génère moins de nuisances sonores et limite la pollution atmosphérique locale. Ces performances en font un levier clé pour atteindre les objectifs climatiques, en alignant la performance énergétique de l'installation avec celle de sa logistique.

8. Une logistique plus résiliente au service d'une infrastructure essentielle

Le réseau de chaleur parisien alimente plus d'un million d'habitants et des équipements stratégiques (hôpitaux, écoles, bâtiments publics, logements sociaux). La diversification des modes de transport, notamment par voie fluviale, renforce la résilience des approvisionnements face aux congestions routières, travaux, événements climatiques ou perturbations exceptionnelles. Pour VNF, cette capacité de résilience est l'un des bénéfices majeurs du projet.

9. Les chiffres clés du transport fluvial

Réseau géré par VNF ≈ 6 700 km de voies navigables

Ouvrages hydrauliques > 10 000

Domaine public fluvial ≈ 40 000 ha

Capacité d'une barge Freycinet ≈ 350 t

Capacité d'une barge grand gabarit ≈ 2 500 t

Capacité d'un convoi poussé ≈ 4 400 t

1 barge de 2 500 t ≈ 125 poids lourds évités

Autonomie énergétique ≈ 500 km parcourus par tonne avec 1 litre de carburant

Plateforme de Ris-Orangis : jusqu'à 6 barges/jour

Pour VNF, ce projet prouve que les voies navigables peuvent jouer un rôle majeur dans la transformation des modèles industriels. Le fleuve n'est plus seulement un support de navigation : il devient un levier essentiel pour la réindustrialisation, l'économie circulaire, la résilience des chaînes logistiques et la décarbonation des territoires.

CONCLUSION

La transition écologique exige des réponses globales. Thermo-sur-Seine en est une illustration convaincante : il associe décarbonation de la production d'énergie et décarbonation des chaînes logistiques, en s'appuyant sur la Seine comme infrastructure stratégique.

Pour VNF, ce projet prouve que les voies navigables peuvent jouer un rôle majeur dans la transformation des modèles industriels. Le fleuve n'est plus seulement un support de navigation : il devient un levier essentiel pour la réindustrialisation, l'économie circulaire, la résilience des chaînes logistiques et la décarbonation des territoires.