

12
DEC
2025

AVIS

Liaison Seine-Escaut : Les clés de la réussite pour les acteurs territoriaux franciliens



**AVIS N°
2025-15**

Liaison Seine-Escaut : Les clés de la réussite pour les acteurs territoriaux franciliens

Avis n° 2025-15

présenté au nom de la Commission Transports,
Infrastructures et Mobilités par Didier LEANDRI et
présidé par Jean-Pierre GAUMET

12 décembre 2025

La présidente
Valérie MULLER



Cet avis a été adopté :
Suffrages exprimés : 157
Pour : 107
Contre : 21
Abstentions : 27
Ne prend pas part au vote : 2

Préambule

Transformer une offre d'infrastructure en offre de service

Le Canal Seine Nord est une infrastructure fluviale visant à relier par un nouveau canal à grand gabarit le bassin versant de la Seine, et notamment l'agglomération parisienne, avec le réseau fluvial du Nord de la France et du Bénélux.

Ce canal de 107 kilomètres doit relier l'Oise, au niveau de Compiègne, au canal Dunkerque – Escaut, à Aubencheul-au-Bac dans le département du Nord.

Dans le présent avis, c'est l'ensemble de la liaison Seine-Escaut, comprenant le chantier en cours du Canal Seine Nord Europe (CSNE), qui sera analysé, comprenant notamment pour la partie francilienne le projet de mise au grand gabarit de l'Oise (projet MAGEO) et la mise au gabarit du tronçon Bray - Nogent en amont de l'agglomération parisienne.

Les grands enjeux de l'ouverture de la liaison Seine-Escaut pour la Région Île-de-France :

Complémentaires des enjeux déjà existants sur l'Axe Seine, les grands enjeux de la création d'un nouvel axe fluvial Nord/Sud via la liaison Seine - Escaut dans son ensemble sont les suivants :

- Réduire la dépendance de l'Île-de-France aux grands ports d'importation nord-européens (Anvers, Rotterdam, ...) ;
- Réduire la dépendance de l'Île-de-France au « Tout Routier » et développer l'intermodalité à travers les modes fluviaux et ferroviaires ;
- Recréer tout au long de l'axe fluvial et en particulier sur sa partie francilienne, des filières économiques génératrices d'emplois : filières industrielles, logistiques, de tourisme et de loisirs, etc.
- Contribuer significativement à la décarbonation de la Région-capitale.

Le présent Avis a pour objectif de présenter les principales clés de la réussite de la liaison Seine - Escaut au sens large, en cours de réalisation, pour les acteurs territoriaux franciliens, ceci par la mise en œuvre d'actions concrètes et de mesures de politiques publiques régionales.

L'élément - clé de réussite consistera pour la Région Ile de France à passer d'une vision d'infrastructure, à continuer de piloter, à une vision de service encore à bâtir.



Historique du projet

Le canal du Nord

En 1839 le canal de la Sambre à l'Oise est mis en service pour alimenter Paris en charbon provenant du bassin minier de Charleroi en Belgique ; le développement du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais pour répondre aux besoins de la révolution industrielle amenant le canal de Saint-Quentin à saturation, le concept d'un nouveau canal est inclus dans le Plan Freycinet et présenté à la chambre des députés en 1882.

En 1903 le gouvernement autorise la construction d'un canal de 93 kilomètres entre Arleux et Pont-l'Évêque, capable d'accueillir des péniches de 300 tonnes dites de « gabarit Freycinet ».

La construction du canal du Nord débuta en 1908 ; en 1914, trois quarts des excavations, 11 écluses et la totalité des ponts étaient réalisés, mais la Grande guerre interrompit les travaux ; c'est seulement après la Seconde guerre mondiale, face aux besoins de transport d'une économie en forte croissance, que le canal du Nord sera complété pour ouvrir à la navigation en 1966.

Le projet de canal à grand gabarit

Entre les années 1950 et les années 1980, les canaux historiques entre le port de Dunkerque et Mortagne-du-Nord (59) sont agrandis ; ils forment le canal Dunkerque - Escaut à grand gabarit, capable d'accueillir des péniches de 3 000 tonnes ; ces péniches étant trop grandes pour le canal du Nord, un nouveau canal est nécessaire pour leur permettre de rejoindre le Bassin parisien.

En 1984, le canal « Seine-Nord » est inscrit au schéma directeur national des voies navigables ; le projet prévoit la création d'un nouveau canal à grand gabarit devant relier le canal Dunkerque-Escaut, lui-même connecté au réseau fluvial du Nord et de l'Est de l'Europe, à la Seine via l'Oise.

L'Île-de-France est la première région économique française et le port de Paris le premier port fluvial français, il s'agit aussi de mieux connecter les ports normands du Havre et de Rouen, avec les ports de Dunkerque, Anvers et Rotterdam, ainsi qu'avec le réseau fluvial du Benelux et le bassin du Rhin.

En 1997 une concertation publique pour le choix du tracé du canal Seine-Nord est lancée par le ministre des transports : parmi les tracés proposés, le plus court (104 km) est retenu en 2002 par le gouvernement de Lionel Jospin.

Fin 2003, le nouveau canal est inscrit au schéma national d'infrastructures de transport français. En 2004, il devient l'un des trente projets prioritaires du futur réseau transeuropéen de transport (« RTE-T ») et fait l'objet d'une directive régionale d'aménagement adoptée le 4 août 2020 qui doit s'appliquer comme référentiel d'aménagement du territoire et qui vise à assurer la cohérence des aménagements bord à canal et leurs continuités.

Recommandations

Garantir le bon phasage et le bon niveau de soutien financier des différents chantiers d'infrastructures en Île-de-France, en mettant en préalable la mise au grand gabarit de l'Oise (projet MAGEO) qui assure la jonction avec le canal Seine-Nord ;

Concernant le projet de mise au grand gabarit de l'Oise (MAGEO), sécuriser le plan de financement en 2026 avec les autres cofinanceurs que sont l'Etat, l'Union Européenne et le maître d'ouvrage Voies Navigables de France (VNF) ;

Mettre en place une gouvernance économique transverse à travers une agence de développement, afin de consolider la coopération entre les acteurs économiques, aux différentes échelles territoriales, avec les objectifs suivants :

- Mieux identifier les stratégies de développement économique et logistique permises par la liaison et mettre à jour les documents stratégiques,
- Concevoir avec les acteurs territoriaux une offre de services dédiée aux enjeux et opportunités de la nouvelle liaison,
- Fournir un point d'entrée unique aux entreprises souhaitant positionner leur activité en tenant compte de ce nouvel écosystème,
- Renforcer la coopération entre les régions concernées pour atteindre cet objectif de manière coordonnée, les régions Ile-de-France, Normandie, Hauts-de-France, mais également la Région Grand-Est.

Renforcer l'accompagnement par les dispositifs régionaux des entreprises, des acteurs et des filières économiques concernés, pour faire progresser la part modale du transport fluvial ;

Participer à la compétitivité et à l'attractivité du secteur fluvial par les actions suivantes :

- Accroître la contribution régionale au Plan d'aide à la Modernisation de la cale (PAMI), géré par Voies Navigables de France (VNF) et opérer un fléchage d'une partie de cette contribution vers les opérations en lien avec la liaison Seine Escaut,
- Encourager l'Etat à soutenir le « pavillon français » fluvial, avec l'objectif de réduire les écarts de compétitivité avec les autres pavillons fluviaux européens,

- Faire connaître les métiers du transport fluvial auprès des jeunes franciliens via l'agence ORIANE et favoriser les orientations vers cette filière professionnelle et vers les formations adaptées,
- Mobiliser les services de l'Education Nationale partenaires de la Région dans le même objectif,
- Soutenir et contribuer à l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) lancé par la filière professionnelle du transport fluvial pour la relocalisation du Centre de Formation (CFA) de la navigation intérieure, en bord à voie d'eau sur le territoire de l'Ile-de- France ;

Coordonner au niveau régional la thématique du tourisme et des loisirs fluviaux concernant la partie francilienne de la liaison ;

Mieux connaître, anticiper et maîtriser les enjeux fonciers autour de la voie d'eau

Le contexte national et régional est celui d'une raréfaction du foncier disponible et des limites posées à l'artificialisation par l'objectif du Zéro artificialisation net (ZAN) ; afin de collecter et de partager les informations sur le foncier disponible le Ceser préconise de faire travailler les agences d'urbanisme sur un catalogue foncier des bords à voie d'eau sur le périmètre de la liaison Seine - Escaut, ceci dans le but d'alimenter un système d'information partagé (SIG) entre les acteurs et de mieux maîtriser la stratégie foncière ; dans ce cadre :

- Encourager l'adoption d'un modèle logistique fondé sur la réutilisation ou la densification de l'existant et d'une logistique « verticale » ;
- Inclure la liaison Seine-Escaut dans les documents de planification territoriale pour garantir une disponibilité foncière, à partir du SDRIF-E vers les documents d'urbanisme locaux (SCoT, PLU et PLUi),
- Intégrer la question des usages partagés dans les aménagements fonciers en bord à voie d'eau ;

Poursuivre la prise en compte des enjeux environnementaux et de gestion de l'eau et assurer le respect de la biodiversité dans les zones concernées par la liaison Seine – Escaut.

À retenir

La liaison Seine-Escaut constitue un vecteur logistique indispensable pour l’approvisionnement de l’Île-de-France et le redéploiement des activités économiques dans l’Ouest francilien ; elle est un levier puissant d’aménagement du territoire et de souveraineté économique de la Région Île-de-France qui doit être perçu, porté et organisé comme tel.

La liaison Seine-Escaut c’est :

- Un système de transport à dimension nationale et européenne déjà mis en œuvre et financé avec un appui fort de la Région Île-de-France,
- Un système de transport dont la réussite impose :
 - Une coordination parfaite de la mise en œuvre des infrastructures qui composent la liaison, en termes de caractéristiques techniques comme de phasage et de financement,
 - Une préparation des acteurs territoriaux franciliens, notamment économiques, qui doivent se voir proposer dès maintenant un accompagnement et une offre de services adaptés, en s’appuyant sur les opérateurs de l’Etat en Région, tels que HAROPA PORT et VNF.

La période qui s’ouvre doit amener les acteurs territoriaux à passer de l’infrastructure à son usage.



Photo : chantier de l’écluse de Montmacq, située sur les communes de Montmacq et de Cambronne-lès-Ribécourt dans l’Oise (photo Alliance Seine Escaut)

SOMMAIRE

01. Introduction

- 1.1 Contexte
- 1.2 Objectifs

02. 1ère partie la liaison Seine Escaut, un projet en phase de mise en œuvre et financé

- 2.1 Un projet à différentes échelles, toutes interdépendantes
- 2.2 L'intégration du canal au sein du réseau Seine-Escaut et la logique de corridor
- 2.3 Le projet Seine-Nord proprement dit.
- 2.4 Les aménagements prévus sur le Bassin de la Seine dans le périmètre Seine-Escaut
- 2.5 Les projets sur le Territoire de l'Île de France hors périmètre Seine-Escaut
- 2.6 Les projets au titre du SDRIF-E tel qu'adopté par le CR le 11 septembre 2024
- 2.7 des projets aujourd'hui financés

03. 2^{ème} partie la liaison Seine Escaut, un outil stratégique pour le Territoire porteur d'opportunités nouvelles pour les Acteurs Territoriaux

- 3.1 Levier logistique et compétitivité économique
- 3.2 Projections d'activité sur l'axe Seine-Escaut
- 3.3 Réindustrialisation et aménagement du territoire

04. 3^{ème} partie TITRE Les Clés de la Réussite : Actions et Politiques Publiques à mettre en œuvre

4.1 Optimisation des infrastructures et intermodalité

4.2 Accompagnement des entreprises et des filières économiques

4.3 Prise en compte des enjeux environnementaux

4.4 Maîtrise foncière, intégration territoriale et planification urbaine

4.5 Gouvernance et coopération interrégionale



© Haropa port



PARTIE

01.

01.Introduction

1.1 Contexte

La liaison Seine-Escaut constitue une infrastructure essentielle pour le développement du transport multimodal en Europe. Son objectif principal est de relier les bassins de la Seine et de l'Escaut par un réseau fluvial de grand gabarit sans discontinuité, permettant une amélioration significative de la logistique régionale et internationale dans un objectif de décarbonation.

La liaison Seine-Escaut vise à décongestionner les axes routiers, réduire l'empreinte carbone du transport de marchandises et favoriser une compétitivité accrue des entreprises implantées dans les territoires traversés.

Lancée dans le cadre du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), la liaison Seine-Escaut bénéficie d'un co-financement de l'Union Européenne, de l'État français et des collectivités territoriales. Au sein de la liaison Seine-Escaut, le canal Seine-Nord Europe, maillon central de la liaison Seine-Escaut, projet d'envergure nationale et européenne. Son ouverture complète est prévue d'ici 2032, avec un impact direct sur le transport, l'environnement et l'économie des régions concernées.

La Région Ile-de-France pourra bénéficier d'un axe de circulation supplémentaire qui donnera une option nouvelle, plus écologique, aux chargeurs et aux logisticiens pour la desserte du Bassin parisien avec l'objectif de ralentir la progression du trafic routier de fret, de garantir l'approvisionnement de l'Ile de France et le redéploiement des activités économiques dans l'Ouest francilien et de limiter la dépendance économique aux ports d'importation nord européens.

En 2017 un groupe de travail inter-Ceser réunissant les Ceser Ile-de-France, Normandie et Hauts-de-France avait produit un document commun intitulé « Axe Seine / Canal Seine-Nord Europe : une complémentarité à bâtir, des conditions de réussite à définir au service du développement des trois régions[1] ».

Ce document était destiné à révéler le potentiel de développement que pouvait revêtir le nouveau canal au sein de la liaison Seine-Escaut, alors qu'il n'était qu'au stade de projet.

[1] Document commun des trois Ceser Ile-de-France, Normandie et Hauts-de-France, adopté à l'automne 2017 par les assemblées plénières des trois Ceser. <https://www.ceser-iledefrance.fr/ressource/axe-seine-canal-seine-nord-europe-une-complementarite-a-batir-des-conditions-de-reussite-a-definir-au-service-du-developpement-des-trois-regions/>

La décision de réalisation effective intervenue depuis, ainsi que la mise en œuvre des premiers travaux à partir de 2023 appellent à la poursuite de ce travail dans une nouvelle étape destinée pour l'Ile-de-France et ses acteurs à se préparer à l'entrée en service du nouveau canal à l'horizon 2032.

La question n'est donc plus tant de réunir les conditions de réalisation de la nouvelle infrastructure que de garantir la capacité collective à en optimiser l'utilisation. Ainsi ce Rapport ne vise pas à rouvrir un débat sur l'opportunité du canal mais bien à préparer les acteurs territoriaux à son entrée en service.

- Si la vocation du canal est a priori logistique, c'est bien son caractère multidimensionnel, systémique, et sa capacité de transformation profonde des territoires renvoyant aux ambitions régionales en matière de développement et d'aménagement, qui nécessitent que le Ceser s'en saisisse à nouveau.
- Ce rapport vise à offrir une vision approfondie des enjeux et des stratégies à mettre en œuvre pour faire de la liaison Seine-Escaut un moteur de transformation économique et écologique au service du territoire francilien.

Carte n°1 : positionnement du canal Seine-Nord (Jaune) au sein de la liaison Seine-Escaut (Bleu)[1]



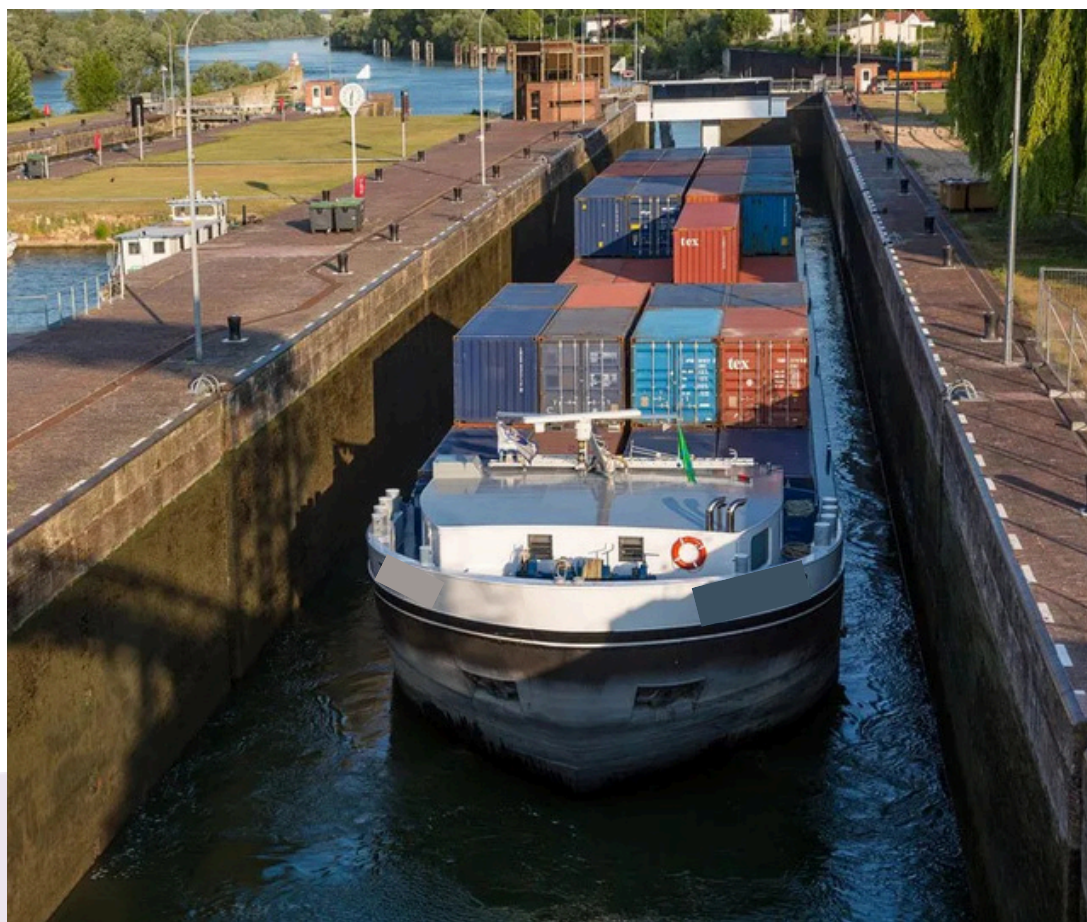
[1] Alliance Seine Escaut, <https://alliance-seine-escaut.org> et « La carte du Réseau », Seine Escaut, <https://seine-scheldt.eu/carte-du-reseau/>

1.2 Objectifs du projet

Ce rapport a pour objectif de :

- Présenter les opportunités offertes par la liaison pour les acteurs territoriaux.
- Analyser les risques liés à une absence d'engagement des parties prenantes.
- Identifier les politiques publiques à mettre en œuvre pour maximiser l'impact positif de la liaison.
- Élaborer des recommandations stratégiques pour assurer la réussite de la liaison Seine-Escaut.

La liaison Seine-Escaut étant une infrastructure d'envergure européenne bien-sûr mais avant tout inter-régional, il est crucial d'adopter une approche coordonnée impliquant l'ensemble des acteurs socio-économiques concernés.



© Alliance Seine-Escaut



© Alliance Seine-Escaut

PARTIE

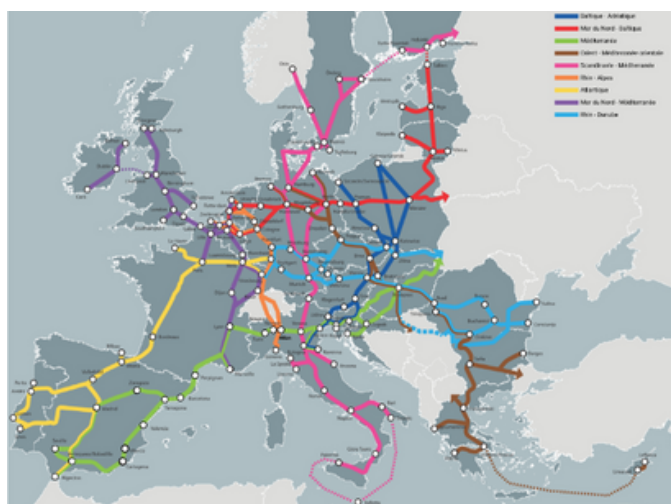
02.

02. La liaison Seine-Escaut : Un outil en phase de mise en œuvre et financé

2.1 Une infrastructure à différentes échelles, toutes interdépendantes

L'Île-de-France se situe à l'intersection de deux des neuf corridors européens de transport : le corridor « Atlantique » et le corridor « Mer du Nord/Méditerranée ».

- Le corridor « Mer du Nord/Méditerranée » connecte les ports maritimes de Felixstowe, Dunkerque, Rotterdam, Anvers et Marseille et les ports intérieurs de Lille, Metz, Mannheim, Strasbourg, Lyon et Paris permettant ainsi le raccordement de la Vallée de la Seine aux ports du Benelux ; cette connexion, principalement par la voie navigable, peut répondre aux besoins du commerce international intra-européen de l'Île-de-France très orienté vers l'Est et le Nord de l'Europe.
- Le corridor « Atlantique » relie les régions du Sud-Ouest de l'Europe au centre de l'Union européenne, reliant les ports de la péninsule ibérique d'Algeiras, Sines, Lisbonne, Porto et Bilbao à travers l'Ouest de la France à Paris et en Normandie (jusqu'au port du Havre) et plus à l'Est jusqu'à Strasbourg et Mannheim. Il couvre le rail, la route, les aéroports, les ports et la voie navigable que constitue la Seine.



