

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

Atelier focus n°2 - « Quels principes d'organisation des flux routiers et fluviaux ? »

Jeudi 8 octobre 2026

Hôtel Best Western, Ris-Orangis

Compte-rendu



Thermo sur **Seine**



Intervenants

Représentants du maître d'ouvrage :

- Jean-Christophe Roux, Directeur de l'ingénierie et du développement, Énergies du Grand Paris
- Ronald Jacob, Directeur de projet, plateforme de Ris-Orangis

Représentant d'associations :

- Guy Bonneton, Représentant de l'association de riverains du quartier des pentes (ARQP)
- Jonathan Decelle, Représentant de l'association Draveil Seine Vigilance

Intervenants techniques :

- Benoit Joguet, Bureau d'études Transmobilité
- Lise Lambert, Bois Energie France
- Jacky Gabriel, Voies Navigables de France
- Nicolas Crombez, RATP Solutions Ville

Commission Nationale du Débat Public (CNDP) :

- Jacques Roudier, Garant de la concertation préalable
- Dominique Viel, Garante de la concertation préalable

AMO Concertation :

- Maxime Leconte, Animateur
- Souad Baabouj, Accueil et prise de note

Nombre de participants :

14 participants

1. Cadre de la rencontre

Dans le cadre de la concertation préalable sur le projet Thermo-sur-Seine, un second atelier thématique a été organisé le jeudi 8 octobre 2026, de 18h30 à 20h30, à l'Hôtel Best Western à Ris-Orangis.

La rencontre était consacrée à l'organisation des flux nécessaires au fonctionnement du projet, qu'ils soient routiers ou fluviaux. Elle visait à expliquer les différents flux liés à l'activité de la plateforme, les impacts potentiels, et de réfléchir collectivement aux principes qui pourraient guider leur organisation sur le territoire en vue d'améliorer le projet.

Après une introduction et un rappel du projet, l'atelier s'est déroulé en deux temps : un premier temps consacré aux flux routiers, puis un deuxième temps consacré au transport fluvial, avec pour chacun un temps de présentation et d'échange avec les participants.

La participation à l'atelier était soumise à une inscription préalable, dans une limite de 40 participants maximum, afin de permettre des échanges approfondis et de favoriser la participation de chacun. La jauge d'inscription de 40 personnes n'ayant pas été atteinte, il a été décidé de permettre à des personnes non-inscrites de participer à l'atelier, toujours dans la limite de 40 participants au total.

Les échanges ont principalement porté sur l'origine des CSR, le choix de Ris-Orangis comme point de transit, les conditions de circulation des poids lourds, la portée des simulations de trafic, les garanties d'itinéraires, les risques de nuisances et d'incendie, la capacité de la Seine, les interactions avec les pratiques nautiques et la gestion des crues. Au regard des nombreux échanges, l'atelier s'est poursuivi jusqu'à 21h.

2. Synthèse des échanges

Introduction

L'animateur accueille les participants, rappelle le contexte de la concertation préalable et présente l'objectif de la soirée : échanger sur les principes des flux routiers et fluviaux du projet. Il présente le déroulé de l'atelier, les intervenants et les règles de dialogue et de modération applicables pendant la rencontre.

Mots d'accueil des garants

Dominique Viel, garante de la concertation préalable, rappelle le fondement constitutionnel de la participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement. Elle présente les six principes de la Commission nationale du débat public (CNDP) : indépendance, neutralité, transparence, argumentation, égalité de traitement et inclusion. Le rôle des garants consiste à veiller à la qualité de l'information et des échanges et à restituer les arguments, sans prendre position pour ou contre le projet. À l'issue de la concertation, les garants établiront un bilan auquel le maître d'ouvrage devra répondre. Une concertation continue pourra ensuite accompagner le projet s'il est poursuivi. A posteriori de la concertation continue, une enquête publique sera mise en place, et enfin, le préfet donne, ou non, son accord pour la réalisation du projet.

Mots d'accueil du maître d'ouvrage

Jean-Christophe Roux, directeur de l'ingénierie et du développement à Énergies du Grand Paris, remercie les participants et rappelle que la concertation préalable prend place à un stade précoce du projet. Il rappelle que certaines études sont en cours et toutes les réponses ne peuvent pas encore être apportées. Il indique que cette rencontre doit permettre de préciser les modalités techniques du projet et de prendre en compte les questions exprimées.

