

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

Atelier focus n°1 - « Comment intégrer au mieux la future plateforme fluviale dans son environnement ? »

Mardi 29 septembre 2026

Hôtel Best Western, Ris Orangis

Compte-rendu



Thermo sur Seine



Intervenants

Représentants du maître d'ouvrage :

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

Cabinet d'architecte-paysagiste :

- Ikbal Bouaita, Architecte associé, landForma
- Pierre Delpech, Responsable de projet, landForma
- Jean Etienne Pernot, Directeur de projet, landForma
- Quentin Barbier, Responsable de projet paysage, landForma

Commission Nationale du Débat Public (CNDP) :

- Christophe Dague, Garant de la concertation préalable
- Roland Peylet, Garant de la concertation préalable

AMO Concertation :

- Maxime Leconte, Animateur
- Robin Barbacetto, 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 premier atelier thématique s'est tenu le mardi 29 septembre 2026, de 18h30 à 21h, à l'Hôtel Best Western à Ris Orangis.

L'atelier était consacré à l'intégration de la future plateforme fluviale dans son environnement. Les participants ont pu échanger directement avec les équipes techniques et les architectes et paysagistes de l'agence landForma sur les différents enjeux liés au devenir du site, à l'insertion de la plateforme fluviale dans le territoire et partager leurs attentes, leurs points de vigilance et leurs propositions.

L'atelier était organisé en trois séquences : une première consacrée à l'insertion architecturale et paysagère de la plateforme, une deuxième son lien avec la Seine et le chemin de halage, et une troisième sur le parc et les enjeux écologiques présents sur le foncier du site. Chacune de ces séquences était suivie d'un temps d'échange avec le public.

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.

Après l'atelier, les échanges se sont poursuivis jusqu'à 21h, autour de la maquette du site de Ris-Orangis, présente tout au long de l'atelier, pour permettre aux participants de mieux visualiser l'insertion de la plateforme dans son environnement global.

2. Synthèse des échanges

Introduction

L'animateur accueille les participants, rappelle le contexte de la concertation préalable et présente l'objectif de la soirée : examiner les conditions d'intégration de la plateforme fluviale de Ris-Orangis dans son environnement. 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

Roland Peylet, garant de la concertation préalable, rappelle le rôle de la CNDP et les six principes qui encadrent la participation du public : indépendance, neutralité, transparence, argumentation, égalité de traitement et inclusion. Il précise que la concertation n'est pas un référendum, car les garants ne comptabilisent pas les opinions pour dégager une majorité, mais veillent à ce que les arguments puissent être exprimés et restitués.

Il distingue la concertation préalable du débat public. La concertation préalable est organisée par le maître d'ouvrage sous le contrôle des garants désignés par la CNDP. À son issue, les garants établissent un bilan et le maître d'ouvrage doit indiquer les enseignements qu'il tire des échanges et préciser s'il entend poursuivre le projet et, le cas échéant, dans quelles conditions.

Pendant cette présentation, **une participante** demande pourquoi la CNDP a retenu une concertation préalable plutôt qu'un débat public et interroge la différence entre la concertation préalable, la concertation continue et l'enquête publique.

Roland Peylet répond que le choix de la procédure appartient à la CNDP. Il rappelle que la concertation préalable intervient en amont de la décision du maître d'ouvrage et qu'en cas de poursuite du projet, l'information et le dialogue se poursuivent jusqu'à l'enquête publique dans le cadre d'une concertation continue autorisée par la CNDP.

La participante interroge ensuite la portée juridique du bilan des garants et l'utilité de la concertation continue.

Roland Peylet précise que les garants ne formulent pas d'avis favorable ou défavorable sur le projet et ne recommandent pas de le poursuivre ou de l'abandonner. Leur rôle est de rendre compte du déroulement de la concertation, des arguments exprimés et des points restant à éclaircir. Le maître d'ouvrage est ensuite tenu de répondre aux recommandations et interrogations formulées dans le bilan.

Plusieurs participants questionnent l'intérêt de la concertation préalable alors que l'ensemble des études ne sont pas encore disponibles.

Roland Peylet rappelle le principe, issu de la Charte de l'environnement, d'une association du public le plus en amont possible, avant que les décisions ne soient arrêtées. Il indique que la concertation continue doit précisément permettre de poursuivre l'information du public et de partager les résultats des études au fur et à mesure de leur avancement. Il ajoute que la CNDP reste présente sur le projet jusqu'à l'enquête publique, par l'intermédiaire d'un ou plusieurs garants, pendant la concertation continue.