La dimension maritime joue un rôle crucial sur ce corridor « Atlantique ». L'axe Le Havre – Paris jusqu'à Strasbourg en constitue un des maillons essentiels et répond à la volonté de l'Europe de développer des axes de transport Est/Ouest et de proposer des solutions alternatives à la congestion des ports d'Anvers et Rotterdam et des axes de transport Nord/Sud les desservant.

Carte n°2 : carte des 9 couloirs de transport du réseau magistral européen des RTE-T[1]

[1] Institut Paris Région

2.2 L'intégration du canal Seine Nord au sein du réseau Seine-Escaut et la logique de corridor

Le réseau Seine-Escaut constitue un ensemble d'infrastructures fluviales à grand gabarit, c'est-à-dire de voies répondant aux standards européens actuels des infrastructures de voies navigables.[1]

Il consiste en la régénération, l'agrandissement et la modernisation de plusieurs voies navigables existantes en France et en Belgique, ainsi que dans la construction du Canal Seine-Nord Europe, liaison manquante entre le bassin de la Seine et celui de l'Escaut.

L'objectif de cette liaison est de mettre en place une nouvelle offre de transport multimodale et écologique.

La supervision de la réalisation de la liaison Seine-Escaut est menée par le Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE) Seine-Escaut, qui réunit quatre acteurs de la voie d'eau en France et en Belgique : Voies navigables de France (VNF), De Vlaamse Waterweg (DVW), le Service public de Wallonie (SPW) ainsi que la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE).

D'ici 2032, 1 100 km de voies fluviales à grand gabarit seront mis en réseau, traversant six régions européennes et reliant 50 ports maritimes, 90 ports de plaisance, 60 ports intérieurs et 360 communes.

La réalisation du réseau Seine-Escaut est encadrée par une Décision d'Exécution adoptée par la Commission européenne le 27 juin 2019 et révisée le 10 juillet 2024[2]. Ce texte décrit les actions nécessaires et leur calendrier de réalisation.

Proportionnellement, sur les 1 100 km de voies fluviales de Seine-Escaut, 76 % se situeront en France (dont presque la moitié dans les Hauts-de-France), 14 % en Flandre et 10 % en Wallonie.

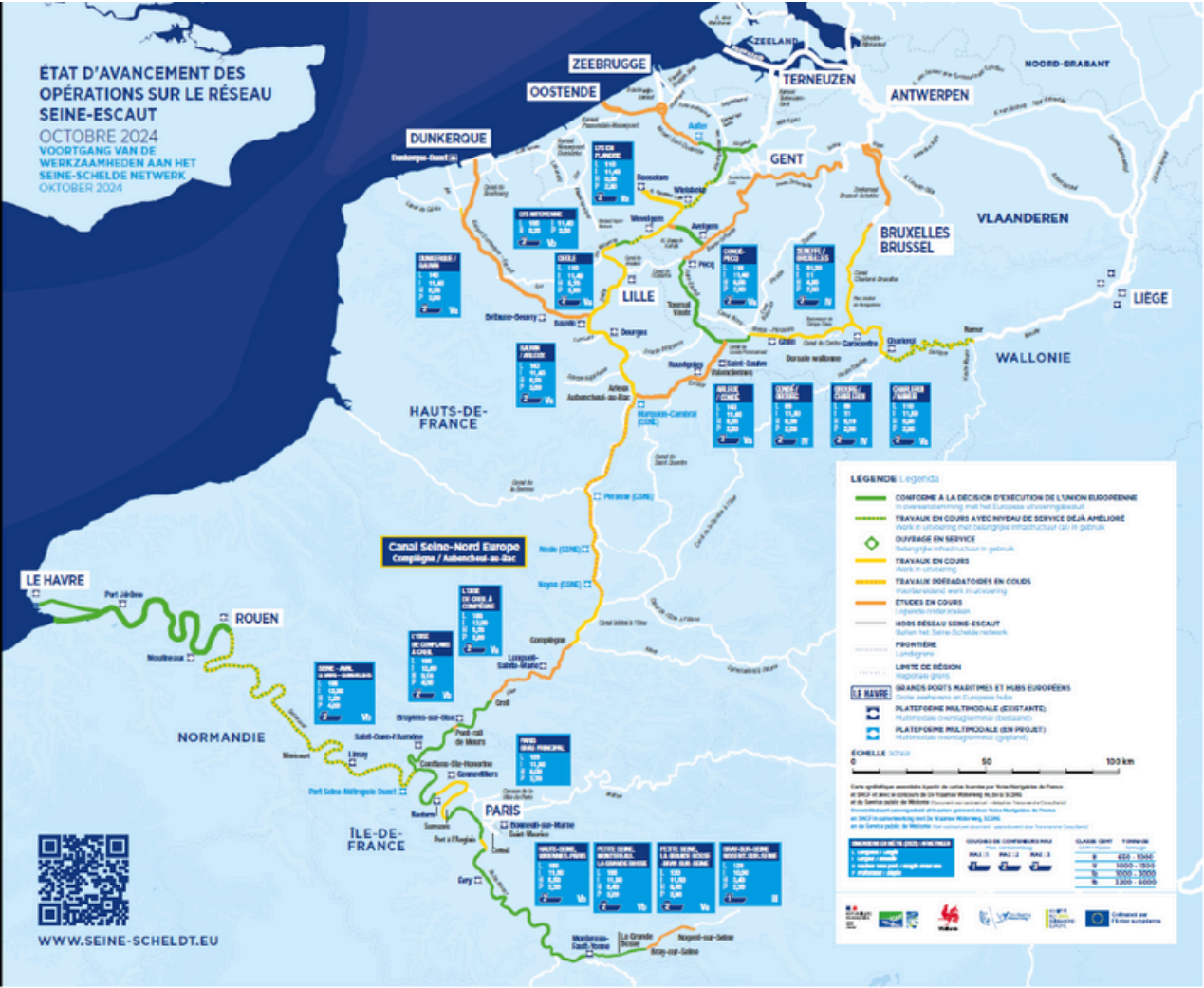


© Alliance Seine Escaut

[1] En Europe, les gabarits fluviaux standard sont au nombre de six, désignés par des « classes » (de I à VI) : les classes de IV à VI étant le « grand gabarit », c'est-à-dire des tonnages de navires compris entre 1000 et 4500 tonnes (voire au-delà)

[2] Commission européenne, Décision d'exécution de la Commission relative au projet transatlantique Seine Escaut sur les corridors de réseau central « Mer du Nord – Méditerranée » et « Atlantique », 10 juillet 2024

Carte n°3 : état d'avancement des opérations sur le réseau Seine-Escaut[1]



[1] Site internet du projet Seine-Escaut : www.seine-scheldt.eu, octobre 2024

2.3 Le canal Seine-Nord proprement dit.

Entièrement situé sur le territoire des Hauts-de-France, le Canal Seine-Nord Europe est une infrastructure visant à relier Compiègne, dans l'Oise, à Aubencheul-au-Bac, près de Cambrai, sur une longueur de 107 kilomètres.

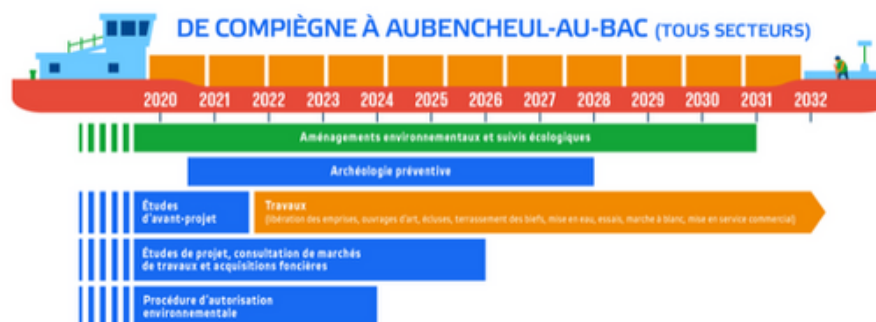
Carte n°4 : la partie centrale entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac[1]



Ce canal à grand gabarit permettra de connecter le bassin de la Seine au réseau fluvial européen, facilitant ainsi le transport de marchandises entre les ports du Havre, de Rouen, de Paris, de Dunkerque, d'Anvers et de Rotterdam. Il permettra le passage de convois de 4 400 tonnes, assurant ainsi une alternative efficace au transport routier.

Illustration n°1 : le calendrier [2]

Le calendrier du projet



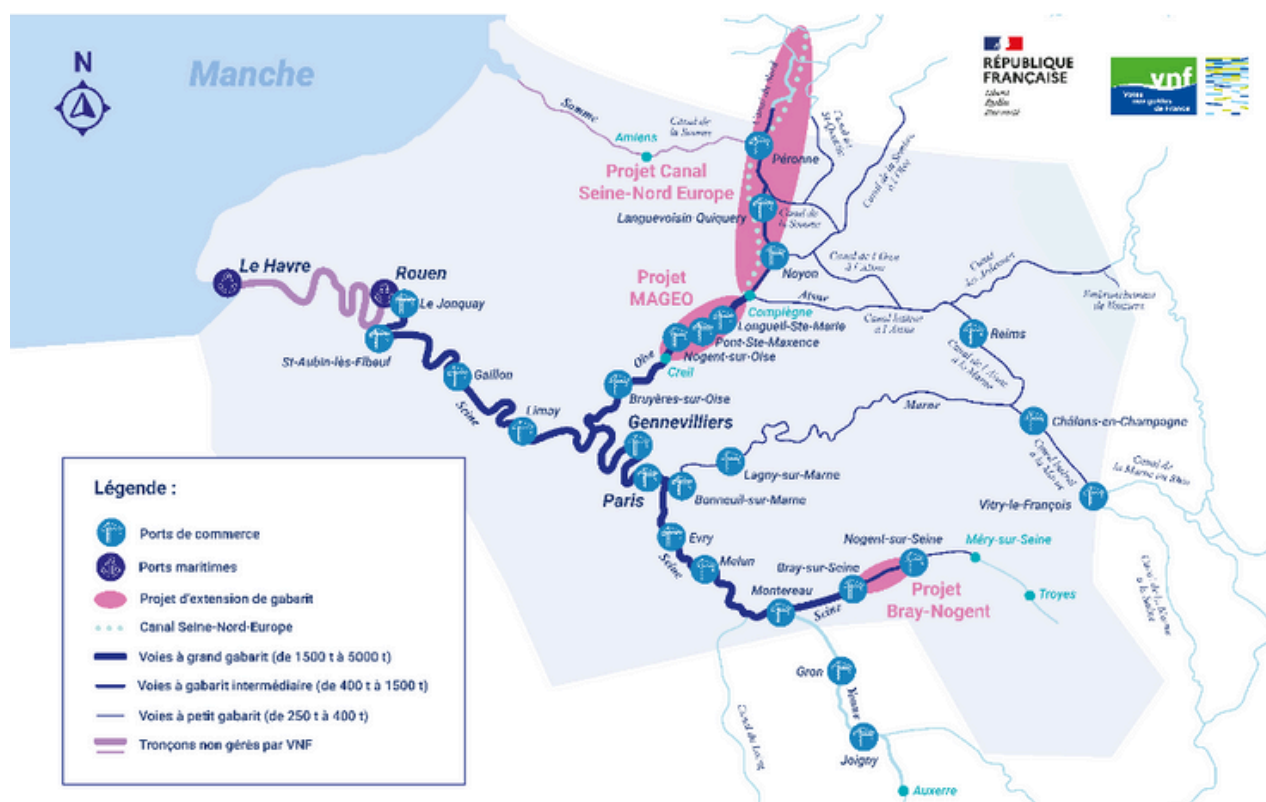
[1] Site internet de la Société du Canal Seine Nord Europe (SCSNE), <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/>

[2] Site internet de la Société du Canal Seine Nord Europe (SCSNE), <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/>

2.4 Les aménagements prévus sur le Bassin de la Seine dans le périmètre Seine-Escaut

Un certain nombre d'opérations sont prévues dans la décision d'exécution adoptée par la Commission européenne le 27 juin 2019 et révisée le 10 juillet 2024[1].

Carte n°5 : l'agrandissement et la modernisation du réseau fluvial[2]



[1] Décision d'exécution de la Commission européenne, cf supra.

[2] VNF

2.4.1 Sur l'Oise, la mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) :

sur 42 kilomètres entre Compiègne et Creil, au débouché sud du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) :

- Cette infrastructure consiste à approfondir le réseau existant sur cette portion en passant de 3 à 4 mètres de profondeur afin d'accueillir des bateaux au gabarit européen Vb référence [1] pouvant transporter jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises (y compris la création de 4 zones d'alternat pour assurer le passage à sens unique sur les 19,3 km de tracé où les rescindements[2] ne sont pas réalisables) ;
- Ce projet, déclaré d'utilité publique en avril 2022, traverse 23 communes dans le département de l'Oise ; il constitue une étape-clé pour assurer la continuité de navigation entre les bassins de la Seine et de l'Escaut ; les études ont été financées par l'Union européenne, l'Etat, l'AFIT[3], les Régions Hauts-de-France et Ile-de-France ;
- Les études de projet sont réalisées et des premiers marchés de travaux lancés ;
- Une Déclaration d'intérêt général environnementale unique est prévue pour fin 2026-début 2027 ; le démarrage des autorisations s'accompagnera d'une nouvelle enquête publique prévue au 1^{er} semestre 2026.

Illustration n°2 : MAGEO[4]



Bateau projet (gabarit européen Vb) :
Capacité de 4 400 tonnes,
Longueur 180 m / Largeur 11,40 m /
Tirant d'eau 3 m / Mouillage 4 m.

[1] Définition du gabarit européen : Les voies navigables intérieures d'Europe ont été classifiées selon leurs dimensions et leurs capacités à accueillir des bateaux en huit classes CEMT. Le choix des classes a été organisé par la Conférence européenne des ministres des Transports (la CEMT)

[2] Le rescindement de courbes désigne une modification du tracé d'un cours d'eau, consistant à redresser ou raccourcir son parcours en coupant les méandres (les grandes boucles naturelles du fleuve ou de la rivière).

[3] AFIT

[4] « Le projet MAGEO : Mise au Gabarit Européen de l'Oise entre Compiègne et Creil », Voies navigables de France, <https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualites/le-projet-mageo/>

Des mesures compensatoires pour protéger la biodiversité

Selon les articles du code de l'environnement L122-1-1 et R122-13, les mesures compensatoires ont pour objet d'apporter une contrepartie aux incidences négatives notables, directes ou indirectes sur l'environnement qui n'ont pu être évitées ou suffisamment réduites selon la séquence Eviter Réduire Compenser (ERC) ;

Pour MAGEO, des mesures compensatoires à la dette écologique sont nécessaires dans le cadre de l'Autorisation environnementale (loi sur l'eau, consultation du Conseil National de la Protection de la Nature, défrichement et Natura 2000) ;

En l'état actuel des études, le besoin de mesures compensatoires aux impacts résiduels sur les espèces protégées et les zones humides est actuellement estimé à environ 160 hectares au total :

- Environ 100 ha de mesures compensatoires situées au sein des emprises foncières de MAGEO. Il s'agit d'aménagement de berges et d'un site assurant la neutralité hydraulique à Verneuil-en-Halatte. Ces mesures seront gérées directement par le Maître d'œuvre général et devraient être progressivement réalisées pendant les travaux de MAGEO,
- Environ 60 ha de mesures compensatoires situées hors des emprises foncières.
- Elles sont prévues pour la plupart entre septembre 2027 et mars 2028, et une deuxième phase de travaux entre septembre 2028 et mars 2029 ;

Six sites compensatoires « hors emprises foncières » sont déjà identifiés dans le dossier d'autorisation environnementale en instruction, d'autres sites en cours d'étude pourront être ajoutés ; Les sites compensatoires hors emprises sont généralement séparés du projet mais à proximité (jusqu'à 3 km environ) ;

En fonction de l'évolution du programme compensatoire, certains sites supplémentaires pourraient toutefois être plus éloignés.

2-4-2 Sur la Seine-amont, quatre écluses secondaires ont été rénovées entre 2019 et 2023 à Coudray-Montceaux (Essonne), Vives-Eaux, la Cave et Champagne-sur-Seine (Seine-et-Marne) ;

Ces écluses secondaires permettent de limiter les temps d'attente et de réaliser des travaux et opérations de maintenance sans interrompre la navigation, notamment en cas de forte affluence ; elles permettent aussi d'économiser l'eau.

Les barrages de Beaulieu et du Livon, dans l'Aube, seront aussi rénovés ou reconstruits, comme l'ont déjà été ceux de la **Grande Bosse**, de **Vezoult** et de **Varennes-sur-Seine (Seine-et-Marne)**.

2.4.3 Entre la Seine-et-Marne et l'Aube, Bray-Nogent,

déclaré d'utilité publique en juillet 2022, permettra d'augmenter le gabarit de navigation sur 28,5 km, sur 15 communes traversées, afin d'assurer la continuité de la navigation pour les bateaux de 2 500 tonnes, depuis les ports du Havre et de Rouen jusqu'à Nogent-sur-Seine.

Les études ont été financées par l'Union européenne, l'Etat, les Régions Ile-de-France et Grand-Est, les Départements de l'Aube et de Seine-et-Marne, la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de l'Aube et la commune de Nogent-sur-Seine.

2.4.4 Sur la Seine aval,

qui accueille un trafic fluvial important, représentant 30 % du trafic national, la réalisation de Seine-Escaut est assurée par la mise au gabarit, la rénovation ou la modernisation des infrastructures fluviales.

Ainsi, la **rénovation des écluses de Bougival** (Yvelines) garantit le passage des bateaux entre les biefs de Bougival et d'Andrézy, à la confluence entre la Seine et l'Oise, future porte d'entrée du Canal Seine-Nord Europe ;

De même, à **Méricourt** (Yvelines), l'allongement du sas 1 permet au site, inauguré le 11 octobre 2024, de disposer de 2 écluses en capacité d'accueillir des bateaux de gabarit Vb.

La **modernisation et la rénovation des barrages de Suresnes** (Hauts-de-Seine), **d'Andrézy** (Yvelines), de Poses et de Port-Mort (Eure), permettront d'assurer la tenue de la ligne d'eau sur l'ensemble de l'itinéraire.

Des **travaux de mise en place de la télé conduite des ouvrages** sont aussi prévus sur les trois itinéraires du bassin de Seine, avec l'installation de postes de commande centralisée (PCC) à Compiègne, Notre-Dame de la Garenne, **Conflans Sainte-Honorine** et **Vives-Eaux**.

Les effets attendus de la réalisation de la liaison Seine-Escaut ne valent que si la totalité des aménagements figurant dans la décision d'exécution de la Commission européenne sont effectivement réalisés.

2.5 Les infrastructures sur le territoire de l'Île de France hors périmètre Seine-Escaut

L'Île-de-France entend tirer pleinement parti des opportunités offertes par la liaison Seine Escaut, renforçant sa position stratégique dans le commerce européen et international.

Au-delà du gabarit de la voie d'eau, la performance fonctionnelle et économique des plateformes portuaires fluviales elles-mêmes, ainsi que la performance de leurs relations avec leurs hinterland respectifs, constituent des leviers majeurs de la compétitivité de la voie d'eau par rapport aux autres modes de transport, mais également de développement économique de l'Île-de-France.

Les questions d'aménagement du territoire sont au cœur de ces défis de performance.

HAROPA PORT DE PARIS représente 1000 hectares d'espaces portuaires, 6 grandes plateformes multimodales, tri modales (**Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Limay, Bruyères-sur-Oise, Evry et Montereau-Fault-Yonne**) ; environ 60 ports maillent le territoire jusqu'à Paris ; la multimodalité permet la décarbonation, l'industrialisation, favorise la compétitivité – coût et lutte contre la saturation du réseau routier et ses externalités négatives.

Sous sa direction, plusieurs projets de développement portuaire sont en cours en Île-de-France, dont voici quelques initiatives majeures :

Ports franciliens existants : notamment celui de Gennevilliers, anticipent une augmentation du trafic fluvial. Des investissements sont réalisés pour agrandir les quais, moderniser les équipements de manutention et améliorer les services logistiques, afin de répondre à la demande accrue liée à l'ouverture du canal, c'est notamment le rôle de Paris Terminal SA qui dispose de capacités de développement encore importantes.

Carte n°6 : Carte des principaux ports franciliens[1]



[1] HAROPA PORT

Le projet de logistique verticale de Gennevilliers (92)

Entrepôt logistique à vocation multimodale

Entrepôt logistique à vocation multimodale sur le port de Gennevilliers : HAROPA PORT a lancé un projet ambitieux sur le port de Gennevilliers, la principale plateforme portuaire de la région.

Ce projet prévoit la construction d'une plateforme logistique multimodale de plus de 90 000 m², répartie sur quatre étages et connectée directement à la Seine.

De plus, le toit du bâtiment accueillera une ferme urbaine de 17 000 m², dont 7 000 m² de serres, opérée par la société Cultivate ; des innovations énergétiques sont également prévues, telles qu'une centrale photovoltaïque de 11 000 m² pour l'autoconsommation et un système de chauffage et de refroidissement utilisant l'eau de la Seine.

Ce projet connu sous le nom Green Dock est porté par la société Goodman et fait l'objet d'une enquête publique environnementale ouverte 15 octobre au 14 novembre 2025.

Cette installation vise à favoriser le transport fluvial et la distribution urbaine en Île-de-France.