Prises de parole des associations

Jonathan Decelle, représentant de l'association Draveil Seine Vigilance, fait part de l'opposition de l'association au projet. Il exprime des inquiétudes relatives à la circulation de camions supplémentaires, aux risques de congestion et aux itinéraires empruntés, notamment à proximité de la gare de Grigny, de la RN7 et des points de passage sensibles. Il met en doute la possibilité de garantir en pratique le respect des parcours annoncés et demande une analyse route par route.

Il souligne également les effets potentiels sur la qualité de l'air, les poussières issues notamment du freinage, le bruit perceptible depuis Draveil et la proximité d'établissements accueillant des enfants. Il demande des mesures de l'état initial et des simulations des nuisances, y compris sur la rive opposée de la Seine. Il interroge les risques d'échauffement et d'incendie liés au transport et au stockage des CSR ainsi que les conditions d'intervention des secours.

Il conteste enfin l'absence, selon lui, de présentation suffisamment développée des scénarios alternatifs, dont une livraison routière directe à Vitry-sur-Seine, et demande que les conséquences et éventuelles compensations territoriales soient explicitées. Il soulève également un manque de connaissance du projet par certains riverains et regrette un problème d'information.

Guy Bonneton, représentant de l'ARQP, projette à l'écran des slides qu'il a préparées en amont pour présenter des hypothèses sur les origines des CSR. Il estime qu'il n'est pas possible d'apprécier correctement l'organisation des flux en l'absence de lieux d'origine précisément définis pour les CSR. Sur la base de scénarios et calculs produits par l'association, il questionne la pertinence géographique de Ris-Orangis, en particulier si une part importante des approvisionnements devait provenir du nord de la région. Les résultats chiffrés avancés par l'association sont présentés comme ses propres estimations, et non comme des conclusions validées par le maître d'ouvrage. Il considère que ces estimations sont une réponse à l'absence d'information du maître d'ouvrage.

Il fait part également d'interrogations sur le bilan environnemental de la chaîne logistique, sur l'intérêt réel du report fluvial après un préacheminement routier, sur les effets des congestions existantes et sur la résilience du transport en période de crue. Il renvoie aux cahiers d'acteur déposés par son association pour le détail de son argumentation et distribue son analyse aux participants présents à l'atelier.

Présentation de la plateforme fluviale

Ronald Jacob, directeur de projet de la plateforme de Ris-Orangis, rappelle la fonction de la plateforme qui consiste à recevoir des CSR préparés sur des sites de traitement, assurer leur transit et leur chargement sur barges à destination de la chaufferie de Vitry-sur-Seine. Il précise que la plateforme ne réalisera pas de traitement des déchets. Les convoyeurs et les dispositifs de transfert sont fermés pour limiter les émissions de poussières. Le déchargement des poids lourds s'effectue dans des espaces confinés, selon une circulation interne évitant les marches arrière.

Il explique que le choix du foncier repose notamment sur la présence d'une façade fluviale adaptée, son accès aux grands axes routiers et sa compatibilité annoncée avec les règles d'urbanisme et de prévention des risques. Il évoque l'impossibilité de disposer à Vitry-sur-Seine

d'un espace suffisant pour une installation équivalente. Il rappelle que le projet prévoit des aménagements paysagers sur une partie du site et une organisation des circulations concentrée autour du chemin Latéral.

S'agissant de la sécurité du site, notamment sur la question du risque incendie, il évoque la surveillance par caméras thermiques, la possibilité d'accès des services de secours et un dispositif lié au refroidissement des véhicules. Les effets sonores et les conditions concrètes de prévention des risques restent des points de vigilance qui ont été exprimés durant l'atelier n°1. Il est précisé que l'activité de livraison routière se déroulerait en semaine, tandis que le stockage permettrait d'alimenter les barges jusqu'au samedi, sans livraisons de camions ce jour-là.

Temps 1 - Les flux routiers

Benoît Joguet, bureau d'études Transmobilité, présente l'étude de circulation réalisée à partir de comptages effectués durant sept jours consécutifs en juin 2026, hors vacances scolaires et jours fériés. L'étude est complétée par une analyse des évolutions historiques du trafic et une projection à l'horizon 2035, intégrant les projets d'aménagement connus sur le territoire. L'étude retient deux hypothèses : l'implantation de la plateforme à Ris-Orangis et l'acheminement des poids lourds par l'autoroute A6. Elle vise à vérifier la capacité des infrastructures existantes à accueillir les flux supplémentaires générés par le projet.