Présentation de la plateforme fluviale de Ris-Orangis

Ronald Jacob, directeur de projet de la plateforme de Ris-Orangis, rappelle tout d'abord, que l'atelier du jour porte sur l'insertion de la plateforme et sur ses liens avec son environnement immédiat. Il indique que les questions sur les circulations routières et fluviales seront approfondies lors de l'atelier focus n°2 du 8 octobre.

Le représentant du maître d'ouvrage, revient pour commencer sur le choix de Ris-Orangis pour la plateforme fluviale. Il rappelle le fonctionnement envisagé qui consiste à acheminer les combustibles solides de récupération (CSR) par camions jusqu'à la plateforme, puis à les transférer sur des barges à destination de la chaufferie de Vitry-sur-Seine. De façon plus précise, les camions doivent être orientés vers les installations de réception, pesés puis déchargés. Le processus intègre par ailleurs un dispositif de refroidissement des essieux des camions, dont la justification reste à expliciter. Les équipements de transfert des combustibles sont conçus pour limiter l'envol de poussières. Le chargement des barges doit être réalisé au moyen de convoyeurs et de dispositifs de descente fermés jusqu'au fond des barges.

Le trafic fluvial pourrait atteindre jusqu'à six barges par jour en période de forte activité. La plateforme comprendrait également un bâtiment administratif et générerait environ 25 emplois directs. Les accès du personnel seront dissociés de ceux empruntés par les poids lourds.

Un participant demande si l'ensemble des installations représentées sur les plans se situent bien à l'intérieur de la parcelle destinée au projet. Selon lui, les plans présentés ne correspondent pas au registre cadastral.

Le maître d'ouvrage explique que l'emprise résulte d'une mosaïque de plusieurs morceaux de parcelles, pour une superficie totale annoncée d'environ 4,8 hectares, et qu'une division parcellaire doit intervenir.

Plusieurs participants questionnent le caractère inondable du site.

Le maître d'ouvrage confirme que la parcelle est située en zone rouge du plan de prévention du risque inondation (PPRI). Il explique que les activités autorisées doivent être compatibles avec ce cadre et avec le lien au fleuve, ce qui est le cas du projet. Les équipements sensibles, notamment le silo et les voies nécessaires au fonctionnement du site, seront positionnés au-dessus de la cote de référence, tandis que d'autres parties du terrain pourraient être inondées.

Dans la poursuite de ces échanges, **un participant** demande comment les camions pourraient accéder au site pendant une crue.

Le maître d'ouvrage répond que la plateforme serait arrêtée lorsque les conditions de crue empêchent son fonctionnement et qu'un dispositif de relais à Vitry-sur-Seine permettrait d'assurer la continuité du service.

Un participant indique ne pas retrouver ce fonctionnement dans les documents de la SEMOP.

Le maître d'ouvrage répond que le principe de continuité et de moyens de secours est bien prévu, mais qu'il n'est pas présenté avec le même niveau de détail dans les documents disponibles.

Un participant demande sur quelles bases repose l'estimation d'une indisponibilité limitée à quelques semaines lors des crues. Il s'interroge notamment sur la compatibilité de ces estimations avec les effets du changement climatique. Il estime que le changement climatique accroît l'incertitude et considère que les références historiques ne permettent pas, à elles seules, d'anticiper les crues futures.

Le maître d'ouvrage répond que ces estimations reposent sur des modèles et références publiques, notamment ceux mobilisés dans le PPRI et la crue de 1910.

Temps 1 - L'insertion architecturale et paysagère de la plateforme

Ikbal Bouaïta, architecte associé du cabinet landForma, présente ensuite les principes d'insertion du site. Il souligne sa situation entre la Seine et les voies ferrées, qui a structuré la réflexion architecturale et paysagère. Le projet est présenté comme une opportunité de réduire l'emprise bâtie, de désartificialiser une partie du terrain et de restaurer des continuités écologiques entre les différents milieux présents autour de la parcelle.

L'architecte s'appuie sur des photographies de l'état actuel de la friche. Il décrit un terrain très largement imperméabilisé, marqué par les anciennes activités industrielles et présentant aujourd'hui une valeur écologique limitée. Le corridor écologique existant est qualifié de fragmenté. La conception paysagère vise donc à utiliser les espaces libérés par la recomposition du site pour renforcer les continuités écologiques et créer, à terme, des espaces susceptibles de jouer un rôle de halte pour la faune.