Le projet Port Seine Métropole Ouest d'Achères (78)

Projet Port Seine-Métropole Ouest (PSMO)

Projet Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) : localisée à l'ouest de l'agglomération parisienne, cette nouvelle plateforme trimodale verra le jour sur une emprise de 100 hectares (à cheval sur les communes d'Achères, Andrézy et Conflans-Sainte-Honorine).

Le port proposera une solution efficace comme alternative à la route, au service de projets de construction et d'aménagement de la métropole francilienne, notamment du Grand Paris. Par sa localisation géographique et, de fait, sa connexion au futur canal, PSMO et celui-ci seront complémentaires. HAROPA PORT pourra étendre son hinterland naturel vers le nord de la France et de l'Europe.

Le nouveau port sera dédié aux activités économiques liées au secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP) et entrera en activité dès 2027 à l'issue d'une première phase de travaux. L'ensemble des aménagements sera ensuite réalisé par phase jusqu'en 2040 au rythme de la libération des terrains par la carrière en cours d'exploitation.

La pose de la 1^{ère} pierre du projet a eu lieu le jeudi 25 septembre 2025.

Illustration n°3 : éléments – clé du projet d'Achères (78)[1]



Bien que PSMO ne fasse pas partie de la liaison Seine-Escaut, ce projet s'inscrit dans une logique de développement du transport fluvial en Île-de-France ; il vise à renforcer le transport fluvial local, tandis que la liaison Seine-Escaut cherche à améliorer la connectivité fluviale à l'échelle européenne. Ainsi, PSMO pourrait bénéficier indirectement de la liaison Seine-Escaut en facilitant l'accès aux corridors fluviaux européens.

[1] Présentation par Jean-Yves HARDY, chef de projet HAROPA, groupe de travail inter Ceser du 26 mai 2025

Le nouveau terminal intérieur de Bruyères-sur-Oise (95)

Le terminal de Bruyères-sur-Oise concerne l'exploitation par une filiale de MSC, Med Log, d'une nouvelle plate-forme multimodale en bordure de la Seine, développée par HAROPA PORT ;

Cette plateforme sera trimodale (fluvial, ferroviaire et routière) et concernera tant le vrac que les conteneurs, dont ceux de qualité alimentaire et frigorifique.

Le projet comporte l'exploitation d'un parc logistique d'une superficie de 37 ha destiné à la logistique multimodale ; l'ambition du projet est de favoriser le transport multimodal et de contribuer à la réduction des émissions de carbone de toute la chaîne logistique.



© HAROPA PORT/ Didier Gauducheau[1]

Ces différents projets sont complétés par une série de projets réalisés à l'aval sur le domaine géré par HAROPA PORT ; ainsi le port du Havre réalise un accès direct fluvial à Port 2000, connu sous le nom de « chatière », qui sera mis en service fin 2027 dans la perspective de la liaison Seine - Escaut.

[1]<https://www.haropaport.com/fr/actualites/un-terminal-trimodal-bruyeres-sur-oise#gallery-node-id-4168>

2.6 La place du fret fluvial et des plateformes portuaires fluviales dans la planification territoriale et dans les stratégies régionale de l'IDF

2.6.1 Le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF-E)

Le projet d'aménagement régional du SDRIF-E de 2025 à horizon 2040[1], intègre les opérations figurant dans la liaison Seine-Escaut proprement dite, co-financée par l'Union Européenne, ainsi qu'un certain nombre de projets adjacents.

Au titre du chapitre de « Economie, Développement, Logistique », la Région met en avant, dans le SDRIF-E, les actions et les principaux projets suivants en lien avec ces « territoires de projet » sont mis en avant :

- « En Seine-et-Marne : développement du fret fluvial sur la Seine Amont : le SDRIF-E permet la réalisation de la mise à grand gabarit de la Seine amont, entre Bray et -sur-Seine, ainsi que la réalisation d'équipement sur le parcours comme le port de Bray-Jaulnes ;
- Dans le Val d'Oise : développement de la logistique fluviale : extension du port de Bruyères-sur-Oise ;
- Dans les Yvelines : protection des sites de la vallée industrielle de la Seine aval de Poissy à Mantes, en passant par Flins, Triel, les Mureaux, Porcheville, etc. ; soutien au projet d'Ecopôle de Triel /Seine (site existant sanctuarisé dans sa fonction industrielle) et soutien à l'extension de Mantes Innovaparc ; sanctuarisation des fonctions logistiques et énergétiques du site de Porcheville ; développement et extensions permises de Port Seine Métropole Ouest à Achères ;
- Dans le Val-de-Marne : Préservation et développement du port de Bonneuil sur Marne ;
- Dans les Hauts de Seine : Sanctuarisation fonciers industriels du port de Gennevilliers ;
- En Seine Saint-Denis : préservation des sites industriels d'intérêt régional tels que les zones d'activités productives le long du canal de l'Ourcq (Vignes à Bobigny/Pantin, Ecocité et site de Romainville) ;
- A Paris : protection des ports intra-muros pour permettre la logistique du dernier Kilomètre. »

[1] SDRIF-E adopté par la Région Île-de-France le 11 septembre 2024 et publié par décret du 10 juin 2025

2.6.2 L'acte 2 de la stratégie régionale Fret et logistique

La Région Ile-de-France a inscrit dans l'Acte 2 de sa « Stratégie Régionale Fret et Logistique[1] », doté pour la période 2002-2027 d'une enveloppe de 115M€, « compte tenu du rôle central qu'occupent les chaînes logistiques dans les systèmes de productions »,

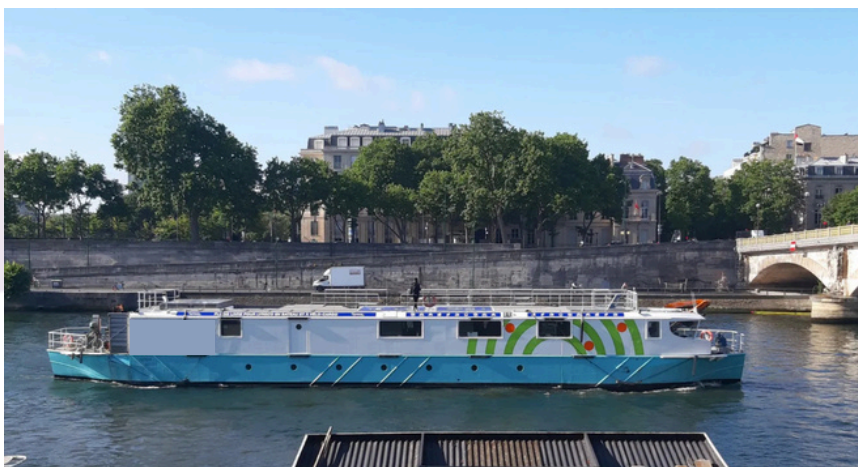
la priorité « Accompagner l'évolution vers des usages et des organisations logistiques multimodaux et décarbonés.

Cette Stratégie est déclinée par un certain nombre d'axes d'action, notamment :

« Dans le cadre des contrats de plans Etat-Régions et de protocoles ad hoc, la Région poursuivra son soutien à la fiabilisation, la modernisation et la création d'infrastructures de transport fluviales, ferroviaires et multimodales (ports, chantiers de transport combinés, etc.) pour le développement d'un réseau armature, maillé et performant d'infrastructures.

La Région poursuivra son soutien au développement des grands projets stratégiques, notamment ceux permettant une montée en puissance de la compétitivité de la voie d'eau par l'adaptation aux gabarits de bateaux de plus gros emports (CSNE, Bray/Nogent) pour desservir les zones logistiques multimodales, les plateformes portuaires multimodales franciliennes (Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Limay, PSMO...). La Région reconduira son soutien au Plan d'aide au report modal (PARM) de VnF sur la période 2023-2027 présent peu sensibilisés à la voie d'eau, et qui ont besoin d'être accompagnés pour tester, expérimenter, acquérir les outils nécessaires et valider un nouveau business model.

En matière de fret ferroviaire, la Région pourra participer au financement de quelques projets d'intérêt stratégique pour l'Île-de-France, qui figureront alors dans les prochains contrats de plan. Ces projets devront notamment s'inscrire dans une approche multimodale, pour favoriser, par exemple, une plus grande complémentarité avec la voie d'eau. »



© Région Île-de-France

[1] Délibération CP n°2023-300 du 21 septembre 2023

2.7 Des infrastructures dotées des financements correspondants

La liaison Seine-Escaut bénéficie de financements européens, nationaux et locaux :

- 4 conventions de financement ont déjà été signées avec l'Union européenne au titre des périodes 2007-2013, 2014-2023, 2021-2026 et 2023-2027 ;
- En France, le réseau est financé par l'AFIT France (Agence de financement des infrastructures de transport de France), les régions Hauts-de-France, Île-de-France, Grand Est et Normandie, des départements, des intercommunalités et des agences de l'eau ;
- En Belgique, Seine-Escaut a le soutien financier des deux régions, la Flandre et la Wallonie.

La participation de la Région :

- S'agissant du canal Seine Nord, maillon central de la liaison Seine-Escaut, la région a fixé actuellement son effort à 130 M€.
- S'agissant des autres projets d'infrastructures et portuaires, la Région procède à des co-financements de hauteur variable.

FOCUS le financement régional du CSNE

La participation de la Région Ile-de-France au Canal Seine Nord Europe (CSNE), se fait de façon échelonnée ; le protocole-cadre entre la région Île-de-France et la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a défini les conditions des contributions de la Région au financement du canal ; il a été adopté par la Région lors de la commission permanente du 4 mars 2020 (CP2020-078).

Une part du montant a été délibéré par la commission permanente du 1er juin 2020 (CP 2020-220), puis par celle du 7 juillet 2022 (CP 2022-246) ; enfin dans le cadre de la délibération de la commission permanente n° CP 2024-073 du 30 mai 2024, qui concerne l'acte 2 de la stratégie Fret de la Région, une nouvelle partie du financement a été adoptée.

La convention du 22 novembre 2019 portant sur le financement de la liaison établissait les recettes prévisionnelles de la façon suivante : Etat 1,1 Md€, Europe 2,1 Md€, collectivités territoriales 1,1 Md€ et emprunt 0,8 Md€ soit un total de 5,1 M€. La participation financière prévisionnelle de la Région Ile-de France à Canal Seine Nord Europe s'élève à 130 M€.

[1] Délibération CP n°2023-300 du 21 septembre 2023



Les financements apportés par le contrat de plan interrégional sont à mettre en perspective des financements complémentaires de l'Etat via l'AFITF et des autres co-financeurs attendus, dont les collectivités territoriales limitrophes pour assurer la connexion au canal Seine nord Europe (CSNE) par la mise à grand gabarit de l'Oise (projet MAGEO), ainsi que des financements de l'Union européenne dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe qui soutient la liaison Seine Escaut.

Ce programme cohérent permettra de relier les deux bassins de navigation, Escaut et Seine, élargissant ainsi le bassin de navigation à des flux nord-sud. Ultérieurement, l'élargissement à l'est avec la mise au gabarit de la section Bray-Nogent consolidera l'activité en s'adaptant à l'évolution de la flotte fluviale plus capacitaire et il apportera de nouvelles opportunités de report modal par l'accroissement de la zone de chalandise des ports de l'axe Seine.



Citation : le Co-financement de la Région Île-de-France concernant le projet Seine-Escaut (extrait du projet de CPIER 2023 – 2027[1])

[1] Projet de Contrat de plan interrégional Île-de-France – Normandie -Etat « Vallée de la Seine », délibération n° CR 2025 – 038 du 19 septembre 2025



© Alliance Seine-Escaut

PARTIE

03.

03. Seine Escaut, un outil stratégique pour le développement durable du Territoire et porteur d'opportunités nouvelles pour les Acteurs Territoriaux

3.1 levier logistique et compétitivité économique

À la demande du département des Yvelines associé à celui des Hauts-de-Seine, L'Institut Paris Région (IPR) a réalisé en 2021, au titre du programme partenarial conclu avec l'établissement public interdépartemental Yvelines – Hauts-de-Seine (EPI 78/92), un état des lieux préalable à une définition des enjeux et actions susceptibles de fournir le support d'une « stratégie fret et logistique » en faveur de l'Ouest francilien.

Ce rapport[1] a permis de faire un état des lieux détaillé du fret et de la logistique en partant de l'échelle nationale avant d'atterrir sur l'Axe Seine, en passant par les échelles régionales et départementales. Les sujets de multimodalité, de report modal de la route vers les modes massifiés (fluvial, fer), de logistique urbaine durable, du foncier dédié aux surfaces logistiques, d'innovation et du numérique, de verdissement des différents modes de transport et des ports fluviaux sont examinés dans ce rapport.

- **La logistique d'importation en Ile de France encore trop dépendante des ports du Bénélux**

Les flux qui concernent l'Ile-de-France sont largement internationaux ou nationaux.

L'approvisionnement de l'Île-de-France en marchandises repose sur un réseau portuaire intégré, combinant des infrastructures maritimes et fluviales, et un maillage routier dense permettant d'assurer une distribution efficace des produits consommés dans la région.

[1] Institut Paris Région « fret et logistique dans l'ouest parisien, état des lieux », 2021, Lydia Mykolenko, Dany Nguyen-Luong

Bien que les ports français, notamment ceux de l'axe Seine gérés par HAROPA, jouent un rôle crucial dans l'approvisionnement de l'Île-de-France, une large partie des marchandises consommées en Île-de-France transite par les ports belges et néerlandais, notamment ceux d'Anvers et de Rotterdam. Cette situation s'explique par la compétitivité et l'efficacité de ces ports, qui attirent des flux de marchandises destinés à diverses régions européennes, y compris l'Île-de-France.

La Belgique est le premier partenaire européen de l'Île-de-France en termes d'échanges de marchandises, avec 5,9 millions de tonnes échangées, dont 4,2 millions de tonnes importées.

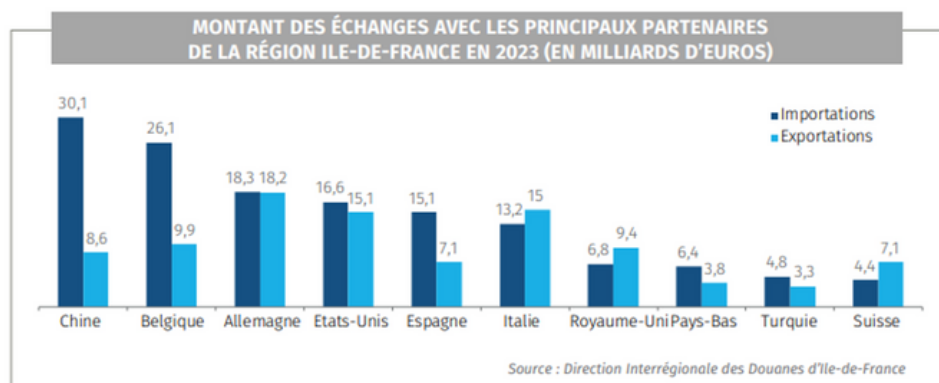
Cette situation reflète la concurrence entre les ports français et leurs homologues belges et néerlandais. Les ports du Benelux ont su développer des infrastructures performantes et des services logistiques attractifs, leur permettant d'étendre leur hinterland et de capter des flux de marchandises initialement destinés aux ports français.

Cette situation fait l'objet d'une extrême attention de la part de l'Etat qui a créé en 2021 le port « intégré » fluvio-maritime de l'axe Seine connu sous le nom d'HAROPA PORT.

Le projet stratégique 2026-2030 d'HAROPA PORT en cours de concertation avant son adoption, s'inscrit dans la continuité de la dynamique initiée en 2021. Il définit la trajectoire du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, en phase de reconquête de trafics, en particulier fluviaux depuis 2024.

Le projet de CPIER 2023 – 2027 entre la région Normandie, l'Île-de-France et l'Etat « Vallée de la Seine[1] » mentionne ainsi dans sa fiche action 2.3 « Développer l'attractivité de l'écosystème portuaire » : « L'objectif est de renforcer l'attractivité du système portuaire de la vallée de la Seine, en particulier du Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine (HAROPA Port) en tant que porte d'entrée et de sortie principale des flux internationaux en France, en lien avec les ports maritimes régionaux ».

Illustration n°4 : montant des échanges avec les principaux échanges de la Région Ile de France[2]



[1] Projet de Contrat de plan interrégional Île-de-France – Normandie -Etat « Vallée de la Seine », délibération n° CR 2025 – 038 du 19 septembre 2025

[2] Direction interrégionale des douanes d'Île-de-France

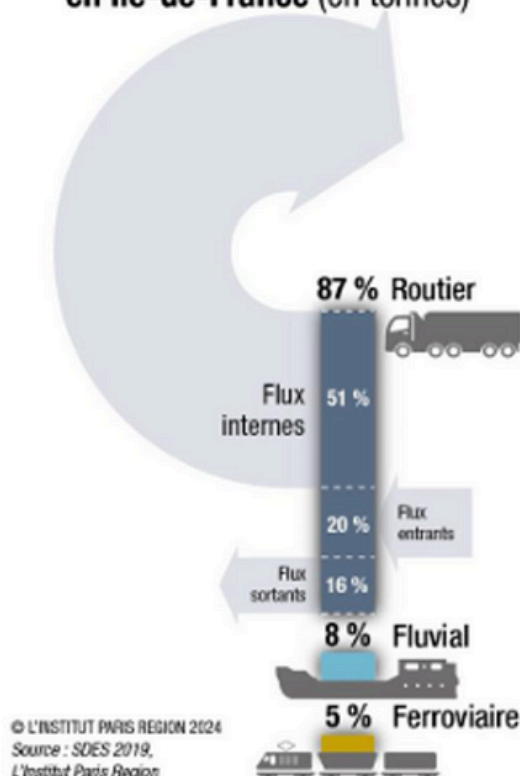
- **Une dépendance à la route**

Pour les produits de grande consommation, largement importés par conteneurs, ils arrivent en Ile-de-France selon deux grands corridors, l'un, exclusivement routier, est structuré par le port d'Anvers et l'autre, déjà multimodal, est structuré par le port du Havre. À cela s'ajoutent les flux routiers du nord au sud des Yvelines entre les ports nord-européens et la péninsule ibérique contournant l'agglomération parisienne à l'ouest pour rejoindre les grands axes autoroutiers et routiers vers le Sud de la France.

S'en suit une dépendance certaine au transport routier et une insuffisance de desserte par les autres modes massifiés. Poursuivre dans cette voie reviendrait à prendre le risque de fragiliser et d'annihiler les efforts pour rééquilibrer la situation en faveur du corridor portuaire, logistique et industriel de l'axe Seine et, par voie de conséquence, de servir les seuls intérêts des ports nord-européens par la maîtrise et le contrôle à terme des chaînes d'approvisionnement de l'Ile-de-France.

Illustration n° 5 : Partage modal des trafics en Ile de France[1]

Partage modal des trafics de fret en Ile-de-France (en tonnes)



[1] Institut Paris Région

- **Une absence de cohérence logistique d'ensemble**

Lorsque les flux conteneurisés de grand import destinés à la grande distribution francilienne arrivent du Havre ou d'Anvers, ils transitent par l'ouest francilien et l'agglomération parisienne d'Ouest en Est pour rejoindre les entrepôts de la grande distribution situés principalement en Seine-et-Marne et en Essonne puis les retraversent en sens inverse pour desservir les entreprises et commerces de l'ouest francilien. En effet, les entrepôts franciliens de la grande distribution se sont implantés de manière privilégiée dans le croissant Est de la grande couronne.

« On peut légitimement soulever la question de la viabilité d'un modèle de développement à forte prégnance spatiale, déconnecté de l'appareil industriel régional, conçu pour répondre quasi exclusivement au secteur de la grande distribution par la construction d'entrepôts toujours plus grands à l'est de l'Île-de-France » selon l'IPER.

- **Une stratégie de rééquilibrage spatiale fondée sur l'opportunité que constitue la liaison Seine-Escaut**

L'objectif visé serait de reconnecter le développement logistique aux grandes infrastructures portuaires, fluviales et ferroviaires en cherchant à réintégrer l'Axe Seine, au moyen du maillon fluvial et des ports intérieurs multimodaux, parmi les chaînes logistiques massifiées qui structureront à l'avenir l'approvisionnement et l'organisation logistique de la région.

Une suite à l'étude s'avère nécessaire. Elle consisterait à définir les enjeux puis à proposer les actions permettant de répondre à une stratégie qui viserait à réaffirmer le positionnement de l'Ouest francilien comme porte d'entrée logistique métropolitaine, renforcé ici par le caractère industriel de ses activités hérité pour partie de l'utilisation du fleuve, son rôle potentiel dans la construction d'un Grand Paris des marchandises en rupture avec le modèle de développement dominant à l'œuvre, tributaire du seul mode routier et porteur de déséquilibres, et son appartenance naturelle à la Vallée de la Seine qui forme le trait d'union avec la façade maritime.

L'actualisation et la poursuite de ce travail pourrait ainsi prendre en compte les opportunités nouvelles apportées par la liaison Seine Escaut. La contribution de la commission Aménagement du Territoire développe l'analyse sur ce point particulier du nécessaire rééquilibrage de la logistique dans l'ouest parisien (cf annexe).