Les comptages révèlent un trafic déjà important sur les principaux axes du secteur, avec plus de 40 000 véhicules par jour sur certaines portions de la RN7 et environ 1 000 poids lourds quotidiens sur plusieurs axes. L'analyse historique fait apparaître une baisse de 24% du trafic automobile sur la RN7 depuis 2016, tandis que le trafic des poids lourds aurait augmenté de 22% entre 2016 et 2019 avant de se stabiliser.

Le projet générerait en moyenne 130 poids lourds par jour, soit 260 mouvements en comptabilisant les entrées et les sorties, auxquels s'ajouteraient 30 à 40 déplacements automobiles liés au personnel. Les arrivées de camions seraient réparties sur la journée, sans concentration particulière aux heures de pointe. Selon les projections présentées, le trafic augmenterait d'environ 400 véhicules par jour sur la RD931, soit une hausse de l'ordre de 3%. La circulation des poids lourds y progresserait toutefois d'environ 25%.

Enfin, les simulations réalisées sur les principaux carrefours montrent que les infrastructures disposeraient de réserves de capacité suffisantes pour absorber ces flux supplémentaires, sans dégradation significative des conditions de circulation aux heures de pointe.

Lise Lambert, Bois Énergie France, présente les principes envisagés pour organiser et sécuriser l'approvisionnement en CSR de la future chaufferie. Elle explique que les sites d'approvisionnement définitifs ne sont pas encore arrêtés, car le choix des fournisseurs et les modalités logistiques dépendront des futures consultations et contractualisations. Plusieurs sites de préparation de CSR en Île-de-France (notamment à Bonneuil-sur-Marne, Claye-Souilly et Gennevilliers) sont présentés à titre d'exemples de capacités potentielles, et non comme une liste de fournisseurs retenus. Enfin, elle explique que le plan d'approvisionnement sera construit à partir du cahier des charges pour consulter les fournisseurs et de la stratégie d'approvisionnement de Thermo-sur-Seine, et que les enseignements de la concertation pourront permettre d'affiner ces deux éléments.

Temps d'échange n°1 avec le public

Une participante questionne la possibilité d'imposer contractuellement des itinéraires routiers aux fournisseurs.

Lise Lambert confirme que les itinéraires peuvent être imposés dans les documents de consultation, dans le contrat et dans les protocoles de sécurité. La possibilité d'une prescription opposable dans l'arrêté préfectoral d'exploitation est également évoquée plus tard par une intervenante.

Un participant s'étonne de la diminution du trafic relevée sur la RN7, qu'il attribue aux chantiers et aux reports de circulation liés aux travaux du tramway T7. Il redoute une remontée des volumes après leur achèvement.

Benoît Joguet répond que les données suivies montrent une tendance qui ne se réduit pas aux seuls travaux et précise que les capacités résiduelles des carrefours resteraient suffisantes, y compris dans une hypothèse de remonté des volumes de circulation. Il indique que les comptages et séries longues montrent une diminution d'environ 24% des véhicules particuliers sur la RN7 depuis 2016. Il ne prévoit pas de retour intégral aux volumes passés, notamment du fait des aménagements de transport. Il estime qu'en réintégrant hypothétiquement les 24%, le carrefour RN7 - RD931 conserverait de l'ordre de 30% de réserve de capacité.

Plusieurs participants demandent si tous les carrefours et points de congestion ont été étudiés, comment seraient gérées des perturbations de l'A6 et par quels axes transiteraient les camions provenant de zones telles que Bondoufle. Ils considèrent que la répartition supposée des flux sur les grands axes ne constitue pas, à elle seule, une garantie contre la traversée des secteurs habités.

Benoît Joguet indique avoir examiné les carrefours susceptibles d'être impactés autour de l'accès à la plateforme, et non chacun des carrefours situés sur les chaînes de transport depuis les sites potentiels des fournisseurs. Il affirme qu'au-delà de la zone étudiée, le projet n'aura pas d'impact sur la circulation.

Des participants jugent insatisfaisant de découvrir au dernier tiers de la concertation des sites potentiels franciliens sans connaître les installations qui alimenteront effectivement la plateforme.

Le maître d'ouvrage rappelle que la référence à un rayon d'approvisionnement de 300 km correspond à un périmètre potentiel et ne préjuge pas de la localisation définitive des fournisseurs. Il indique que les procédures contractuelles ne sont pas engagées et considère que les remarques recueillies peuvent encore alimenter le cahier des charges. Il partage leur volonté forte de proximité de l'approvisionnement en CSR pour des raisons économiques et environnementales. Il rappelle que les CSR sont issus d'activités économiques et qu'en Île-de-France, 6 millions de tonnes de CSR sont disponibles.