Ikbal Bouaïta indique rechercher une implantation compacte des équipements industriels afin de libérer le plus d'espace possible pour la renaturation. Il évoque un objectif supérieur à la moitié du site consacré à des espaces renaturés, répartis sur l'ensemble de la friche, ainsi qu'un programme de plantation d'environ 1000 arbres.

Enfin, des maquettes et vues en trois dimensions sont présentées pour illustrer l'insertion des bâtiments et des aménagements. L'architecte précise que l'un des objectifs est d'éviter que l'équipement industriel ne « s'impose » dans le paysage : la compacité des constructions, leur positionnement et le traitement paysager des abords sont travaillés conjointement afin de réduire leur présence visuelle et d'inscrire le projet dans la transformation plus large de la friche.

Temps d'échange n°1 avec le public

Un participant estime que la réflexion architecturale et paysagère reste trop circonscrite à la parcelle du projet. Il rappelle l'ambition portée au sein de la commune pour requalifier plus largement les friches du secteur, valoriser le patrimoine naturel et maintenir une activité économique. Il considère que la cessation d'activité d'installations voisines aurait pu permettre d'élargir le périmètre de réflexion et de rechercher une cohérence plus globale entre les projets d'aménagement du secteur et le projet de la SEMOP.

Il insiste également sur la situation particulière du site, qui bénéficie à la fois de la proximité de la Seine, de la voie ferrée et des infrastructures routières. Il regrette que le recours au ferroviaire n'ait pas été davantage envisagé pour mutualiser les flux. Enfin, il évoque les difficultés de circulation à l'entrée de Ris-Orangis depuis Draveil et propose d'élargir la réflexion à l'ouverture de l'avenue Mac Cormick afin de désengorger le sud de la commune. Il estime que l'accueil du projet nécessiterait des compensations importantes pour le territoire.

Un autre participant conteste plus largement l'intérêt même de l'étape intermédiaire de transfert à Ris-Orangis et demande pourquoi les combustibles ne seraient pas acheminés directement jusqu'à Vitry-sur-Seine.

Un participant questionne la hauteur des bâtiments,

Le maître d'ouvrage répond que le point le plus haut du projet atteindrait environ 18 mètres et que le silo culminerait à environ 16 mètres.

Plusieurs échanges portent ensuite sur le bruit et les poussières, notamment pour les habitants de Draveil situés de l'autre côté de la Seine. **Un participant** demande comment les niveaux sonores ont été évalués et quelles mesures empêcheront les nuisances liées au déchargement des camions, au transport des CSR et au chargement des barges. Il souligne que leur chute et leur entrechoquement pourraient générer du bruit et des poussières, notamment compte tenu des vents dominant vers Draveil.

Le maître d'ouvrage explique que le chargement sera effectué au plus près du fond de la barge, avec un système qui accompagne le combustible (désigné par le terme imagé de « chaussette »), afin de limiter la hauteur de chute et le bruit émis.

Le participant estime néanmoins qu'en l'absence d'études achevées sur les effets à Ris-Orangis et à Draveil, le public ne dispose pas encore de tous les éléments nécessaires pour se prononcer. Il questionne également la compatibilité entre le corridor écologique présenté et les nuisances sonores potentielles du site.

Le maître d'ouvrage rappelle que le projet se trouve encore en phase de concertation préalable et que les études en cours doivent précisément quantifier ses effets sur l'environnement proche.

Roland Peylet souligne l'importance de donner au public de la visibilité sur les résultats de l'étude d'impact lorsqu'ils seront disponibles.

Une participante interroge alors le calendrier réglementaire du projet.

Le maître d'ouvrage indique que les études, dont l'étude d'impact, devraient être finalisées au premier trimestre 2027 avant l'instruction par les services de l'État. Il précise que le bureau d'études chargé de ce travail est KALIES.

Suite à cette réponse, **plusieurs participants** questionnent l'articulation entre la décision du maître d'ouvrage, la concertation continue et l'enquête publique.

Roland Peylet explique que la concertation préalable permet de faire remonter des recommandations suffisamment tôt pour que le projet puisse encore évoluer, voire ne pas être poursuivi. Il distingue cette phase de l'enquête publique, qui intervient plus tard dans le processus d'autorisation.

Un participant estime que la complexité des procédures ne doit pas donner le sentiment d'une démarche illisible ou d'une mise à distance du public. Il demande que le calendrier fasse apparaître clairement les moments auxquels les contributions peuvent encore modifier le projet et les étapes auxquelles certaines décisions deviennent plus difficiles à remettre en cause.

L'animateur renvoie à la partie 7.2 « Le calendrier prévisionnel et les étapes réglementaires » du dossier de concertation qui présente ces éléments en détail.