Dans sa note rapide de 2023 sur « L’empreinte spatiale de la logistique au défi de la sobriété foncière »[1], l’Institut Paris Région précisait :

“ La plupart des développements logistiques des années 2000 ont été pensés « tout route ». Les plus grands bâtiments (supérieurs à 30 000 m²), qui représenteraient un report modal potentiel de masse, se trouvent loin des principaux équipements intermodaux ou ne sont pas embranchés. Les sites d’activités plus anciens accueillant la logistique ou l’industrie et connectés aux modes alternatifs représentent un gisement à préserver face à la pression foncière qui bénéficie à d’autres que ces activités économiques. ”

Plusieurs enjeux se posent afin de « reconstruire » la logistique sur la logistique. Le premier d’entre eux concerne le maintien de cette activité face aux nouveaux usages souhaités pour ces espaces. Or, 28 % des sites d’activités économiques (SAE) concernés par cette activité font l’objet de projets d’habitat. Cette mixité nouvelle présente un risque de rejet de la logistique de la part des populations riveraines et contribue à la disparition progressive de cette filière (et des activités économiques hors tertiaire) dans les territoires les plus tendus. Conserver sa place et réduire le risque d’éviction des fonctions logistiques impliquent d’allier conditions d’exploitation et d’insertion dans les environnements urbains. Les actions à venir pour décarboner le bâti logistique existant devraient contribuer à ce maintien.

Le troisième défi est celui de sa densification, en « piochant » dans leurs réserves foncières et/ou en verticalisant les surfaces utiles. La question de l’adaptation des règles (celles inscrites dans les documents d’urbanisme locaux, notamment) se pose pour intégrer l’intensification de l’usage foncier, tant pour les mètres carrés bâtis que pour les espaces extérieurs nécessaires à l’exploitation du bâti (stationnement des véhicules utilitaires, aires de manœuvre...).

[1] Institut Paris Région, Note rapide n°992, octobre 2023, Corinne Ropital

3.2 Projections d'activité sur l'axe Seine – Escaut

- **Projection de trafics de marchandises sur l'axe Seine - Escaut[1]**

Les prévisions font état d'un trafic consolidé de 17 millions de tonnes entre 5 et 10 ans après l'ouverture de l'ouvrage, soit une multiplication par 5 par rapport à aujourd'hui sur l'axe Nord-Sud. Environ 1/3 du trafic sera généré par les 6 quais de proximité et les 4 ports intérieurs construits sur la liaison Seine-Escaut.

Près de 75% du trafic fluvial vient du report modal de la route vers le fleuve, équivalant à 1 million de camions en moins par an en France. Concrètement, la réduction prévue du trafic poids lourds est notable sur l'A1, avec -2700 par jour au sud de Lille et -550 par jour au nord de Paris. La part modale du transport fluvial (part des transports réalisée sur l'ensemble des transports d'un axe de déplacement) doublera (passera de 5 à 10%) entre le Nord et le Sud. Le désenclavement boostera également le transport fluvial sur la Seine, où les bateaux à grand gabarit sont prisonniers du Bassin de la Seine.

A plus long terme, les prévisions indiquent la poursuite du développement du trafic fluvial avec un bilan carbone qui évalue l'économie d'émission à 56 millions de tonnes équivalent CO2 après 40 années d'exploitation.

Les bénéfices escomptés de la liaison Seine-Escaut peuvent se résumer ainsi :

- Réduction significative des émissions de CO2.
- Diminution de la pollution sonore et de la congestion routière.
- Développement du fret intermodal (fluvial-rail-route).

Les trafics attendus se décomposent en trafics de transit comme en trafics locaux et inter-régionaux.

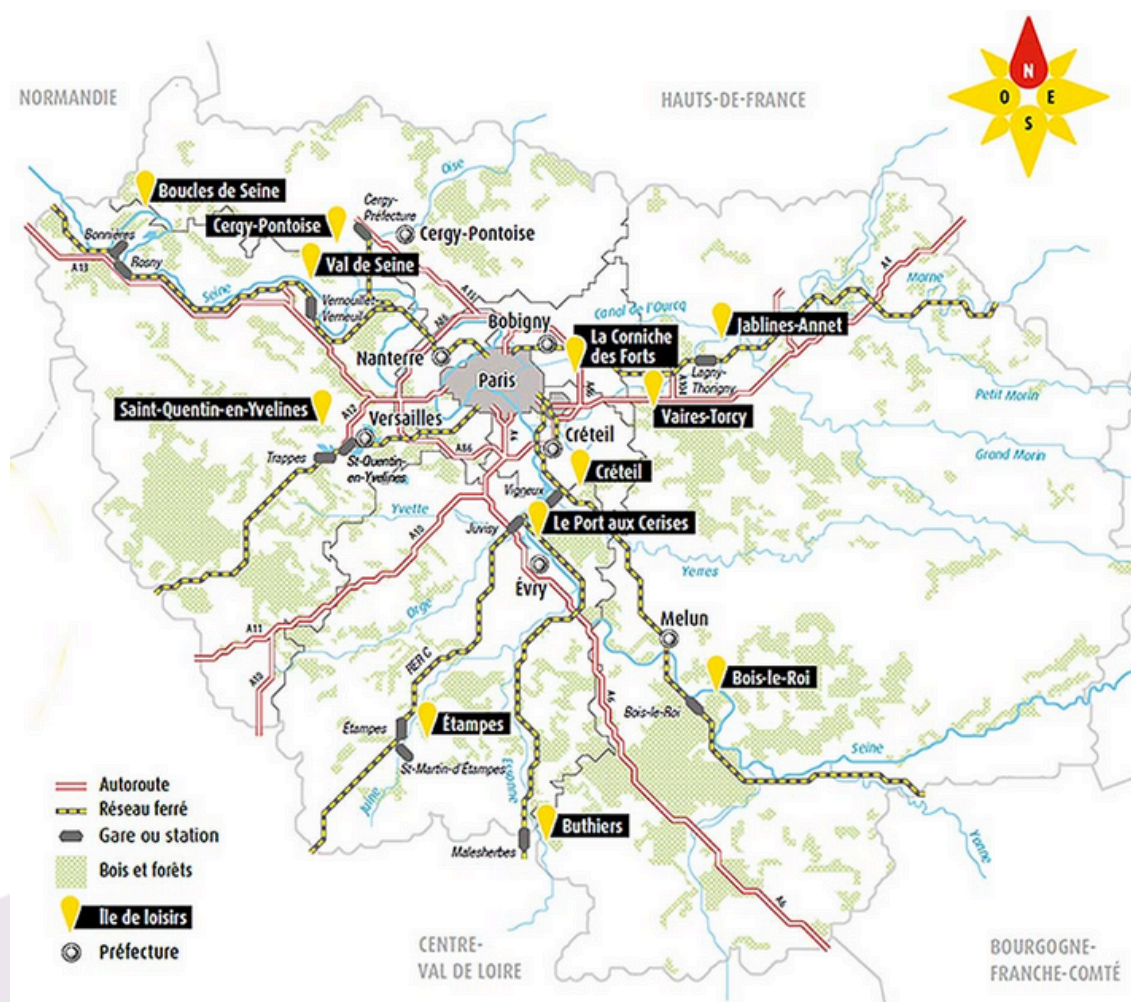
[1] Mémoire en réponse aux observations formulées dans le cadre de l'enquête publique du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale relative aux travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs 2 à 6 de Passel (Oise) à Aubencheul-au-Bac (Nord) 24/04/2024

Potentialités concernant le tourisme

En reliant les bassins de la Seine et de l'Escaut, la liaison seine-Escaut va ouvrir de nouveaux marchés et accélérer le développement du tourisme fluvial. Il permettra à la plaisance privée mais aussi aux bateaux à passagers (dont des bateaux de croisière) de proposer de nouveaux produits sur un axe Paris/Amsterdam particulièrement attractif. Plus globalement, son ouverture constitue un levier unique pour cette filière encore peu développée en région.

La Région soutient au titre de sa compétence de développement économique et de tourisme et via le fonds régional du tourisme (FRT) de nombreux projets de tourisme et de loisirs ; elle gère les Îles de loisirs dont certaines sont placées le long de la Seine.

Carte n°7 : les îles de loisirs régionales[1]



[1] Site internet de la Région Île-de-France, <https://www.iledefrance.fr/franciliens-vivre-en-ile-de-france/sport-et-loisirs/les-12-iles-de-loisirs-de-la-region-ile-de-france>

Mettre à niveau l'offre de transport fluvial

L'accompagnement de la Région passe également par une démarche visant à renforcer l'attractivité du secteur auprès des jeunes générations et la mise en place de formations adaptées aux métiers du transport fluvial.

A ce titre le Ceser recommande de :

- Faire connaître les métiers du transport fluvial auprès des jeunes franciliens via l'agence ORIANE et favoriser les orientations vers cette filière professionnelle et vers les formations adaptées,
- Mobiliser les services de l'Education Nationale partenaires de la Région dans le même objectif,
- Soutenir et contribuer à l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) lancé par la filière professionnelle du transport fluvial pour la relocalisation du Centre de Formation (CFA) de la navigation intérieure, en bord à voie d'eau sur le territoire de l'Ile-de-France[1], et doter l'Ile de France d'un bateau-école de nouvelle génération.

Pour les acteurs, les clés de la réussite

En termes d'organisation, il faut ainsi penser à l'échelle de l'axe fluvial Oise / Escaut, soit sur 2 pays et 5 régions. Il est par ailleurs nécessaire de poursuivre les échanges déjà engagés avec les opérateurs, qui devront investir dans des bateaux au gabarit adapté au réseau Seine Escaut, coordonner au niveau régional la thématique du tourisme et des loisirs concernant la partie francilienne de Seine Escaut.

En termes d'infrastructures, il s'agit d'équiper les voies d'eau de l'itinéraire Seine-Escaut pour inciter aux escales (et donc développer les consommations touristiques), et compléter l'aménagement des bords de voies d'eau avec des pistes cyclables pour développer les pratiques de bateaux-vélo (cyclo croisières, séjours vélo...).

En termes d'activités réceptives et lieux de visites, en adaptant les sites aux comportements des futurs visiteurs : accueil et guidage en langues étrangères (anglais, allemand notamment), formats et durée des visites, horaires, souplesse & flexibilité.

[1] CFANI : un nouvel élan pour la formation fluviale – l'appel à manifestation d'intérêt d'Entreprises fluviales de France E2F
<https://entreprises-fluviales.fr/cfani-un-nouvel-elan-pour-la-formation-fluviale-appel-a-manifestation-dinteret>

3.3 Réindustrialisation et aménagement du territoire

Pour que la liaison seine-Escaut trouve sa place dans l'échiquier fluvial territorial, une complémentarité doit trouver sa forme entre l'axe Nord et l'axe Seine. Parce que l'objectif est bien de ne plus former qu'un seul bassin et un seul axe, Seine-Escaut.

Pour accroître la compétitivité de l'offre fluviale territoriale, chaque Territoire doit trouver sa spécificité. Ainsi, plusieurs synergies avec l'axe Seine apparaissent d'emblée :

- Au port de Rouen, 1^{er} port ouest-européen pour l'exportation de céréales, de récupérer les flux de céréales cultivées en Picardie. Un enjeu de compétitivité internationale pour les acteurs de la filière qui pourraient projeter leurs vrac céréaliers sur le port qui offre la plus grande capacité de stockage de France (> 1 Mt à Rouen).

Selon Intercéréales : « La connexion grand gabarit du bassin de la Seine - première voie de transport en France en volume avec les clients du Benelux (5 millions de tonnes par an en moyenne) est un atout majeur pour la compétitivité de la filière céréalière. De plus, ce nouvel outil aura un impact direct sur la capacité des grands ports maritimes de Rouen et de Dunkerque à mieux capter les flux de céréales (10 millions de tonnes par an pour l'exportation sur les deux ports) et d'attirer de nouveaux flux à même de porter la réindustrialisation dans le respect des objectifs de décarbonation du pays »[1].

- A la zone d'extraction du Calaisis, la nouvelle liaison permettrait d'être connectée aux centrales à béton franciliennes, ce qui permettrait de renforcer l'approvisionnement en matériaux de construction en Île-de-France. Cette logique est accentuée par la construction en cours d'un nouveau port dédié aux activités BTP à l'ouest de Paris (Port Seine Métropole Ouest), situé au débouché sud de la liaison Seine-Escaut.

[1] Contribution de Intercéréales à l'Enquête Environnementale de 2023

Ces opportunités se verront renforcées grâce à la mise au gabarit européen de l'Oise (projet MAGEO[1]), connectée à la fois au futur canal et à la Seine, projet qui permettra d'améliorer significativement les conditions de navigation et d'encourager le report des marchandises vers le fleuve. Reconnue d'intérêt public, l'initiative est vectrice d'opportunités selon HAROPA PORT, notamment en développant :

- Les trafics fluviaux au travers d'une meilleure desserte des plateformes multimodales de Longueil-Sainte-Marie, Bruyères-sur-Oise et Port Seine Métropole Ouest, comme abordé plus haut,
- De nouvelles zones d'implantation privilégiées susceptibles d'accueillir de nouvelles activités logistiques voire industrielles. Une démarche participant à l'enjeu national prioritaire de réindustrialisation des territoires.

A ce titre la réalisation de MAGEO donne tout son sens à la réalisation de la liaison Seine-Escaut, sans lequel c'est l'intérêt même de la liaison qui disparaît.

Plus globalement, le CESER relève l'initiative de l'association Paris Seine Normandie (PSN[1]) : PSN a lancé en 2025 une démarche partenariale avec l'Insee, sous le pilotage conjoint de la Délégation interministérielle au Développement de la Vallée de la Seine et des deux conseils régionaux de Normandie et de l'Île-de-France, visant à caractériser les évolutions récentes du tissu industriel de la Vallée de la Seine, dans le cadre d'un observatoire des transitions du tissu industriel du territoire, illustrant d'une part les stratégies de transition engagées par les entreprises, en particulier dans le périmètre des secteurs les plus importants du territoire : automobile, aéronautique-aérospatial, agro-alimentaire, chimie, pharmacie-cosmétiques... et d'autre part les effets mesurables des politiques d'accompagnement des entreprises menées depuis 2020 : transition énergétique, décarbonation, réindustrialisation, soutien aux nouvelles filières énergétiques ...

Place-forte historique de l'industrie française, avec plus de 25 000 entreprises et plus de 600 000 emplois, représentant plus de 20% de la valeur ajoutée industrielle produite en France, la Vallée de la Seine fait face à des enjeux de transition placés au rang de priorité majeure par la stratégie Etat-Régions visant à faire de la Vallée de la Seine un territoire de référence en matière de décarbonation, à une échelle interrégionale inédite.

L'observatoire des transitions industrielles en cours de construction s'inscrit dans une logique d'utilité stratégique pour les décideurs territoriaux, en fournissant une vision compréhensible des mutations en cours, permettant d'anticiper, de communiquer et de piloter l'action publique.

[1] Contribution de Intercéréales à l'Enquête Environnementale de 2023

[1] Paris Seine Normandie (PSN) initiative conjointe des CCI de Normandie et d'Île-de-France, contribue depuis plus de dix ans au développement de l'axe Seine, avec l'ambition de construire un territoire économique compétitif et durable, dans le cadre d'un projet politique d'aménagement fondé sur les complémentarités entre l'Île-de-France et la Normandie.

Le projet FertigHy, exemple d'attractivité de la liaison Seine Escaut pour la réindustrialisation :

Le projet FertigHy a été annoncé lors du sommet Choose France Summit de 2024 ; FertigHy est un consortium européen créé pour produire des engrais azotés à faible teneur en carbone, en remplaçant l'usage traditionnel du gaz naturel par de l'hydrogène « vert » ou bas-carbone ; il vise à implanter la 1^{ère} usine en France, dans la région des Hauts-de-France.

- Capacité de production : environ 500 000 tonnes d'engrais azotés bas-carbone par an dès la mise en œuvre complète
- Création d'emplois : environ 250 emplois directs dans l'usine française
- Le calendrier estimatif : démarrage des travaux vers 2027, opérationnel vers 2030.

Ce projet revêt une Importance stratégique :

- Le projet se situe à l'intersection de plusieurs enjeux : décarbonation de l'industrie des engrais, souveraineté européenne pour la production d'engrais et réduction de la dépendance aux importations (spécialement russes), souveraineté alimentaire européenne
- Il s'inscrit dans la politique d'attractivité industrielle française ; pour la région Hauts-de-France, c'est une opportunité industrielle et d'emplois dans un territoire marqué par la reconversion : FertigHy prévoit de s'implanter à Languevoisin-Quiquery (Somme, Hauts-de-France), au sein de la future plateforme agri-logistique entre l'actuel Canal du Nord et le futur Canal Seine-Nord Europe
- Le dossier de concertation précise que l'un des objectifs du projet est de « s'appuyer sur les infrastructures du Canal du Nord et du futur Canal Seine-Nord Europe pour privilégier la logistique fluviale, à la fois pour la livraison des matières premières et pour l'expédition du produit fini » ; l'usine prévoit de recevoir des matières premières (ex : dolomie) par voie fluviale, en navigation via ces canaux, et d'expédier une partie de sa production d'engrais par voie fluviale
- Pour une usine comme FertigHy ayant des besoins logistiques lourds (matières premières, exportation, transport fluvial), être située à proximité de cette infrastructure fluviale réduit les coûts, améliore la compétitivité, et favorise des logistiques plus durables (par voie d'eau plutôt que route)

Le projet de fertilisant bas-carbone s'intègre dans une logique d'industrialisation « verte » ou bas-carbone : l'accès à des voies fluviales à grand gabarit peut contribuer à réduire l'empreinte carbone du transport, ce qui est cohérent avec l'ambition du projet.

Ce projet situé sur le territoire des Hauts de France constitue un exemple emblématique de l'attractivité potentielle de la liaison Seine-Escaut pour l'implantation de nouvelles industries.



© Société du Canal Seine Nord Europe

PARTIE

04.

04. Les Clés de la Réussite : Actions et Politiques Publiques à Mettre en Œuvre

4.1 Optimiser les infrastructures et parvenir à installer l'intermodalité

La liaison Seine-Escaut constitue un système logistique complexe destiné à opérer la bascule dans le tiers Nord de la France d'une logistique tout route à une logistique décarbonée.

S'appuyant sur un réseau fluvial intégré et cohérent, et sur un réseau de plateforme logistiques, portuaires, tri-modales, son efficacité dépendra de la capacité des acteurs publics à garantir la bonne avancée des projets d'infrastructure et leur phasage sur le Territoire de l'Ile de France et hors Ile de France pour les projets dans lesquels la Région est engagée.

Le Ceser réaffirme la place centrale du CPIER, outil contractuel Etat-Région, à renforcer pour répondre aux défis de la réalisation de la liaison dans toutes ses composantes (MAGEO, liaison Bray-Nogent...).

Projet CPIER 2023 – 2027[1] un objectif d'adaptation du bassin de navigation pour une performance et une compétitivité accrues :

« Il s'agit de permettre une plus forte massification et d'accompagner la transition écologique de la logistique, pour assurer aux exploitants des dessertes une performance du réseau. Notamment, il s'agit d'adapter les ouvrages de franchissement de la voie fluviale pour assurer aux transporteurs fluviaux un tirant d'air suffisant ; c'est le cas de la reconstruction du pont de Mours, dans le Val d'Oise dans le prolongement de la mise au gabarit de l'Oise (MAGEO), au débouché du futur Canal Seine Nord Europe. Il s'agit également de préparer la mise au gabarit pour des bateaux de plus gros emport de la section de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, indispensable à l'évolution de la flotte fluviale plus capacitaire et à la montée en puissance de la voie d'eau ».

[1] Ibid.

L'absence de mise en œuvre efficace pourrait entraîner :

- Une saturation accrue des axes routiers et une hausse des coûts logistiques,
- Un retard stratégique dans l'adaptation aux exigences européennes en matière de transport durable,
- Un frein au développement industriel et économique des territoires concernés,
- Une dépendance accrue aux ports d'importation nord européens.

4.2 Accompagner les entreprises et les filières économiques

La réalité actuelle des types d'usage de la voie d'eau (essentiellement pondéreux) et l'évolution récente des parts modales de la route, du fer et de l'eau montrent que la réussite n'est pas encore acquise ; elle suppose des changements très significatifs dans les pratiques. Le mode routier reste très largement dominant, bien qu'on en mesure chaque jour un peu plus les externalités négatives. En dépit d'une large prise de conscience au sein des décideurs, l'ensemble des politiques publiques continuent de le privilégier – de facto – par rapport au rail et à la voie d'eau. Il est bien sûr impératif que de nouveaux chargeurs choisissent la voie d'eau, et beaucoup d'entre eux y sont - en principe au moins – disposés, mais cela ne peut suffire à garantir un report modal massif.

Il importe que l'ensemble du système productif, mais aussi les gestionnaires d'infrastructure et les collectivités publiques en fassent une priorité commune. Cela passe bien sûr par la réalisation d'infrastructures destinées à faciliter non seulement le transit mais également le redéploiement de l'appareil de production et la mise en place d'une offre de services logistiques (Transport, immobilier) adaptée et dynamique. Dès lors, il est essentiel que ces infrastructures répondent par leur ambition à l'échelle des enjeux, notamment dans une perspective géographique large, celle qui a permis la mobilisation des fonds de l'Union Européenne.

• Sensibiliser les donneurs d'ordre

La sensibilisation de l'ensemble du tissu économique des entreprises de la Région susceptibles d'utiliser le transport fluvial dans un double objectif de décarbonation des flux logistiques et de réindustrialisation des territoires par cette nouvelle liaison Seine Escaut. A ce titre, l'initiative et l'étude initiée par la CCI des Hauts-de-France dans un panel d'entreprises de l'Oise peut servir de référence pour être étendue aux trois régions.