Une participante s'inquiète de potentiels travaux sur l'A6 dans le futur et de l'impact que pourrait avoir une déviation des flux routiers pour continuer d'alimenter la plateforme.

Le maître d'ouvrage indique que les travaux sur l'A6 restent temporaires et se déroulent souvent en été ou de nuit, or le projet n'entraînera pas de flux de circulation pendant cette

période. En cas de problème exceptionnel sur l'autoroute, c'est le gestionnaire de voirie qui est en charge de proposer des déviations cohérentes et adaptées.

Une participante interroge la valeur dans la durée des engagements relatifs aux itinéraires, notamment lors du renouvellement des contrats plusieurs années après la mise en service.

Le maître d'ouvrage répond que des prescriptions pourront être inscrites dans l'arrêté d'autorisation d'exploiter. La possibilité de prescriptions administratives opposables est également évoquée.

Les participants demandent que ces engagements soient explicités et suivis dans le temps.

Plusieurs participants remettent en question le choix de l'option routière puis fluviale par rapport au fret ferroviaire ou à une organisation reposant sur plusieurs installations plus proches des lieux de préparation des combustibles.

Jean-Christophe Roux invoque le caractère dispersé et non embranché des sites fournisseurs, les besoins de sillons sur un réseau francilien très sollicité par les voyageurs, les contraintes de longueur des trains et le manque de foncier à Vitry-sur-Seine. Il explique ainsi que l'alternative du ferroviaire a été écartée, et qualifie le choix du fluvial de solution foncière, économique et pragmatique.

Un participant propose de se limiter à trois ou quatre lieux de production de chaleur plus petites permettant de raccourcir les transports, en remplacement d'une seule grande chaufferie à Vitry-sur-Seine.

Jean-Christophe Roux répond que l'installation de Vitry-sur-Seine vise une production de vapeur pour un réseau étendu et que multiplier les sites introduirait des contraintes foncières et de transport de vapeur, ainsi qu'une complexité économique supplémentaire.

Un participant estime que le développement urbain et les projets de bus vers Juvisy généreront davantage de flux routiers sur la RN7.

Benoît Joguet répond que les projets connus ont été considérés, que les transformations de logements ne conduiraient pas nécessairement à une hausse équivalente de population et que son scénario reste fondé sur un trafic de base stable à l'horizon étudié.

Un participant questionne la capacité d'absorption des voies, notamment sur la RD310.

Benoît Joguet explique qu'une voie bidirectionnelle d'une file par sens peut accueillir un trafic supérieur à celui constaté localement, en évoquant environ 24 000 véhicules par jour selon les configurations. Il indique que les flux additionnels sont lissés et surviennent aussi hors pointe.

Des participants contestent la marge réelle au regard des zones d'activités, des projets logistiques et des saturations quotidiennes. Ils regrettent également qu'il n'y ait pas de chiffres plus larges sur la francilienne ou l'A6.

Temps 2 – Le transport fluvial

Jacky Gabriel, Voies navigables de France (VNF), présente les caractéristiques du réseau navigable concerné par le projet Thermo-sur-Seine et sa capacité à accueillir les flux supplémentaires envisagés. Il rappelle que VNF est un établissement public de l'État, placé sous la tutelle du ministère chargé des Transports, et précise intervenir en tant qu'expert du transport fluvial, indépendamment des positions exprimées sur le projet.

Il explique que l'analyse repose sur les données de trafic collectées par VNF, principalement pour l'année 2025, et s'effectue à différentes échelles géographiques. Les 450 000 tonnes de CSR prévues annuellement dans le cadre du projet représenteraient une augmentation de l'ordre de 10% du tonnage transporté sur ce tronçon et un développement positif du transport de cette catégorie de marchandises. Il souligne également que le réseau dispose de capacités d'accueil très supérieures au trafic actuel, ce qui constitue un atout pour le report modal depuis la route.

Concernant les crues, il indique que les hausses du niveau de la Seine n'entraînent pas systématiquement l'arrêt de la navigation. Il s'appuie sur les données des trois dernières années, durant lesquelles aucune interruption de navigation n'a été enregistrée sur le tronçon étudié malgré plusieurs épisodes de crue. Il rappelle néanmoins que la navigation reste soumise à des règles de sécurité et à des contraintes hydrologiques, prises en compte dans la gestion des ouvrages fluviaux, notamment des écluses et des barrages.