Christophe Dague précise que le bilan de la concertation distingue les éléments qui apparaissent aux yeux des garants comme étant des éléments à éclaircir. Le porteur du projet est alors tenu de répondre dans les 2 mois à ces points de questionnement.

Temps 2 - Le lien avec la Seine, le chemin de halage

Jean Etienne Pernot, directeur de projet au sein du cabinet d'architecture landForma, présente le rapport du projet à la Seine. Il indique que le site est pensé pour pouvoir absorber une partie des effets d'une crue sans que les équipements essentiels soient affectés, en maintenant les fonctions sensibles hors d'eau.

Le chemin de halage constitue un autre enjeu majeur. Il estime qu'il est aujourd'hui peu lisible, insuffisamment signalé et peu sécurisé. Le projet prévoit de le conserver et de l'intégrer à un aménagement plus large des berges afin de renforcer les usages de promenade et de rendre les bords de Seine plus accessibles.

Le passage des combustibles entre la plateforme et les barges doit s'effectuer au-dessus du chemin de halage par l'intermédiaire de portiques et de convoyeurs. Il précise que la circulation piétonne doit rester possible sous ces équipements et que les autorisations et servitudes nécessaires devront être obtenues pour permettre cette organisation.

Un participant questionne la compatibilité entre le niveau sonore de l'installation et la promenade du public et la présence de faune, sur le chemin de halage. Pour lui, le bruit généré ne va pas inciter le public à promener sur le chemin.

Le maître d'ouvrage répond qu'une première modélisation a été réalisée de l'ordre de 55 dB au premier point d'émergence et d'environ 65 dB sur le site, en précisant que ces résultats doivent encore être approfondis dans les études.

La circulation sous les convoyeurs est également interrogée. **Un participant** demande comment les promeneurs pourront passer alors que les CSR doivent survoler le chemin de halage.

Le maître d'ouvrage indique que le portique sera positionné au-dessus du chemin, que le passage restera ouvert et qu'il devra être sécurisé. Il est précisé que cette organisation nécessitera les autorisations de servitude appropriées.

Temps 3 - Le parc et les enjeux écologiques

Quentin Barbier, paysagiste au sein du cabinet d'architecture landForma, présente trois objectifs principaux pour le futur parc qui sera associé, sur la parcelle, au site de stockage : restaurer des écosystèmes aujourd'hui dégradés et recréer une continuité écologique sur un corridor fragmenté ; permettre une réappropriation des berges par le public en articulation avec les autres projets portés à Ris-Orangis ; et proposer des usages compatibles avec les caractéristiques environnementales du site.

Plusieurs types de milieux sont identifiés : les haies en bord de Seine, qui seraient épaissies ; clairières ; prairies ; ainsi que des mares participant notamment à la gestion de l'eau et du risque d'inondation. L'objectif est de relier ces milieux afin d'améliorer leur fonctionnement écologique à l'échelle de la parcelle. Une haie bocagère est également envisagée autour d'une partie du projet, ainsi que des aménagements destinés à offrir une halte à l'avifaune migratrice. Le projet paysager doit évoluer avec les saisons et s'appuyer sur la végétation existante.

En parallèle de la restauration écologique, l'équipe prévoit des usages pour le public : cheminements autour des mares, espaces de clairière permettant de s'arrêter à distance des zones d'activité et des espaces de pique-nique. L'objectif annoncé est de rendre le parc attractif tout en maintenant des zones plus calmes pour la biodiversité.

Il présente ensuite plus précisément le parcours des poids lourds via une vue du site projetée. Il est expliqué que le circuit a été rendu aussi compact que possible et que le combustible puisse être déchargé directement dans une fosse afin d'éviter de multiplier les convoyeurs sur l'ensemble du site. Il est précisé que les convoyeurs seront installés en surface.

Un participant demande comment s'effectuera concrètement le vidage des camions. Il est indiqué que les remorques disposent d'un système d'ouverture permettant le déchargement dans la fosse. **Un participant** relève que la description donnée pendant l'atelier ne lui paraît pas correspondre à celle figurant dans le dossier de concertation, qui mentionnerait un déchargement par l'arrière.

Temps d'échange n°3 avec le public

Un participant demande comment le projet de corridor écologique s'articule concrètement avec les circulations de camions et avec les grands espaces naturels environnants, notamment la forêt de Sénart.