Il s'agissait, dans l'Oise, de cibler les entreprises (chargeurs, commissionnaires, logisticiens) susceptibles d'utiliser la voie d'eau pour leur transport et leur logistique avec une première enquête de marché encourageante de la CCI des Hauts de France avec un proportion intéressante d'entreprises intéressées (45 entreprises intéressées sur un panel de plus de 200). Citons également le plan d'action de la délégation générale au développement de l'axe Nord à 2035, adoptée récemment dans le cadre du Conseil de Coordination Interportuaire et logistique de l'axe Nord[1].

- **Accompagner les donneurs d'ordre**

Au-delà de la sensibilisation, l'enjeu est d'inciter les entreprises à utiliser la liaison grâce à des dispositifs de soutien financier en réfléchissant à la mise en place d'un guichet unique pour les aides au report modal : intermodalité, aide à la pince, CEE, verdissement. Promouvoir des mécanismes incitatifs comme la « remise voie d'eau (RVE) pour le fluvial, et développer un équivalent pour le rail, en pérennisant les aides à la modernisation des flottes fluviales et routières (ex : PAMI/VNF), notamment pour les zones ZFE. »

- **Mettre à niveau l'offre de transport fluvial**

Pour les entreprises fluviales, la perspective d'ouverture de la liaison Seine-Escaut constitue un événement majeur par le saut quantitatif des flux qu'il génèrera. Cette liaison doit être aussi l'occasion de mettre en lumière le secteur fluvial et de renforcer l'image et l'attractivité de ses métiers, de ses entreprises et susciter l'intérêt d'investisseurs pour réussir l'ouverture de la liaison Seine-Escaut. L'accompagnement de la profession est un enjeu stratégique pour la réussite de la liaison car nombreux sont les observateurs qui mettent en garde contre la faiblesse structurelle de la compétitivité des entreprises françaises comparées à leurs homologues du Bénélux.

A ce titre il est essentiel que la Région participe de manière accrue au Plan d'aide à la Modernisation de la cale (PAMI), dispositif géré par Voies Navigables de France (VNF).

[1] Outil de qualification du potentiel fluvial des vallées de l'Oise et de l'Aisne Restitution de l'étude – Préfecture de l'Oise – 25 septembre 202

[2] Ibid.

Dans le projet de CPIER 2023 -2027 « Vallée de la Seine »[1], l'enjeu de mise en œuvre de la performance écologique et de la décarbonation de la voie d'eau est d'ailleurs défini comme suit :

« Les engagements portés par l'Etat et les Régions dans le cadre du CPIER 2023-2027 (...) s'accompagnent d'un soutien à l'innovation dans le cadre du dispositif d'accompagnement à l'innovation de la filière. Il s'agit de mesures financières déployées par VNF pour le compte de l'Etat et des Régions afin de faciliter la transformation de la filière. La finalité est d'aider les entreprises à décarboner plus rapidement leur flotte de bateaux pour le transport de passagers ou de marchandises. Elle est aussi d'inciter les entreprises de logistique et les industriels à recourir davantage à la voie fluviale pour transporter leurs marchandises. »

Cet accompagnement passe par la remise à niveau de ce qu'on peut qualifier de « pavillon français », c'est-à-dire le cadre normatif, réglementaire, fiscal et social dans lequel évoluent les entreprises françaises comme le confirme Entreprises Fluviales de France (E2F), fédération représentative du secteur.

Cet accompagnement passe également par une démarche visant à renforcer l'attractivité du secteur auprès des jeunes générations et la mise en place de formations adaptées aux métiers du transport fluvial[1].

Plusieurs travaux sont en cours pour évaluer la question de la compétitivité de l'offre fluviale française au regard de ses futurs concurrents européens.

D'abord la démarche conduite au plan national par le Ministère des transports visant à établir une Stratégie Nationale Fluviale ».

Sept chantiers prioritaires ont été identifiés :

- Accroître le report modal et optimiser l'utilisation du réseau à grand gabarit ;
- Remobiliser au profit du fret le réseau fluvial complémentaire à celui à grand gabarit ;
- Amplifier la dynamique des ports intérieurs et la meilleure mobilisation du foncier logistique et de bord à voie d'eau pour améliorer les performances du secteur,
- Les voies et moyens de captation de nouveaux marchés ;
- Moderniser l'image du transport fluvial et rendre le secteur attractif ;
- La transition énergétique pour l'accroissement de la compétitivité écologique d'un mode déjà vertueux ;
- Le développement de services de passagers plus efficaces et du secteur du tourisme fluvial.

[1] Présentation du projet de stratégie nationale Fluviale (SNF) le 27 juin 2025bid.

Dans son intervention du 5 mai 2025 à l'occasion de la Conférence organisée par l'Alliance Seine-Escaut, le Ministre des transports, Philippe Tabarot a notamment évoqué le projet Seine-Escaut, que le Ministre a désigné comme « emblématique de cette ambition : un chantier européen majeur jusqu'en 2032, dont le canal Seine-Nord Europe est la pièce maîtresse. Ce projet permettra selon le ministre de désengorger le canal du Nord et de dynamiser les territoires traversés, en lien avec les ports de Dunkerque et de l'axe Seine ».

Notons également la démarche entreprise par les communautés portuaires de l'axe Seine (Seine port union) au travers d'une étude d'identification des opportunités stratégiques pour les acteurs privés de l'Axe Seine, visant à synthétiser les principaux risques et opportunités identifiés et définir les axes de travail prioritaires pour la compétitivité des acteurs de l'Axe Seine. A ce stade l'étude identifie des déficits de compétitivité des transporteurs fluviaux, de ports de commerce, des chantiers naval ainsi que de certaines filières industrielles fortement dépendant de leur chaîne logistique.

Dans le document interCeser de 2017[1], précité, des facteurs de compétitivité avaient été mentionnés, sans mise en œuvre à ce jour :

- Après expérimentation, le port de Dunkerque a opté définitivement pour la mutualisation des frais de manutention au terminal (Terminal Handling Charge, THC) ; ce n'est pas encore le cas ni au Havre, ni à Rouen ;
- Nécessité d'harmoniser l'application des procédures douanières au sein des ports français.



[1] Document commun des trois Ceser Ile-de-France, Normandie et Hauts-de-France, adopté à l'automne 2017 par les assemblées plénières des trois Ceser.

4.3 Coordonner la gestion foncière, l'intégration territoriale et la planification urbaine

Si les documents de planification en Ile de France affirment bien l'importance stratégique du CSNE, ils manquent généralement d'une compréhension des raisonnements et besoins des acteurs privés (chargeurs), qui sont pourtant appelés à constituer les principaux utilisateurs / clients de la liaison.

Ceci se traduit par un déficit d'anticipation en matière de maîtrise foncière et de préparation de fonciers stratégiques embranchés sur les différents modes et pouvant permettre un nécessaire report modal dans les prochaines années.

Selon l'Observatoire Logistique Paris Seine Normandie¹⁸, l'offre foncière à vocation logistique de l'axe Seine s'élève à 1 700 ha. À l'horizon 2023, 337 ha supplémentaires s'ajouteront à ces capacités dont 40 % sur les ports du Havre, Rouen, Limay-Porcheville et Gennevilliers. Et d'ici 2025, ce sont près de 600 ha qui renforceront cette offre foncière. Au-delà, seuls 140 ha supplémentaires sont identifiés. Cette raréfaction s'explique pour l'Observatoire par « les objectifs de réduction des consommations de surfaces agricoles et les difficultés à anticiper les besoins à long terme ». Comparée à 2015, l'offre foncière à vocation logistique de l'axe Seine a diminué de 15 %. Si cette baisse prouve que des projets logistiques ont abouti sur la période, elle pointe aussi une tension sur les fonciers destinés à la logistique.

Face à ce constat, l'Observatoire Logistique Paris Seine Normandie encourage la mise en œuvre d'une démarche stratégique d'ensemble et concertée sur l'avenir du foncier à vocation logistique sur l'axe.

Le directeur de la région Normandie chez Bolloré Logistics plaide de son côté pour la mise en œuvre d'un « écosystème numérique », qui intégrerait plusieurs sources d'information comme les crues, les travaux sur les réseaux ferrés et routiers ou encore la situation sociale dans les ports. « Cette collecte d'informations en temps réel et leur traitement permettraient de réagir plus rapidement et de trouver les meilleures solutions alternatives ». Ce chantier aurait aussi l'avantage de fédérer et de mobiliser les énergies autour d'une organisation logistique homogène sur l'axe et ses trois principaux ports Le Havre, Rouen et Paris.

Les auditions réalisées par la CTM ont par ailleurs mis en lumière l'initiative des Hauts de France où le SDRADDET a défini les règles de la consommation foncière, en priorisant l'accès à la voie d'eau. Les agences d'urbanisme de la région ont travaillé en 2022 pour identifier le foncier disponible, donnant accès à la voie d'eau et à la voie ferroviaire.

L'état des lieux du foncier de l'axe nord (bord à voie d'eau et bord à chemin de fer structurant) réalisée par les agences d'urbanisme des Hauts de France est disponible sur internet ; les données collectées à cette occasion ont été versées dans le système d'information géographique partagé régional Géo2France et servent de base à la réalisation d'un schéma du foncier à haute valeur pour le report modal, action également inscrite dans le plan d'action 2025 pilotée par le conseil régional. Un travail spécifique a été réalisé par l'agence d'urbanisme de l'Oise en 2024 sur le foncier bord à voie d'eau dans l'Oise.

Il s'agit de faire travailler les agences d'urbanisme sur un catalogue foncier à l'échelle régionale et à l'échelle inter-régionale et d'inclure la liaison dans les documents de planification territoriale pour garantir une disponibilité foncière (SDRIF-E, SCoT, PLU).

Par ailleurs, issue de la loi Climat et Résilience de 2021, la mesure du « zéro artificialisation nette » dite ZAN vise à réduire les surfaces artificialisées. Le développement d'infrastructures essentielles pour notre économie et notre souveraineté exige de nombreux terrains, c'est le cas des ports. Les contraintes du ZAN étant susceptibles de pénaliser les infrastructures françaises au profit de ports étrangers, la création d'un compte foncier séparé pour les grands projets a été permise. Les actions ou les opérations d'aménagement qui sont réalisées par un grand port maritime ou fluvio maritime de l'État peuvent maintenant être considérées comme des projets d'envergure nationale ou européenne et par conséquent ne pas entrer dans le compte régional. Afin de ne pas limiter le développement des plates-formes multimodales le CESER estime que cette disposition doit être étendue aux ports intérieurs.

Il s'agit donc de créer un compte ZAN spécifique pour les projets industriels et logistiques portés par les ports intérieurs qui pourraient avoir un enjeu national, de façon à concilier ambition de transition économique et sobriété foncière et ce dans la perspective d'une coordination la plus poussée possible entre les trois Régions et l'Etat.

C'est d'ailleurs le sens des propositions de l'Association Française des Ports Intérieurs (AFPI) dans le cadre du programme Ambition France Transport dont le rapport a été rendu public le 9 juillet 2025, même s'il faut noter que les terrains nécessaires à la réalisation du canal lui-même et des 4 plates-formes logistiques sur ce même canal relèvent déjà du compte national.

HAROPA : une stratégie foncière ambitieuse pour assurer la cohérence logistique

HAROPA PORT mobilise son foncier comme levier de réindustrialisation durable et d'attractivité territoriale. Par exemple, en 2024 : « le port a engagé 146 M€ ... et plus de 60 ha ont été attribués à des projets industriels d'envergure nationale et/ou européenne. »[1]

Il dispose d'une offre foncière importante : « Avec ses 1000 ha de foncier et 1 million de m² de surfaces bâties répartis sur 70 implantations portuaires.

La politique d'acquisition immobilière (et foncière) est « volontariste » : dans le dernier plan stratégique, HAROPA-Ports de Paris évoquait « une politique volontariste d'acquisitions immobilières à forte rentabilité à hauteur de 2 à 3 M€ par an ».

Les acquisitions visent à offrir aux acteurs économiques des surfaces suffisamment larges, cohérentes avec l'écosystème portuaire, le report modal et la décarbonation. S'agissant plus particulièrement du périmètre de l'Île de France, depuis la création du Port Autonome de Paris en 1970, la superficie du Port est passée de 500 hectares à 1000 hectares en 2025. Le dernier exemple en date concerne l'acquisition des terrains de Port Seine Métropole Ouest (PSMO) sur la commune de Achères qui à eux seuls représentent une superficie de 100 hectares.

Cette politique d'acquisition relève de HAROPA et de ses ressources propres, le frein n'étant pas financier mais relevant de la raréfaction des terrains disponibles à l'acquisition en milieu dense.



© Haropa

[1] HAROPA PORT

4.4 Prendre en compte des enjeux environnementaux

Le projet est réalisé dans le cadre d'une approche d'équivalence environnementale, selon la méthode "éviter, réduire, compenser" pour minimiser les impacts sur l'environnement.

La gestion environnementale du projet est caractérisée par la transparence, impliquant la participation d'experts, d'autorités compétentes indépendantes (Autorité environnementale, Commissions locales de l'eau, Conseil National de Protection de la Nature – CNPN – qui a fourni un avis favorable avec recommandations sur l'ensemble du projet), et la mise en œuvre de mesures compensatoires anticipées dès 2017.

- **La gestion de l'eau**

La gestion de l'eau est élevée au rang de priorité, reposant sur des principes économes, de préservation de la ressource et une résilience face au changement climatique.

Le Canal est conçu pour économiser l'eau avec une étanchéité très performante de sa cuvette, qui limite les infiltrations, et grâce à un recyclage intégral de l'eau au niveau des écluses. Les infiltrations retournent dans les nappes et permettent un équilibre hydrique des sols.

Les études expertes rejettent l'idée que l'eau prélevée en surface perturbe le cycle naturel. L'alimentation en eau du canal ne repose que sur les eaux de surface. Il n'y a aucun prélèvement dans les nappes. L'eau est pompée uniquement dans l'Oise quand le débit de la rivière est suffisant. Les prélèvements pour le Canal ne manquent ainsi ni à la nature ni aux besoins liés aux activités humaines.

Le choix du point de prélèvement, à proximité de la confluence des rivières Oise et Aisne, garantit une bonne disponibilité de la ressource. Sur les 3,2 milliards de m³ qui s'écoulent sur une année en moyenne sur cette portion de rivière, les besoins annuels pour réalimenter le Canal représentent entre 0,5% et 1,1%. En outre, à l'endroit où l'eau pour le fonctionnement du Canal est pompée, le niveau de la rivière est régulé à une cote constante par le barrage de Venette ; ainsi la recharge de la nappe par l'Oise est assurée normalement.

- **Impact sur la biodiversité et équivalence écologique[1]**

Le Canal Seine-Nord Europe inscrit son tracé en dehors des sites à forts enjeux environnementaux pour assurer la meilleure préservation des espaces naturels.

Le projet intègre plus de 1 200 hectares d'aménagements environnementaux dédiés à la biodiversité directement dans les emprises du Canal ou répartis sur une cinquantaine de sites de compensation (prairies sèches, boisements, 440 hectares de zones humides restaurées ou réhabilitées contre 232 ha impactées). La garantie de gestion sur 30 ans par des experts, financée dans le projet, assure l'atteinte des objectifs de ces sites.

Les autres chiffres clés sont :

- 25 km de berges écologiques, 17 hectares d'annexes hydrauliques connectées au Canal favorable à la qualité de l'eau et à la biodiversité, traduisant la notion de « Canal vivant »,
- Plantation de 850 000 arbres
- près de 50 aménagements facilitant la traversée du Canal par la faune et préservant les corridors écologiques (plages de remonté en pentes douces, éco-pont pour la grande faune, dispositifs de sortie d'eau associés à la plantation de 75 km de haies),

En phase chantier, des mesures sont prises pour réduire les effets sur la faune et la flore :

- déplacement avant les travaux d'espèces végétales
- capture / relâche d'amphibiens et de poissons,
- défrichement en dehors des périodes de reproduction des oiseaux, installation de nichoirs comme habitats de substitution pour les oiseaux...



[1] Société du Canal Seine-Nord

- **L'emprise sur les terres agricoles et l'artificialisation**

Sur les 3000 hectares dédiés au Canal, plus de la moitié sera réaffectée de manière positive, favorisant l'agriculture (remise en culture de 314 ha de terrains de dépôt de matériaux), l'environnement et le paysage, contribuant à la création d'un corridor écologique Nord-Sud. Le Canal lui-même est de l'ordre de 600 ha uniquement pour le miroir d'eau.

4.5 Gouvernance et coopération interrégionale

La liaison Seine-Escaut entre dans une phase nouvelle, une phase d'exécution qui se matérialise par le début des travaux sur sa partie centrale, le Canal Seine Nord Europe, et un certain nombre d'aménagements sur les sections nord et sud au sein de la liaison Seine-Escaut.

Elle est portée par une gouvernance politique nationale et européenne solide et un pilotage opérationnel de maîtrise d'ouvrage qui suit un parcours maîtrisé.

Le passage de l'infrastructure à l'usage suppose selon plusieurs experts interrogés d'organiser maintenant le monde économique au travers d'une expression souvent entendue de « gouvernance économique ».

Un certain nombre de discussions vont en ce sens comme le travail concerté des trois CESER des Régions Hauts-de-France, Ile-de France et Normandie.

C'est aussi l'orientation de l'Alliance Seine Escaut qui fait réaliser par l'ESSEC une étude sur les opportunités du Canal Seine Nord Europe en matière de développement territorial et la meilleure façon d'y répondre.

Dans le cadre de cet avis-Rapport, plusieurs pistes ont été évoquées :

- Mieux identifier les stratégies de développement économique et logistique permises par la liaison, mettre à jour les documents stratégiques tels que la stratégie pour une « logistique maîtrisée, performante et innovante » de la Région.
- Concevoir avec les acteurs Territoriaux une offre de services dédiée aux enjeux et opportunités de la nouvelle liaison,
- Fournir un point d'entrée unique aux entreprises souhaitant positionner leur activité en tenant compte de ce nouvel écosystème, en particulier dans le domaine foncier,
- Renforcer la coopération entre les régions concernées pour atteindre cet objectif de manière coordonnée, non seulement les Régions Ile de France, Normandie, Hauts de France, mais également la Région Grand Est.
- Explorer la possibilité de création d'une agence de développement économique.

[1] Société du Canal Seine-Nord

Par ailleurs, plusieurs interlocuteurs se sont interrogés, dans le cadre de ces travaux, sur l'opportunité de faire co-exister deux délégations d'Axe, l'une pour le Nord (Délégation Générale au Développement de l'Axe Nord) et l'autre pour la Seine (Délégation interministérielle pour le développement de la Vallée de la Seine), en évoquant leur éventuelle fusion par souci de cohérence stratégique, d'efficacité administrative, de visibilité et de levier politique.



« Tout le monde doit travailler ensemble et anticiper, l'Etat, les régions concernées et les acteurs territoriaux, il faut créer une gouvernance commune »

Serge CASTEL, Délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine
Audition du 17 octobre 2025 devant des représentants des Ceser des régions Hauts-de-France, Normandie et Île-de-France.

[1] Société du Canal Seine-Nord

Remerciements

Le rapporteur remercie particulièrement

- Les membres de la commission Transports, Infrastructures et Mobilité du Ceser Île-de-France ;
- Les personnes auditionnées par le Ceser dans le cadre de la préparation de cet Avis ;
- Mme Johannie BOUFFIER, conseillère du Ceser Île-de-France, rapporteur au sein du groupe de travail Inter-Ceser Île-de-France, Hauts-de-France et Normandie ;
- M. Jean-Pierre GAUMET, président de la commission Transports, Infrastructures et Mobilité du Ceser Île-de-France ;
- M. Eric GELPE, président de la commission Aménagement du Territoire ;
- M. Olivier SAINT-GUILHEM, chargé de mission au Ceser Île-de-France.

Auditions

Liste des auditions menées par la Commission Transports et mobilité

- Audition de M. Jérôme DEZOBRY, président du directoire de la Société du Canal Seine Nord Europe (SCSNE), le 16 mai 2024 ;
- Audition de M. le préfet Pascal SANJUAN, Délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine et Mme Florence PAJON, ingénieure de l'Etat, conseillère transports et logistique, le 19 novembre 2024 ;
- Audition de M. Fabrice ACCARY, directeur général de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) William SONGEUR, expert associé, Samuel CARPENTIER, Inter céréales, Etienne FROMENTIN, UNICEM, le 23 janvier 2025 ;
- Audition de M. Pierre BERGES, Délégué général au développement de l'Axe Nord, le 5 mars 2025 ;
- Audition de M. Antoine BERBAIN, Directeur général délégué de HAROPA PORT, en charge de l'Ile-de-France et de la multimodalité, le 7 mai 2025.

Liste des auditions menées par la commission CAT

- Audition de M. Stéphane BOUSQUET, directeur de VNF Bassin de la Seine – Loire, auditionné par la commission le 15 novembre 2024 ;
- Audition de M. Antoine BEYER, Professeur des universités, chargé d'études à l'Institut Paris Région (IPR), le 2 décembre 2024 ;
- Présentation le 10 février 2025 des travaux réalisés par l'Atelier Métropole Parisienne, DSA mention Projet urbain – architecture des territoires (2022-2023), ENSA Paris – Belleville, concernant le territoire Grand Paris Seine et Oise (GPSO) dans la perspective de l'Axe Seine et de l'arrivée du Canal Seine Nord Europe : audition de M. Patrick HENRY, Architecte et urbaniste, professeur TPCA, ENSA de Paris - Belleville, directeur scientifique du DSA mention Projet urbain – architecture des territoires.