En conclusion, il partage que les volumes envisagés dans le cadre de Thermo-sur-Seine sont compatibles avec les capacités du réseau fluvial.

Nicolas Crombez, RATP Solutions Ville, présente le schéma logistique envisagé pour acheminer les CSR entre la plateforme de Ris-Orangis et la chaufferie de Vitry-sur-Seine. Il explique que le schéma logistique est dimensionné en fonction du gabarit de la voie d'eau, des manœuvres, du passage des écluses et des besoins d'alimentation de Vitry-sur-Seine. Il précise que le parcours représente environ 35 kilomètres et un temps de navigation aller-retour de l'ordre de cinq heures. Les barges non motorisées seraient déplacées par des pousseurs. Le dispositif vise un maximum de six barges livrées les jours de forte activité. Les barges envisagées mesureraient environ 80 mètres de long pour 11,40 mètres de large, avec une capacité d'emport estimée à 500 tonnes de CSR, selon la densité du combustible.

Temps d'échange n°2 avec le public

Une participante, membre du club d'aviron de Ris-Orangis, attire l'attention sur les vagues générées par les pousseurs, les dangers possibles pour les pratiquants de tous les âges et les croisements de trajectoires près d'une zone utilisée pour les demi-tours.

Jacky Gabriel indique que VNF veille à la coexistence des usages commerciaux et de loisirs et que les autorisations et conditions d'exploitation devront intégrer les enjeux de sécurité. Il rappelle que VNF veille toujours à engager un dialogue partagé pour assurer cette coexistence.

Nicolas Crombez complète en précisant que la puissance des pousseurs, les dispositifs de sécurité, les lieux et horaires de manœuvre doivent être adaptés et sont soumises à validation par VNF.

Une participante, membre du club d'aviron de Soisy-sur-Seine, signale des zones de retournement d'aviron, proches du futur quai et des abords d'écluse, qui pourraient être sensibles, notamment avec le retournement des pousseurs.

Nicolas Crombez explique que les cinématiques sont à l'étude et que les retournements des pousseurs sont privilégiés dans des espaces larges, notamment près des écluses. Les horaires de pratique, trajectoires et contraintes locales devront être intégrés en concertation avec les clubs.

Un participant estime que les rotations générées pourraient représenter une hausse importante du nombre de bateaux sur le tronçon.

Jacky Gabriel distingue la capacité en tonnage du réseau du nombre de mouvements, et explique qu'un ordre de grandeur d'environ 900 barges supplémentaires par an resterait absorbable par la voie d'eau. Il affirme que le réseau peut absorber quatre fois plus que ce que prévoit le projet.

Un participant juge le schéma de flux contre-intuitif pour des fournisseurs situés près de Vitry.

Les intervenants réitèrent les justifications foncières du site de massification et l'intérêt du transport fluvial depuis Ris-Orangis.

Un participant juge les crues historiques et leur rapidité plus pertinentes pour évaluer les risques futurs dans un contexte de réchauffement climatique.

Jacky Gabriel explique avoir utilisé les données récentes de navigation et indique qu'aucune interruption de navigation n'a été enregistrée sur la période des trois années citées, malgré des épisodes de hautes eaux. Il précise qu'il ne peut prédire le comportement des crues dans les décennies futures et rappelle qu'il existe des ouvrages de régulation et des mesures de navigation.

Une participante demande comment accoster et charger les barges en période en crue sur la plateforme.

Nicolas Crombez indique que les quais et les dispositifs de transfert sont étudiés avec les niveaux d'eau connus et les contraintes d'exploitation, afin de permettre le chargement jusqu'à certains seuils. Au-delà, la manutention pourra être suspendue, notamment du fait de l'impossibilité pour les camions de rejoindre la plateforme.

Une participante demande si les autres projets de la plaine et les effets sur les petites embarcations ont été anticipés.

Jacky Gabriel répond que le réseau est considéré comme techniquement capable d'accueillir des trafics bien plus importants que l'existant, mais souligne que la sécurité et la coexistence des usages doivent systématiquement être traitées.

Conclusion

L'animateur clôt l'atelier en remerciant les participants et les intervenants. Il rappelle que la concertation préalable se poursuit et présente les prochaines rencontres. Il invite les participants à poursuivre leurs contributions sur la plateforme de la concertation.