Le paysagiste répond qu'il ne s'agit pas nécessairement de créer un corridor continu, mais plutôt une succession de milieux fonctionnant comme des « pas japonais », principalement pour l'avifaune. Il rappelle que l'équipe intervient sur la seule emprise du projet, mais que les aménagements voisins peuvent renforcer cette continuité à une échelle plus large.

Plusieurs participants demandent si cette réflexion est coordonnée avec la Ville de Ris-Orangis et Grand Paris Sud, en particulier avec les autres projets de réhabilitation des berges, notamment celui mené par l'architecte Alexandre Chemetoff sur la commune.

Le cabinet d'architecture indique rechercher une transformation progressive du site en s'appuyant sur les milieux déjà présents.

Roland Peylet souligne l'intérêt de la remarque sur la complémentarité à rechercher entre les différents projets.

Un participant demande si le parc ne sera accessible que depuis le chemin de halage.

Le maître d'ouvrage répond qu'effectivement, l'accès du public se fera par ce chemin.

Les délais de développement de la végétation sont également interrogés. **Un participant demande** si le choix des essences tient compte du changement climatique et du fait que les conditions futures pourraient ne plus correspondre aux conditions actuelles.

Le paysagiste répond que la croissance sera progressive et dépendra notamment de la taille des sujets plantés. Il prévoit une palette d'essences diversifiée et adaptée à l'évolution du climat, en s'appuyant sur les haies et prairies existantes et en complétant progressivement les différents étages de végétation.

Une participante demande si des arbres existants seront abattus.

Le maître d'ouvrage répond que des arbres devront être abattus au droit de la zone de chargement de la barge et qu'ils seront compensés.

La participante demande s'il serait possible de modifier le projet pour éviter ces coupes.

L'architecte répond que cela aurait un impact sur la hauteur du système de chargement qui devrait alors être surélevé. Il précise également que les arbres concernés se situent principalement dans des alignements ou linéaires végétalisés plutôt qu'en sujets isolés.

Le sujet de la délimitation de la parcelle est évoqué à nouveau. **Un participant** estime que certains aménagements présentés sont dessinés hors de la parcelle que la SEMOP prévoit d'acquérir et demande les références cadastrales exactes.

Le maître d'ouvrage indique qu'une acquisition sur une emprise plus large doit être suivie d'une nouvelle division parcellaire afin d'aboutir à l'emprise d'environ 4,8 hectares. Il indique que les références sont précisées dans une réponse mise en ligne sur la plateforme de concertation.

Le sujet du bruit du remplissage des barges est évoqué de nouveau. **Le maître d'ouvrage** prend note de ce point d'attention et indique se renseigner auprès de son bureau d'étude pour obtenir des modélisations sur les émissions sonores. Il rappelle que le système de « chaussette » permet de déposer le combustible en fond de barge et donc réduire le bruit émis.

Un participant critique par ailleurs la manière de regrouper plusieurs questions avant d'y répondre, estimant que cela rend les échanges difficiles à suivre. **L'animateur** prend acte de la remarque.

À une question sur la durée des travaux, **le maître d'ouvrage** indique une durée d'environ un an et demi. **Un participant** demande également s'il serait possible d'organiser la visite d'une installation fonctionnant selon un principe comparable, afin de voir concrètement les opérations de réception, de convoyage et de chargement. **Le maître d'ouvrage** prend note de cette demande.

Un participant questionne l'ombre portée des bâtiments sur les espaces boisés. Le **cabinet d'architecture** répond que les études d'ensoleillement ne montrent pas que l'ensemble de la partie boisée serait placé dans l'ombre des bâtiments.

Temps d'échanges autour de la maquette du site

En fin d'atelier, les participants sont invités à se rapprocher de la maquette.

Les échanges se poursuivent de manière plus informelle autour de plusieurs sujets : la création ou non d'une nouvelle voie sur le site, les périodes de fonctionnement de la plateforme, les continuités végétales, les modalités d'accostage des barges, la manière dont le bois B et les CSR seraient distingués lors de leur manutention, ainsi que la localisation exacte des points de vue utilisés pour les vues projetées.

Un participant évoque également le risque, selon lui, de dévalorisation foncière des propriétés situées à proximité et demande si une indemnisation est envisagée. **Le maître d'ouvrage** répond que cette appréciation relève de sa perception et que la parcelle est historiquement à vocation industrielle.

La question du bruit permanent est de nouveau soulevée. **Le maître d'ouvrage** rappelle que les niveaux sonores et leurs effets feront l'objet d'une quantification dans les études en cours.

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, notamment les rendez-vous consacrés aux autres thématiques du projet. Il invite les participants à poursuivre leurs contributions sur la plateforme de la concertation.