Liste des auditions menées par le GT InterCeser [1]

- Audition de M. Jean-Yves HARDY, responsable de la mission PSMO (le projet Port Seine Métropole Ouest) et M. Erwan LE PRIOL, chargé d'opérations, le 26 mai 2025 ;
- Audition de M. Benoît ROCHET, Directeur général et Président du Directoire HAROPA Port, le 26 septembre 2025 ;
- Audition de M. le préfet Serge CASTEL, Délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, le 17 octobre 2025.



[1] Le groupe de travail InterCeser regroupe depuis janvier 2025 des représentants des Ceser des trois régions Île-de-France, Hauts-de-France et Normandie

Bibliographie et documents

- Document commun des trois Ceser Ile-de-France, Normandie et Hauts-de-France, adopté à l'automne 2017 par les assemblées plénières des trois Ceser. <https://www.ceser-iledefrance.fr/ressource/axe-seine-canal-seine-nord-europe-une-complementarite-a-batir-des-conditions-de-reussite-a-definir-au-service-du-developpement-des-trois-regions/>
- « Carte des voies navigables du bassin de la Seine », Voies navigables de France, 2018, <https://www.vnf.fr/vnf/services/votre-kit-cartographique-de-la-logistique-fluviale/>
- Commission européenne, décision d'exécution de la Commission relative au projet transatlantique Seine Escaut sur les corridors de réseau central « Mer du Nord – Méditerranée » et « Atlantique », 10 juillet 2024
- « La liaison Seine-Escaut : le plus grand projet fluvial européen », Alliance Seine-Escaut, <https://alliance-seine-escaut.org>
- « La carte du Réseau », Seine Escaut, <https://seine-scheldt.eu/carte-du-reseau/>
- Site internet de la Société du Canal Seine Nord Europe (SCSNE), <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/>
- « Le projet MAGEO : Mise au Gabarit Européen de l'Oise entre Compiègne et Creil », Voies navigables de France, <https://www.vnf.fr/vnf/dossiers-actualites/le-projet-mageo/> et <https://mageo.vnf.fr/accueil/mageo/le-projet/>

Précédents travaux du Ceser Île-de-France

- Avis N°94-04 du 7 février 1994 « Relatif à l'intégration des voies navigables d'Ile-de-France au réseau à grand gabarit national et européen », Ceser Ile-de France ;
- Avis N°2001-07 du 21 mai 2001 « Relatif à la réalisation de la liaison a gabarit Européen Seine-Nord » », Ceser Ile-de France ;
- Avis N°2003-12 du 4 novembre 2003, « Voie d'eau et infrastructures portuaires d'Ile-de-France » », Ceser Ile-de France ;
- Avis et rapport portant sur l'Île-de-France et les coopérations interrégionales au sein du Bassin parisien, adopté par le Ceser le 4 février 2015, rapporteuse Sylviane DELMAS ;
- Avis et rapport concernant les activités de transport de fret et de logistique en Île-de-France, un atout pour l'attractivité de la région, adoptés par le Ceser le 17 septembre 2015, rapporteur Jean-Michel RICHARD ;
- Document « Axe Seine / canal Seine Nord Europe : une complémentarité à bâtir, des conditions de réussite à définir au service du développement des trois régions », par le groupe de travail inter-Ceser Ile-de-France / Hauts-de-France / Normandie, novembre 2017 ;
- Avis et rapport concernant la régionalisation et la fusion du Port Autonome de Paris et des ports maritimes séquanais : opportunités pour le développement de l'Axe Seine ? adoptés par le Ceser le 13 décembre 2017, rapporteur Jean-François DALAISE ;
- Contribution et rapport « Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ? » contribution et rapport communs des Ceser Centre-Val-de-Loire et Île-de-France, adopté le 29 avril 2021 ;
- Avis et rapport concernant « les chaînes d'approvisionnement au plus près des Franciliens : la logistique urbaine du dernier kilomètre », adoptés par le Ceser le 16 octobre 2023, rapporteur Eric GELPE.

Cadre législatif et réglementaire

Rappel du cadre législatif et réglementaire :

- Décision de la commission européenne du 27 juin 2019 n°2019/1118 relative au projet transfrontalier Seine-Escaut ;
- Protocole-cadre entre la région Île-de-France et la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) de mars 2020 ;
- Acte 2 (2022 – 2027) de la stratégie Fret de la Région Ile-de-France du 22 septembre 2022.

Liste des membres de la commission Transports et mobilité



COMMISSION TRANSPORTS, INFRASTRUCTURES, MOBILITÉS

CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE
2 rue Simone Veil • 93400 Saint-Ouen-sur-Seine • Tél : 01 53 85 66 25 • Email : ceser@iledefrance.fr • www.ceser-iledefrance.fr

13 octobre 2025

PRÉSIDENT

VICE-PRÉSIDENTS






Jean-Pierre GAUMET
PRÉSIDENT
MEDEF IdF - C1



Rami AUPRÈRE
VICE-PRÉSIDENT
UNGA - C2



Jean-Luc MEUDIG
VICE-PRÉSIDENT
RVAUT - C3

 <p>Gladys AROÏRE FO IdF - C2</p>	 <p>Ali BELHADI FO IdF - C2</p>	 <p>Thomas BOREL CNRS - C3</p>	 <p>Claude BOULANGER-REIJNEN APF-URAPEI - C3</p>	 <p>Carole CAUZARD COTIDF - C2</p>	 <p>Buffy CHAPPE RATP - C1</p>	 <p>Jean-Marc DUBAU CFDT IdF - C2</p>	 <p>Elina DUMONT Comité de la Rue C3</p>	 <p>Christiane FLOUQUET CORERPA - C3</p>	 <p>Patrice FURE FCPE - C3</p>
 <p>Nicolas GALEPES Solidaires Île-de-France - C2</p>	 <p>Vincent GAUTHERON CGT - C2</p>	 <p>Éric GELPE MEDEF IdF - C1</p>	 <p>Errahman GOURARI CCI IdF - C1</p>	 <p>Bernard HAYAT CFTC - C2</p>	 <p>Thierry LAMAIÈRE Groupe ADP - C1</p>	 <p>Déborah LAMBERT CFDT IdF - C2</p>	 <p>Didier LEANDRI HPP - C1</p>	 <p>Marie-Odile LEFORT CCIP - C1</p>	 <p>Arthur LE MOAL TRANSEV - C1</p>
 <p>Jean-Marc PAYANI URAF - C3</p>	 <p>Jean-Michel RICHARD SNCF - C1</p>	 <p>Jérôme RITTLING CFE - CGC - C2</p>	 <p>Christian ROSSIGNOL UNAFAM - C3</p>	 <p>Marie-José ROSSI-JAOUEN FNE - C3</p>	 <p>Ryadh SALLEM CROSIF - C3</p>	 <p>Nadège SERRÉ CRA IdF - C1</p>	 <p>Martine VALLETON Personnalités qualifiées - C4</p>	 <p>Brigitte WAINTRAUB CFDT IdF - C2</p>	

LÉGENDE



Référent budget



Référent Évaluation des politiques publiques

C1 : 1er collège (entreprises et activités professionnelles non salariées)

C2 : 2e collège (organisations syndicales de salariés)

C3 : 3e collège (organismes, associations et fondations qui participent à la vie collective de la région)

C4 : 4e collège (personnalités qualifiées)



Olivier SAINT-GUILHEM
CHARGÉ DE MISSION
olivier.saint-guilhem@iledefrance.fr
Tél : +33 1 53 85 50 33

Contribution de la Commission Aménagement du territoire

Le Réseau Seine - Escaut : un levier de développement durable et équilibré de l'Ile-de-France ?

Aborder la question des conséquences, des potentialités et des risques apportés par le projet de passage au grand gabarit du Réseau Seine - Escaut, en termes d'aménagement du territoire, nécessite de resituer dans un premier temps la place de l'Ile-de-France dans l'ensemble du transport fluvial français et sa position géographique particulière dans le transport de fret en Europe.



Le passage au grand gabarit de la connexion de la Vallée de la Seine aux grands ports maritimes du Nord de la France, du Bénélux et de l'Allemagne est conditionné par la mise en service de nouvelles infrastructures nécessitant la conduite d'importants chantiers de génie civil et d'équipement technologique. En Ile-de-France les principaux chantiers portent sur la fiabilisation des écluses et barrages, la téléconduite des ouvrages et le tronçon Bray - Nogent, les projets de Canal Seine Nord Europe et de mise au gabarit européen de l'Oise (ci-après projet MAGEO) se situant dans les Hauts de France.

Les niveaux d'investissements mobilisés par ces chantiers, y compris en termes de compensations environnementales (en lien avec leurs impacts environnementaux), doivent être mis en regard des potentialités de développement des flux de fret par la voie d'eau et des conditions pour que la voie d'eau puisse conquérir des parts de marché significatives sur le fret routier, dans un contexte de recherche généralisée de décarbonation du fret.

L'Ile-de-France doit rechercher des alternatives au fret routier afin de répondre aux besoins de liaison avec la voie maritime pour l'acheminement du « grand export/grand import » et aux besoins des relations commerciales inter-régionales, nationales et intra-européennes par voie terrestre (fret fluvial, fret ferroviaire). Il importe que le recours à la voie d'eau ne se fasse pas au détriment du fret ferroviaire, mode de transport de marchandises également massifié.

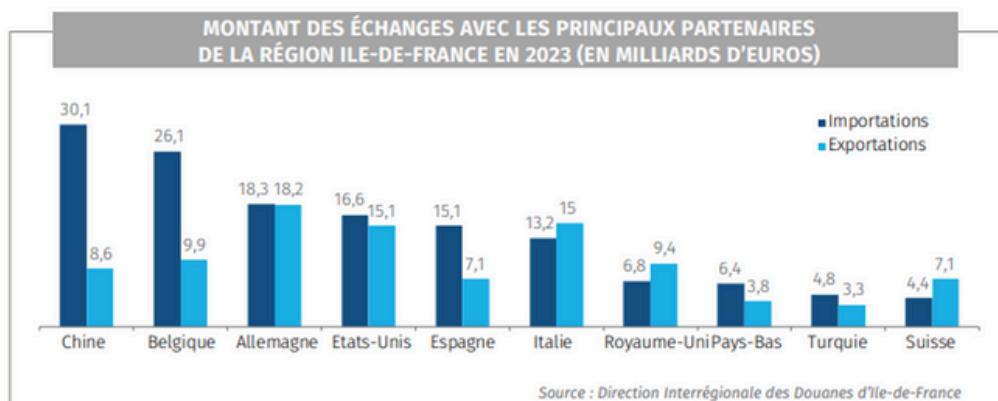
Au-delà du gabarit de la voie d'eau, la performance fonctionnelle et économique des plateformes portuaires fluviales elles-mêmes, ainsi que la performance de leurs relations avec leurs hinterland respectifs, constituent des leviers majeurs de la compétitivité de la voie d'eau par rapport aux autres modes de fret, mais également de développement économique de l'Ile-de-France. Les questions d'aménagement du territoire sont au cœur de ces défis de performance.

L'Ile-de-France, un nœud de transport majeur dans « l'Europe des corridors »

Afin d'appréhender la position particulière de l'Ile-de-France dans les principaux corridors de fret en Europe, il importe de resituer l'Ile-de-France dans l'origine des grands flux du commerce extérieur.

En 2023, l'Ile-de-France a exporté un peu moins de 150 Mds€ soit un peu moins de 25% des exportations de l'ensemble de la France (603 Mds€). La région a importé près de 210 Mds€ soit environ 29% des importations de l'ensemble de la France (731 Mds€) avec un déficit commercial d'un peu plus de 60 Mds€, soit près de 60% du déficit commercial français (quasiment 100 Mds€).

Tableau 1 : échanges de la Région IDF avec les pays partenaires (source : Douanes, 2023)



Les importations proviennent à plus de 58% d'Europe, d'Asie-Océanie à raison de 25%, et des Amériques à environ 10%. Le 1^{er} pays de provenance des importations est la Chine, devant la Belgique, l'Allemagne et les Etats-Unis.

Les exportations sont à destination de l'Europe pour près de 62%, de l'Asie-Océanie pour 17%, des Amériques pour un peu plus de 13%. Le 1^{er} pays de destination est l'Allemagne, devant les Etats-Unis, l'Italie et la Belgique.

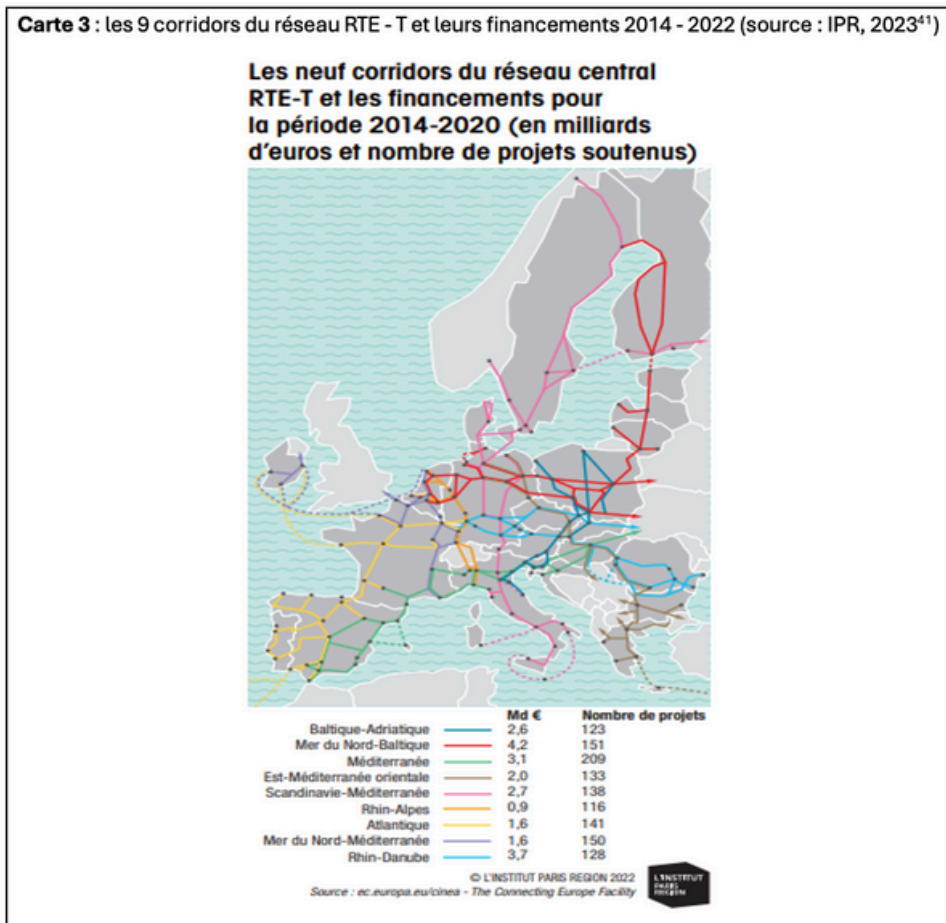
Carte 2 : les origines des produits issus du petit import (source : IAURIF, 2008)



L'Ile-de-France se situe à l'intersection de deux des neuf corridors européens de transport : le corridor « Atlantique » et le corridor « Mer du Nord/Méditerranée » :

- Le corridor « Mer du Nord/Méditerranée » connecte les ports maritimes de Felixstowe (GB), Dunkerque, Rotterdam, Anvers et Marseille et les ports intérieurs de Lille, Metz, Mannheim (RFA), Strasbourg, Lyon et Paris permettant ainsi le raccordement de la Vallée de la Seine aux ports du Benelux. Cette connexion, principalement par la voie navigable, peut répondre aux besoins du commerce international intra-européen de l'Ile-de-France très orienté vers l'Est et le Nord de l'Europe.
- Le corridor « Atlantique » relie les régions du Sud-Ouest de l'Europe au centre de l'Union européenne. Les ports de la péninsule ibérique d'Algesiras (Espagne), Sines, Lisbonne, Porto et Bilbao (Portugal), sont ainsi reliés, à travers l'Ouest de la France, à l'Ile-de-France, à la Normandie (jusqu'au port du Havre) et plus à l'Est (jusqu'à Strasbourg et Mannheim). Il couvre le rail, la route, les aéroports, les ports et la voie navigable de la Seine.

La dimension maritime joue un rôle crucial sur le corridor « Atlantique ». L'axe Le Havre - Paris jusqu'à Strasbourg en constitue un des maillons essentiels et répond à la volonté de l'Europe de développer des axes de transport Est/Ouest et de proposer des solutions alternatives à la congestion des ports d'Anvers et Rotterdam et des axes de transport Nord/Sud les desservant.



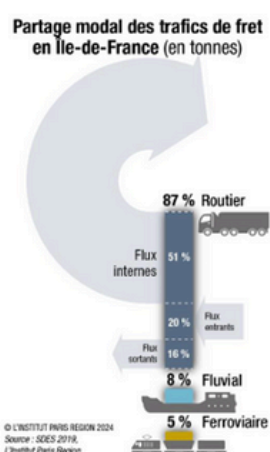
[1] Quelle place pour l'Ile-de-France dans le réseau transeuropéen de transport ? IPR, Note rapide, n°971, Antoine BEYER.

Décongestionner la jonction de l'Axe Seine et de l'Axe Nord

Cette position de L'Ile-de-France à l'intersection de l'Axe Seine et de l'Axe Nord et les flux de fret qui l'accompagnent se traduit par une congestion (avec les nuisances associées) de ses axes de circulation du trafic routier.

Il est établi qu'une part prépondérante des importations franciliennes passe par le transport routier et que l'essentiel des trafics longue distance (« grand import ») transite par les ports maritimes de la rangée du Nord Europe, et non par les ports français, avant de rejoindre L'Ile-de-France. Actuellement 50% environ des biens consommés en IDF proviennent des ports de la Mer du Nord, et environ 90% sont acheminés par la route, dans un contexte de recul du fret ferroviaire et de réorientation de la nature de ce fret.

Tableau 2 : partage modal des trafics de fret en Ile-de-France (source : SDRIF-E/ IPR, 2024⁴²)



L'Ile-de-France, « méga région » européenne, doit absorber les flux de fret destinés à ses propres besoins de bassin de consommation, à ses besoins de région industrielle, ainsi que les flux de transit du fait de sa position dans l'Europe des corridors.

Si, au-delà du Schéma directeur de la région Ile-de-France - Environnemental 2024 (ci-après SDRIF-E 2040) et du Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation 2028, (ci-après SRDEII 2028), des politiques publiques puissantes les soutenaient, le développement de l'économie circulaire en région Ile-de-France pourrait à moyen long terme amoindrir une partie du volume de ces flux de fret, sans pour autant remettre en cause leur nécessaire réorientation vers des modes massifiés et moins carbonés.

Avec un contournement ferroviaire de l'Ile-de-France insuffisant, un contournement routier inachevé, et dans un contexte de restrictions de la circulation routière de transit telles que la zone de trafic limité (ZTL) dans la zone hyperdense, ou des restrictions en périphérie notamment sur la partie ouest de la métropole parisienne (Yvelines), avec les effets reports que ces restrictions génèrent, la jonction de l'Axe Seine et l'Axe Nord apparaît sous - performante et saturée.

Les insuffisances de contournement ferroviaire de l'Ile-de-France trouvent en grande partie leurs causes, selon les tronçons, dans la sous - performance technique des axes de fret, la protection des riverains et des occupations adjacentes (habitations) dans les zones denses et la faible disponibilité des sillons partagés avec le trafic voyageurs qui reste la priorité absolue.

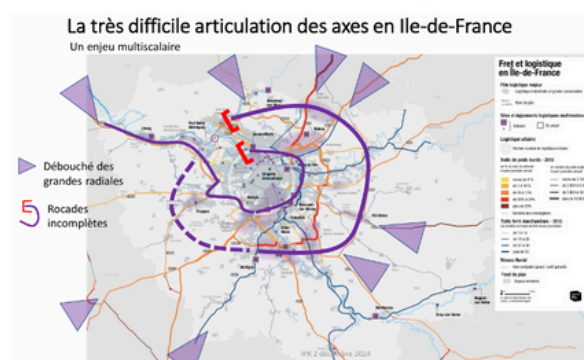
Aussi alors que le fret ferroviaire est en recul, le fret fluvial (avec notamment le développement de la conteneurisation) ouvre des perspectives pour contribuer à une meilleure articulation de l'axe Seine et de l'axe Nord, en constituant une alternative au fret routier, en complément avec le fret ferroviaire, dans un double objectif de décarbonation et de décongestion.

Dans un contexte de baisse du transport fluvial en Ile-de-France (contraction de 8% avec un trafic qui s'établit à 18 Mt en 2024), les activités fluviale et ferroviaire de conteneurs connaissent une excellente année 2024 avec :

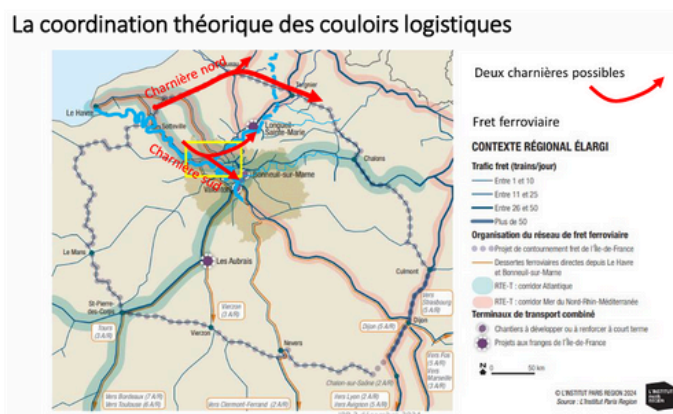
- Plus de 220 000 EVP^[1] transportés par voie d'eau de/vers le Havre,
- Près de 120 000 EVP transportés par train de/vers l'hinterland, soutenus par de nouvelles dessertes connectées aux terminaux maritimes, notamment Tours ou Clermont -Ferrand et le renforcement des liaisons vers Lyon et Bordeaux.

L'objectif de report modal fixé par VNF dans le contrat d'objectifs et de performance signé entre VNF et l'Etat en 2020 est une augmentation de 50 % des tonnes kilomètres à horizon 2030 sur le plan national.

Carte 4 : la très difficile articulation des axes en Ile-de-France (source : IPR, 2024⁴⁴)



Carte 5 : la coordination théorique des couloirs logistiques (source : IPR, 2024, Ibid.)

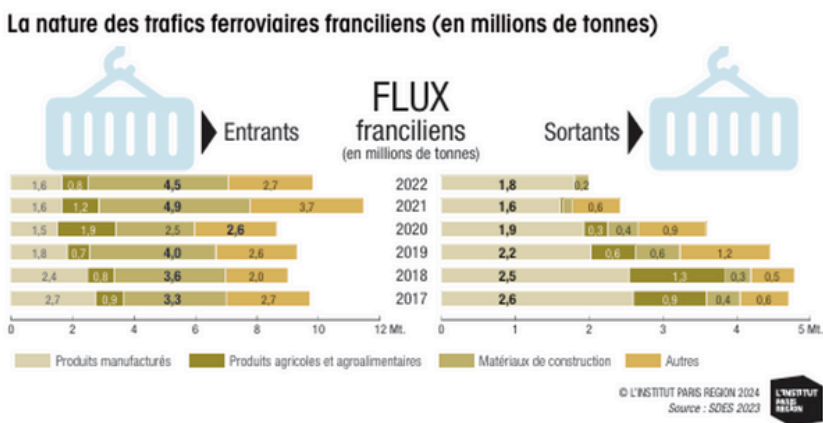


[1]EVP est l'abréviation française pour équivalent vingt pieds (TEU en anglais : Twenty-Foot Equivalent Unit). C'est l'unité de mesure pour exprimer une capacité de transport en multiple du volume standard occupé par un conteneur 20 pieds (6 mètres).

[2]Présentation devant la commission Aménagement du territoire du Ceser IDF, Antoine BEYER, IPR, décembre 2024.

Le fret ferroviaire est un mode de transport massifié qui peut s’adresser en partie au même type de marchandises que celles transportées par la voie d’eau.

Tableau 3 : la nature des trafics ferroviaires franciliens (source : IPR, 2024⁴⁵)

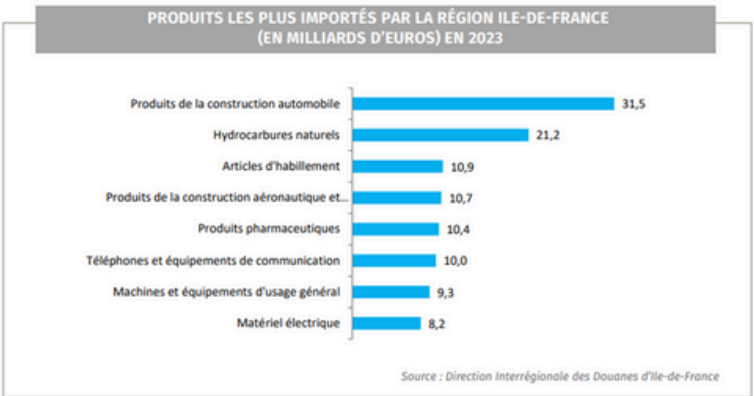


Mais compte tenu des adaptations en cours de la voie d’eau avec son passage au grand gabarit, et de l’absence de projets pouvant concrétiser une charnière Nord (axe ferroviaire), c’est la charnière Sud (voie d’eau) qui semble être dans la dynamique la plus forte d’émergence d’une offre massifiée en alternative partielle et/ou combinée au fret routier.

Pour retirer 200 à 250 camions de la route, soit l’équivalent de 5000 tonnes de marchandises il faut mobiliser 125 wagons ou seulement un convoi fluvial.

Si le transport fluvial peut se révéler inadapté à des produits de faible poids et de faible volume dont la livraison est principalement organisée autour d’un objectif de rapidité, il peut se révéler plus adapté que la route à un certain type de produits dont le transport n’est pas soumis aux mêmes enjeux et est compatible avec un mode de transport massifié. Une partie significative des flux logistiques en Ile-de-France correspond à cette deuxième catégorie de produits à transporter. Toutefois le mode fluvial a démontré depuis quelques années sa capacité à répondre aux contraintes de la logistique urbaine.

Tableau 4 : produits les plus importés par la Région Ile-de-France (source : Douanes, 2023)



[1] Quelles perspectives pour le fret ferroviaire francilien ? Note rapide mobilité, IPR, n°1026, janvier 2025, Antoine BEYER.

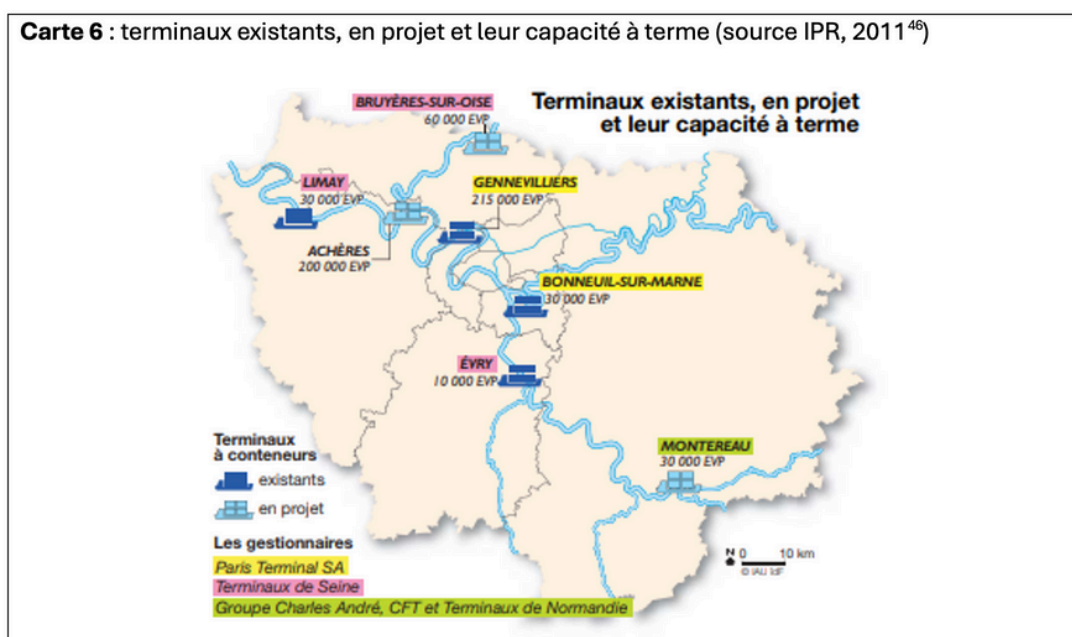
Dans un premier temps et tant que la surélévation des ponts ne sera pas achevée, il est probable que la mise à grand gabarit de l'Axe fluvial Nord et de l'Axe Seine, nonobstant la saturation des ports de Rotterdam et d'Anvers, n'entraînera des progressions significatives, sur les axes Nord-Sud et Sud-Nord, que des seuls trafics de vrac, en citernes, et interrégionaux.

Pour autant le développement du transport par conteneurs offre des opportunités de développement de transport combiné bimodal ou tri-modal. Mais le développement du fret combiné est lui-même conditionné par la mise à disposition, au service des opérateurs, d'infrastructures adaptées et performantes en proximité ou le long de la voie d'eau.

Le long de la voie d'eau de l'Axe Seine et de l'Axe Nord, et à la jonction de ces deux axes, les plateformes portuaires maritimes et fluviales peuvent jouer un rôle stratégique de connecteur et de fixateur de flux, reposant sur une relocalisation des industries sur ces zones portuaires ou à proximité immédiate.

La trame portuaire fluviale un moteur de développement économique à consolider

A l'appui du développement du fret fluvial et du développement du transport combiné, l'Ile-de-France bénéficie d'une trame portuaire fluviale à fort potentiel. Chaque plateforme portuaire de cette trame se situe au cœur d'hinterlands spécifiques qui nécessitent des positionnements différenciés, selon notamment leur position en aval de Paris (Seine aval, Oise), ou en amont (Seine amont, Marne).



[1] IAURIF, Note rapide n°555, juin 2011, Rôle et vocation des terminaux fluviaux à conteneurs franciliens, juin 2011.

En 2024, sur le corridor fluvio-maritime de l'axe Seine (Paris - Rouen - Le Havre), le trafic conteneurisé a enregistré une progression de près de 19%, plus forte que celle enregistrée dans les grands ports concurrents belges néerlandais ou britanniques.

L'Ile-de-France dispose de 70 ports et quais, dont sept terminaux à conteneurs, dont le potentiel de développement et la taille des hinterlands respectifs sont très contrastés. Le terminal de Gennevilliers (400 hectares) concentre 75% du trafic fluvial de conteneurs, loin devant ceux de Bonneuil-sur-Marne et de Limay. Le terminal de La Bourdonnais (Paris) est dédié à la logistique urbaine.

Trois terminaux, sur les sept, présentent des niveaux d'activité à consolider en recherchant un modèle économique spécifique en lien avec leurs potentialités économiques territoriales propres. Bruyères-sur-Oise est pénalisé par une accessibilité routière peu fonctionnelle ; Montereau-Fault-Yonne est éloigné des grands bassins de consommation ; Evry-Courcouronnes, bien que bien desservi par la Francilienne et situé à proximité des grands centres logistiques, est pénalisé par sa localisation en amont des ponts parisiens dont le tirant d'air ne permet le passage que seulement deux étages de conteneurs ;

En complément de ces terminaux, le Port-Seine-Métropole-Ouest (PSMO), le nouveau port d'une superficie de 100 hectares, situé sur la commune d'Achères, à la confluence de la Seine et de l'Oise, et destiné principalement (au moins dans un premier temps) au trafic de matériaux de construction, devrait entrer en service aux environs de 2030. Il convient de noter l'existence, à proximité du site de PSMO, de l'ex-plateforme de triage ferroviaire d'Achères (située en partie sur la commune de Saint-Germain-en-Laye) dont toutes les potentialités ne sont peut-être pas complètement exploitées.

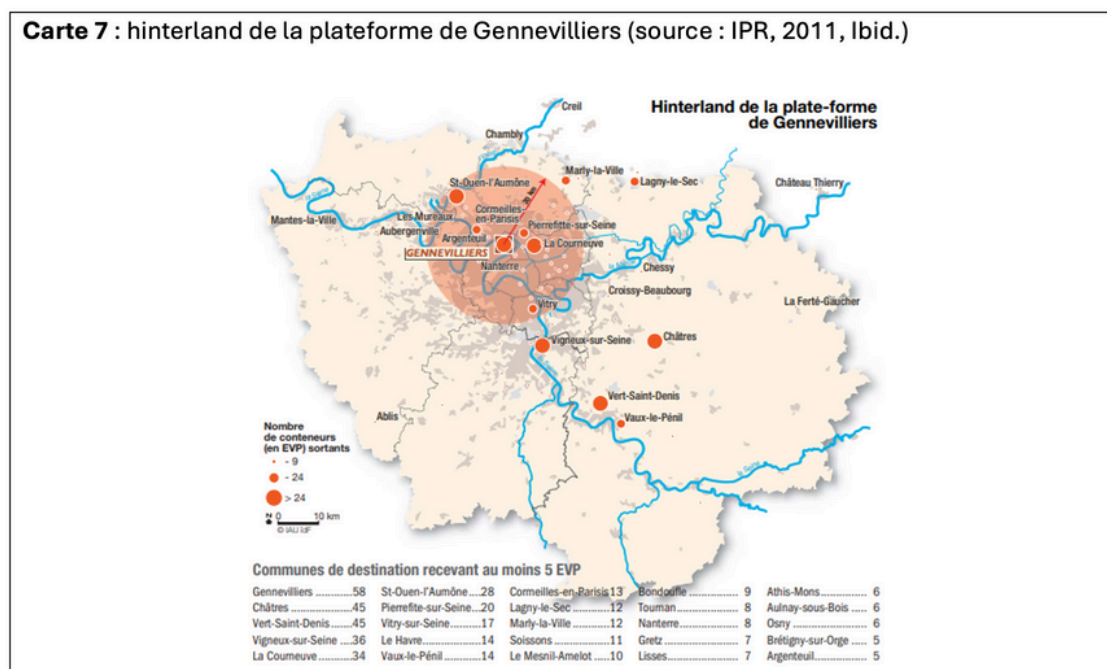
Le développement de la conteneurisation est un facteur de développement du transport combiné (fluvial/ferroviaire, fluvial/route) lui-même facteur de développement d'autres activités que la seule logistique, sachant qu'à côté de la logistique conteneurisée, le transport massifié par voie fluviale offre d'autres opportunités que le seul fret conteneurisé. Il importe à cet égard que chaque plateforme portuaire puisse, en lien avec les acteurs territoriaux de proximité et les collectivités locales, faire émerger une stratégie et un modèle de développement spécifique s'appuyant sur les potentialités socio-économiques propres à son territoire de localisation.

Consolider les effets « hinterland » existants et en faire émerger autour des plateformes portuaires encore « en devenir » :

Chacun de ses terminaux suit une dynamique différente en fonction des niveaux d'investissement dont ils bénéficient, de ses potentialités intrinsèques (surface, accès à d'autres modes de fret), de sa localisation. Leur potentiel de développement propre dépend de leur capacité à développer le trafic de conteneurs, en complément ou en alternative à d'autres trafics, ainsi que le fret combiné mais également de dépasser la seule activité logistique.

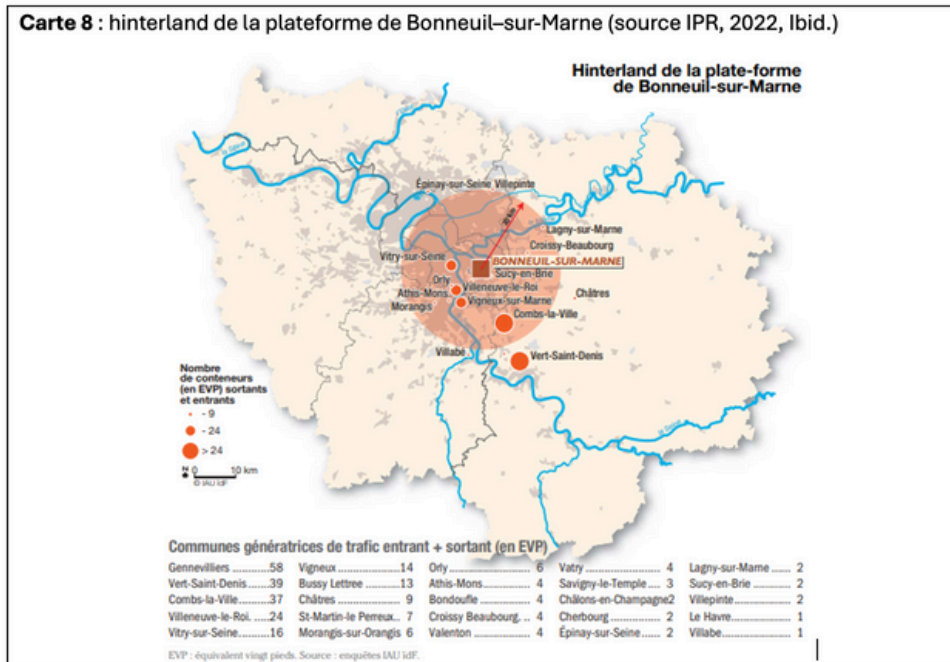
Près de deux conteneurs sur trois qui sortent du terminal de Gennevilliers ont une destination allant au-delà d'un rayon de 20 km. En 2024 à Gennevilliers, le trafic de conteneurs par voie d'eau de et vers le Havre a progressé de 11%.

Carte 7 : hinterland de la plateforme de Gennevilliers (source : IPR, 2011, Ibid.)



Gennevilliers, mais aussi Limay (notamment avec IKEA), développent leur activité tournée vers la logistique urbaine destinée au grand Paris. En revanche à Bonneil-sur-Marne, le trafic de conteneurs reste orienté sur une vocation plus locale.

Carte 8 : hinterland de la plateforme de Bonneuil-sur-Marne (source IPR, 2022, Ibid.)



Le terminal de Bruyères-sur-Oise est en train de se transformer en plateforme multimodale.

Les terminaux de la périphérie Sud de l’Île-de-France (Evry, Montereau) ont des cartes à jouer précisément par leur position plus éloignée du cœur de la zone hyper dense et par leur situation de porte d’accès Sud à la région, dans une logique de transport combiné et de relocalisation d’activités industrielles.

Il est prévu 20 M€ d’investissement public (Haropa Port) et privé portant sur le développement du transport combiné conteneurisé (fluvial/ferroviaire) sur la plateforme de Montereau. Ce projet vise à renforcer ses fonctions de hub intermodal et de zone industrielle autour de ses activités portuaires.

Le Schéma national du transport combiné (fluvial/ferroviaire/route) retient neuf sites prioritaires en Île-de-France, pour une réalisation d’ici à 2032, dont cinq sont des plateformes portuaires fluviales : trois en extension (Limay, Bonneuil et Gennevilliers) et trois en création (Bruyères, Évry et un terminal à Montereau).

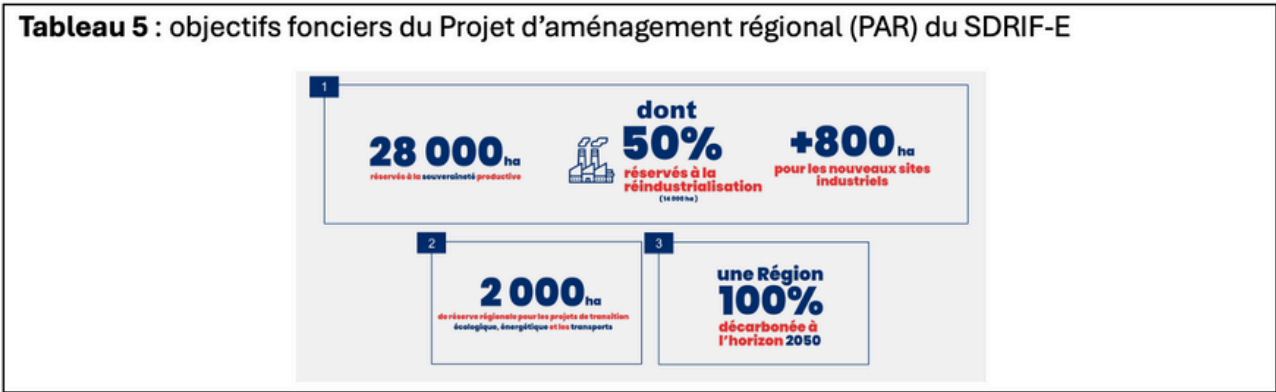
« La performance des ports ne se mesure plus aux seuls trafics. Ils incarnent une solution pour la transition énergétique via le portage de projets industriels notamment de nouveaux carburants » Daniel Havis, Président du Conseil de Surveillance de Haropa Port

Ce développement des plateformes portuaires fluviales en diversifiant leurs activités logistiques, en évoluant vers des rôles multifonctionnels et multi-usages ainsi que vers des activités multi-filières et industrielles, est au cœur de la stratégie d’Haropa Port. Se faisant, Haropa Port cherche à valoriser ses capacités foncières disponibles (16 000 ha au global pour 12 millions de m² d’entreposage), avec une forte ambition d’intégration territoriale visant à insérer ses projets dans des projets de territoire.

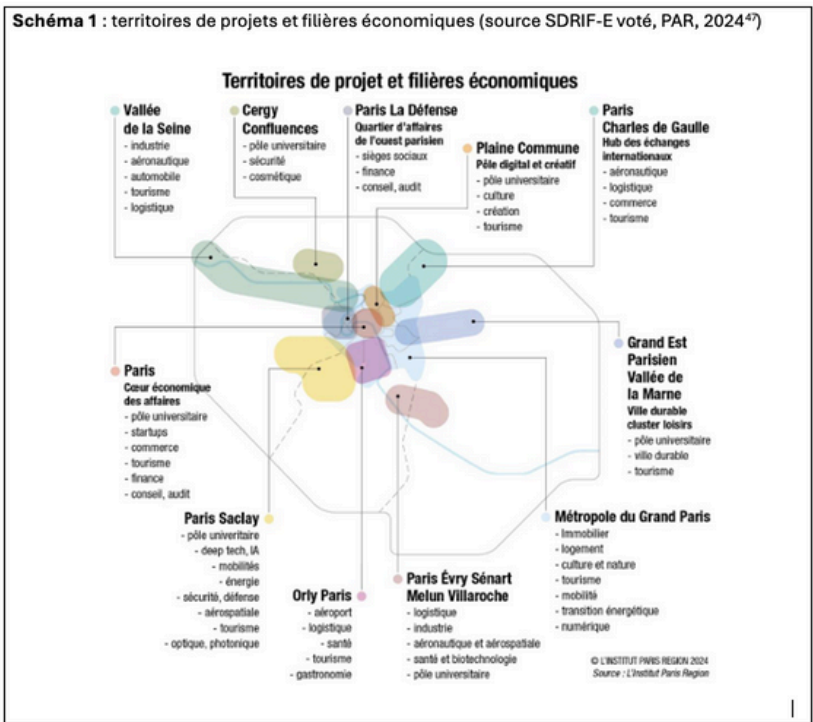
A côté du déploiement de la stratégie d’Haropa Port se pose la question de l’action d’accompagnement de la collectivité publique régionale au titre, d’une part de son rôle dans la Planification territoriale (SDRIF-E), et d’autre part en référence à sa Stratégie Régionale Fret et Logistique (SRFL).

Vers une politique publique régionale de valorisation des espaces économiques délaissés ou sous-utilisés le long de la voie d’eau

Dans le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF-E), tel qu’arrêté par le Conseil régional le 11 septembre 2024, la Région IDF retient parmi les axes stratégiques de son Projet d’Aménagement Régional (PAR) l’objectif global « d’une Ile-de-France plus productive et indépendante » qui se décline par les indicateurs suivants :



Au titre du chapitre « Economie, Développement, Logistique », la Région met en avant, dans le SDRIF-E, des priorités déclinées par département, en insérant ces priorités dans des « territoires de projet ».



Au titre de l'économie fluviale et portuaire, les actions et les principaux projets suivants en lien avec ces « territoires de projet » sont mis en avant :

- « En Seine-et-Marne, développement du fret fluvial sur la Seine Amont : le SDRIF-E permet la réalisation de la mise à grand gabarit de la Seine amont, entre Bray et Nogent-sur-Seine, ainsi que la réalisation d'équipement sur le parcours comme le port de Bray-Jaulnes ;
- Dans le Val d'Oise, développement de la logistique fluviale : extension du port de Bruyères-sur-Oise ;
- Dans les Yvelines, protection des sites de la vallée industrielle de la Seine aval de Poissy à Mantes, en passant par Flins, Triel, les Mureaux, Porcheville, etc. ; soutien au projet d'Ecopôle de Triel /Seine (site existant sanctuarisé dans sa fonction industrielle) et soutien à l'extension de Mantes Innovaparc ; sanctuarisation des fonctions logistiques et énergétiques du site de Porcheville ; développement et extensions permises de Port Seine Métropole Ouest (PSMO) à Achères ;
- Dans le Val-de-Marne, préservation et développement du port de Bonneuil-sur-Marne ;
- Dans les Hauts-de-Seine, sanctuarisation fonciers industriels du port de Gennevilliers ;
- En Seine-Saint-Denis, préservation des sites industriels d'intérêt régional tels que les zones d'activités productives le long du canal de l'Ourcq (Vignes à Bobigny/Pantin, Ecocité et site de Romainville) ;
- A Paris, protection des ports intra-muros pour permettre la logistique du dernier kilomètre ».

Toutes ces zones sont cartographiées et qualifiées par la carte réglementaire n°2 du SDRIF-E « Développer l'indépendance productive régionale ».

Par ailleurs la Région a inscrit dans l'**Acte 2 de sa « Stratégie Régionale Fret et Logistique » (SRFL)**, doté pour la période 2002-2027 d'une enveloppe de 115 M€, « compte tenu du rôle central qu'occupent les chaînes logistiques dans les systèmes de productions », la priorité « Accompagner l'évolution vers des usages et des organisations logistiques multimodaux et décarbonés. Cette Stratégie est déclinée par un certain nombre d'axes d'action, notamment :

- « Dans le cadre des contrats de plans Etat-Régions (CPER) et de protocoles ad hoc, la Région poursuivra son soutien à la fiabilisation, la modernisation et la création d'infrastructures de transport fluviales, ferroviaires et multimodales (ports, chantiers de transport combinés, etc.) pour le développement d'un réseau armature, maillé et performant d'infrastructures ;

- La Région poursuivra son soutien au développement des grands projets stratégiques, notamment ceux permettant une montée en puissance de la compétitivité de la voie d'eau par l'adaptation aux gabarits de bateaux de plus gros emports (CSNE, Bray/Nogent) pour desservir les zones logistiques multimodales, les plateformes portuaires multimodales franciliennes (Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Limay, PSMO...). La Région reconduira son soutien au Plan d'aide au report modal (PARM) de VNF sur la période 2023-2027 pour accompagner de nouveaux acteurs et attirer de nouveaux chargeurs jusqu'à présent peu sensibilisés à la voie d'eau, et qui ont besoin d'être accompagnés pour tester, expérimenter, acquérir les outils nécessaires et valider un nouveau business model ;
- En matière de fret ferroviaire, la Région pourra participer au financement de quelques projets d'intérêt stratégique pour l'Île-de-France, qui figureront alors dans les prochains contrats de plan. Ces projets devront notamment s'inscrire dans une approche multimodale, pour favoriser, par exemple, une plus grande complémentarité avec la voie d'eau. »

On ne peut qu'observer la cohérence marquée entre le SDRIF-E (qui « sanctuarise » un certain nombre de zones à vocation économique) et l'Acte 2 de la Stratégie Régionale Fret et Logistique (qui soutient le transport combiné et le report modal), mais également la complémentarité avec la stratégie d'Haropa Port. Pour autant il importe que la multimodalité soit un critère effectif et prioritaire (condition d'autorisation) de localisation/relocalisation des activités logistiques et industrielles, et soit fortement soutenue par les politiques publiques régionales.

Toutefois compte tenu du risque de saupoudrage des aides publiques délivrées par la Région et compte tenu des enjeux de mobilisation du foncier sous les angles d'une part des conditions de mise à disposition et d'autre part en termes d'aménagements multi fonctionnels, multi-filières et multi-usages (y compris aménagements paysagers et usages non économiques), il importe que la Région structure une véritable **politique transverse de valorisation des espaces et infrastructures économiques délaissés ou sous-utilisés le long de la voie d'eau.**

En lien et en complément de ses concours financiers via les CPER et les CPIER ainsi que les Appels à manifestations d'intérêt (AMI) dans le cadre de sa Stratégie Régionale Fret et Logistique, en faveur du transport multimodal, la Région pourrait déployer un soutien aux aménageurs et aux collectivités locales, en ingénierie de projet et en ingénierie financière, aux fins de valorisation des espaces économiques artificialisés et partiellement ou totalement délaissés sur les zones portuaires et/ou à proximité immédiate.

Dans le contexte du Zéro artificialisation net (ZAN), il s'agit en effet de soutenir l'indépendance économique et la réindustrialisation en proximité avec les bassins de vie de l'Île-de-France tout en évitant les imperméabilisations supplémentaires de sols, en valorisant la voie d'eau dans sa dimension patrimoniale paysagère accessible au plus grand nombre, et en intégrant dans les projets d'aménagement les contraintes de préservation de la biodiversité et de gestion de l'eau.

Au titre des financements européens de la période 2021-2027 du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), la Région pourrait chercher à mobiliser davantage de concours au service de sa stratégie multimodale et de décarbonation du fret via le développement de la voie d'eau.

En effet le RTE-T a mobilisé 23,7 Mds€ de fonds européens, sur la période 2014-2020, pour financer les infrastructures nécessaires à la constitution et à la connexion de neuf corridors. Alors que l'Ile-de-France est un nœud de transport majeur dans l'UE, elle a jusqu'à présent peu bénéficié de ces financements (0,7%).

Au titre de la période 2021-2027, il est prévu un budget de 25,8 Mds€. Dans le cadre de ce budget, des financements ont été fléchés vers l'Ile-de-France. Certains ont cofinancé des chantiers menés à bien (la rénovation et l'allongement des écluses de Méricourt achevés en juillet 2024), d'autres portent sur des projets qui présentent des difficultés à passer en phase active (la Ligne nouvelle Paris Normandie - LNPN, le bouclage routier de la francilienne). Le projet Bray-Nogent est éligible à ces financements.

Dans ce contexte il importe que la Région Ile-de-France puisse consolider son soutien financier direct, s'il en était besoin, au projet MAGEO, qui, bien que situé dans la Région des Hauts-de-France, constitue le débouché à grand gabarit en Ile-de-France du Canal Seine Nord Europe.

La Région pourrait aussi au titre du label RTE-T chercher à mobiliser d'autres financements dans un cadre européen (fonds de garantie, prêts bonifiés) auprès des partenaires financiers accrédités par l'UE, permettant, en recherchant des « effets-levier » financiers, d'accélérer la transition énergétique et les interconnexions des systèmes de transport en lien avec les gestionnaires d'infrastructures et des opérateurs de transport.

Par ailleurs, la Région Ile-de-France pourrait compléter son rôle d'ingénierie de projet et d'ingénierie financière en facilitant l'accès des acteurs privés de la logistique et des chargeurs aux financements associés aux actions nationales de l'Etat en faveur du transport fluvial et du transport combiné : Plan d'Aide au Report Modal (PARM), Stratégie Nationale Fluviale (SNF), Schéma Directeur du Transport Combiné (SDTC).

Il s'agit pour la Région, au titre de sa compétence de développement économique, de participer activement, au-delà du SDRIF-E et de l'Acte 2 de Stratégie Fret et Logistique, au « choc d'offre » apporté par la mise à grand gabarit du Réseau Seine-Escaut, en jouant un rôle-pivot auprès des acteurs économiques et des collectivités publiques territoriales. A cet égard le recours, à l'initiative de la Région, à des supports institutionnels tels le Groupement d'Intérêt Public (GIP) ou la Société d'Economie Mixte Locale (SEML) notamment peut constituer un utile levier d'action. A l'instar de ce qui a été mis en place dans la Région Hauts-de-France, le recours à un outil de garantie des financements de type « Fonds Régional de Garantie » pourrait également compléter les capacités d'action de la Région francilienne.

Mise au grand gabarit du débouché Est de la vallée de la Seine : le projet de jonction « Bray-Nogent »

Jusqu'à Bray-sur-Seine la Seine est accessible aux bateaux jusqu'à 2500 tonnes maximum d'export ; au-delà (« la Petite Seine ») elle n'est accessible qu'aux bateaux de 650 tonnes maximum d'export, sachant que le tonnage transporté en un seul convoi est un facteur déterminant du coût de la tonne transportée. Le gain de coût de transport, par l'effet de cette augmentation des gabarits (passage de 650 t à 2500 t), serait pour le transport de céréales de l'ordre de 30%. Cette mise au grand gabarit serait également favorable au transport de granulats, activité très présente dans cette région dite de la « Petite Seine ».

La mise à grand gabarit de la voie d'eau au-delà de Bray, permettra de relier, sans rupture de charge, aux ports de l'axe Seine (Rouen et Le Havre), les régions céréalières et industrielles exportatrices de l'Aube, du Nord de la Bourgogne et de la Marne. Le trafic fluvial global (vracs et conteneurs) pourrait, après cette mise au grand gabarit, augmenter d'un minimum de 60%^[1]. Pour autant ce trafic semble principalement orienté vers la vallée de la Seine et son aval jusqu'au Havre et peu destiné à remonter vers l'Europe du Nord via le futur Canal Seine Nord Europe.

Le projet de mise au grand gabarit de la liaison entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, soit un tronçon de 28,5 km, a été déclaré d'utilité publique (DUP) par un décret en Conseil d'Etat le 22 juillet 2022.

A ce stade, le versement des subventions européennes attendues a été mis en attente, le temps que les procédures post-DUP prospèrent. Cette mise en attente a fait l'objet d'une question parlementaire le 23 janvier 2025 à l'Assemblée nationale, sans réponse à ce jour.

Le projet, dont le coût est estimé à environ 350 M€, consiste principalement à :

- Approfondir le chenal de navigation de 19,25 km environ pour 3,20 m de profondeur ;
- Réaliser un nouveau canal à grand gabarit de 9,20 km environ ;
- Reconstruire l'écluse de Jaulnes et construire l'écluse de Courceroy ;
- Réaliser des aménagements paysagers et environnementaux (dont 30 km de berges réaménagées) ;
- Rétablir les voies de circulations (4 ponts routiers et 1 pont ferroviaire) et voies douces.

Ce projet peut soulever des questions d'opportunité quant au risque de redondance avec le projet de rénovation de la ligne ferroviaire Flamboin-Montereau. Lors des études préliminaires ce risque de redondance a été écarté, les deux projets étant considérés comme complémentaires et non substituables, la ligne ferroviaire ayant pour principale vocation d'assurer la desserte locale d'entreprises situées à proximité de la voie ferrée avec un trafic modéré, et donc de ne pas constituer un élément d'un réseau à grande distance.

[1] Source : DRIEAT IDF.

Cette ligne a donc fait l'objet d'une réhabilitation partielle entre 2008 et 2012, afin de pouvoir assurer cette desserte locale, pour un montant de 14 M€. Toutefois cette desserte locale reste limitée dans sa capacité de trafic compte tenu des accords pris avec les riverains.

Un nouveau projet de régénération plus important de cette ligne, destiné à la pérenniser, pour un coût estimé à environ 50 M€, a vu le jour. A ce jour ce projet n'est pas très avancé : selon une réponse ministérielle au Sénat du 13 juin 2024, seule une étude préliminaire pour un montant de 63 K€ a été réalisée par l'Etat à la fin de l'année 2023.

Sur le plan environnemental le projet dit de « Petite Seine à grand gabarit » soulève des questions liées à sa localisation car l'ensemble du projet s'étend sur La Bassée, vaste plaine alluviale, de près de 30 000 ha, formant une zone humide de première importance pour l'ensemble de la région Île-de-France, riche en diversité de la faune et d'espèces végétales. Environ une soixantaine d'hectares de cette zone humide (dont 0,6 ha au sein de la réserve naturelle nationale de La Bassée) seraient affectés par cette mise à grand gabarit.

Aussi les impacts environnementaux de ce projet ajoutés à sa proximité géographique avec le projet « Seine Bassée » consistant à créer 9 retenues d'eau, baptisées « casiers », destinées à diminuer les risques d'inondations, et porté par « Seine Grands Lacs » (la 1^{ère} retenue d'eau pilote vient d'être mise en service sur une emprise de 360 ha), inquiètent fortement les acteurs de la défense de l'environnement.

Pour autant le Maître d'Ouvrage, Voies Navigables de France, est tenu, par la réglementation, de mettre en œuvre des mesures environnementales en fonction des obligations dites « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC), afin d'assurer la neutralité du projet tant sur le plan hydraulique que sur le plan de la biodiversité (notamment préservation du casier de la Soline « cathédrale de biodiversité », restauration de milieux humides, création de frayères, gestion conservatoire du marais de la Grande Noüe).

Les mesures de compensations environnementales ne sont elles-mêmes pas sans impact, puisqu'elles pourraient se traduire par un prélèvement sur des espaces agricoles productifs dont l'ampleur semble peu acceptable par les acteurs agricoles ; cette question fait l'objet de négociations avec les représentants des agriculteurs.

Aussi lorsque la mise en suspens des concours européens sera levée, l'acceptabilité, eu égard à ses coûts financiers et environnementaux, du projet de mise au grand gabarit de la liaison Bray-Nogent, qui a peu de lien direct avec le projet « Seine Escaut », mériterait d'être consolidée par un approfondissement de la démonstration des surcroûts de flux sur la voie fluviale qu'il va générer.

Cet approfondissement devrait notamment porter tant sur les perspectives d'évolution du volume du marché de transport de céréales que sur les perspectives de prise de parts de marché du mode fluvial sur les autres types de fret. Il devrait également prendre en compte les alternatives possibles (mise à niveau de la voie ferroviaire et/ou du réseau fluvial secondaire).

Saint-Ouen, le 15 avril 2025,

Rapporteur de la contribution :

Eric GELPE, Président de la commission Aménagement du territoire

Liste des membres de la commission Aménagement du territoire



COMMISSION AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE
2 rue Simone Veil • 93400 Saint-Ouen-sur-Seine • Tél : 01 53 85 66 25 • Email : ceser@iledefrance.fr • www.ceser-iledefrance.fr

13 octobre 2025

PRÉSIDENT
VICE-PRÉSIDENTS



Eric GELPE
PRÉSIDENT
MEDEF IdF - C1



Michel BRETON
VICE-PRÉSIDENT
CFE - CGC IdF - C2



Jean-Marc PAYANI
VICE-PRÉSIDENT
URAF - C3

 RÉMY AUFRÈRE PRIVEL UNSA - C2	 LUC BLANCHARD France Nature Environnement C3	 JOHANNIE BOUFFIER Personnalité qualifiée - C4	 BETTY CHAPPE RATP - C1	 NATALIE DE NOBLET GREC - C3	 PASCAL DIAS Solidaires IdF C2	 JEAN-MARC DUBAU CFDT IdF - C2	 CHRISTIANE FLOUQUET CORERPA - C3	 LAURENCE FOURNIER FRSEA - C1	 JEAN-PIERRE GAUMET MEDEF IdF - C1
 JEAN-FRANÇOIS GAY FSU - C2	 NADIA GIUNTA CGT - C2	 YOLANDE GOURNAY FO IdF - C2	 IRÈNE HUARD CGT IdF - C2	 OLIVIER HUE ARS CRAM MSA C3	 ANNIE LE FRANC CFTC - C2	 ARTHUR LE MOAL TRANSDEV - C1	 DIDIER LEANDRI HPP - C1	 BENOÎT LECONTE CRMA - C1	 PATRICIA LEGER FAS IdF - C3
 SEVERINE LEMIERE FNSF - C3	 JEAN-LOÏC MEUDIC FNAUT - C3	 LIONEL RAINFRAY IDFA - C3	 FRANCK THOMASSE U2P - C1	 ALEXIS THOMASSON UNPI IdF - C3	 CLÉMENT TORPIER CRJA IdF - C1	 FRÉDÉRIC VERNHES CCIP - C1	 BRIGITTE WAINTRAUB CFDT IdF - C2		

LÉGENDE

 **Référent budget**
C1 : 1er collège (entreprises et activités professionnelles non salariées)
C2 : 2e collège (organisations syndicales de salariés)

 **Référent Évaluation des politiques publiques**
C3 : 3e collège (organismes, associations et fondations qui participent à la vie collective de la région)
C4 : 4e collège (personnalités qualifiées)



Olivier SAINT-GUILHEM
CHARGÉ DE MISSION
olivier.saint-guilhem@iledefrance.fr
Tél : +33 1 53 85 50 33

© 2006 The Authors

Annexe 1 carte : trafic céréaliers et hinterlands (source : rapport d'activité des ports, 2016)

Annexe 2 : tableau Enquête auprès des chargeurs et des opérateurs réalisée en 2007 (avant la relance des projets à grand gabarit) – publication en juin 2008

Annexe 2 : tableau Enquête auprès des chargeurs et des opérateurs réalisée en 2007 (avant la relance des projets à grand gabarit) – publication en juin 2008

Tableau 13 : Synthèse des atouts et faiblesses des modes terrestres mis en avant par nos interlocuteurs (maillon approvisionnement)

L'opinion des chargeurs		
	+	-
Voie d'eau	Régularité du service Fiabilité (taux de disfonctionnement) Transport sûr Procédures de dédouanement simplifiées Coût de stockage sur les terminaux intérieurs Réduction des émissions de carbone (par rapport à la route) répondant à politique de développement durable Economique par rapport à la route : moins cher	Manque de réactivité et de flexibilité Difficile de promouvoir ce mode auprès de certains fournisseurs : le plus rapide possible Contraintes techniques en amont de Gennevilliers limitant la capacité d'emport des barges Problèmes techniques bloquant la navigation plusieurs jours Problème de restitution des vides
Ferroviaire	Pour connecter le Havre au sud et/ou au sud/est de la France Suppléer la voie d'eau quand celle-ci a des difficultés Développement durable Diversifier les modes alternatifs pour éviter dépendance économique vis à vis d'un mode et faire face à pénurie ou panne. Volume : optimise coût de transport des produits	Bilan énergétique Offre insuffisante aujourd'hui Problème de fiabilité Pas de gestion des vides au retour Problème de synchronisation de la chaîne Technique : pas de stock possible Pas concurrentiel par rapport à la route (paln tarifaire) Bilan carbone pas encore clair. Tarifs peu intéressants sur le plan économique Manque de souplesse
Route	Réactivité Flexibilité	Congestion Cher Polluant Pénurie de camions

L'opinion des opérateurs		
	+	-
Voie d'eau	Fiabilité Développement durable Massification Nouveaux marchés Economie : prix par rapport à la route	Contraintes techniques du réseau fluvial en amont de Gennevilliers limitant l'emport des barges et qui augmentent les délais de transport Port 2000 : pas de connexion optimale liée à l'absence d'écluse Pas de pertinence économique quand la distance séparant le terminal de l'entrepôt est supérieure à 100 kilomètres Le Havre accessible en 250 Km par la route, 300 par la voie d' eau
Ferroviaire	Rapidité Massification	Peu fiable Prix non concurrentiel Pas de pertinence économique quand la distance séparant le terminal de l'entrepôt est supérieure à 100 kilomètres Besoins d'espace
Route	Souplesse Concurrentiel pour les vides Concurrentiel pour les 20 pieds Proximité du Havre : 250 km	De moins en moins fiable Pénurie d'offre Polluant Congestion routière

Source : extrait de l'étude « juin 2008 - La place de l'Île-de-France dans l'Hinterland du Havre, le maillon fluvial



CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

2, rue Simone Veil - 93400 Saint-Ouen

Email : ceser@iledefrance.fr

www.ceser-iledefrance.fr