

LIAISON EUROPEENNE SEINE-ESCAUT

Conditions de réussite et opportunités de
développement pour nos trois régions

Juin 2026



Liaison européenne Seine-Escaut

Conditions de réussite et opportunités de
développement pour nos trois régions

Cet avis a été adopté :

CESER Hauts-de-France :

130 POUR
0 CONTRE
7 ABSTENTION

CESER Ile-de-France :

114 POUR
8 CONTRE
31 ABSTENTION

CESER Normandie :

57 POUR
1 CONTRE
31 ABSTENTION
12 NE PREND PAS PART
AU VOTE

Sommaire

Introduction.....	5
1. Etat des lieux.....	7
1.1. Les grandes étapes depuis 2017.....	7
1.2. Des réflexions approfondies menées au sein des CESER des trois régions	7
1.3. Les enjeux communs et les enjeux spécifiques des trois régions, les points de vigilance.....	8
2. La construction d'un espace fluvial, portuaire et logistique national et européen à l'échelle des trois régions	9
2.1. L'enjeu de la complémentarité de la façade maritime nationale et de son intégration dans le réseau fluvial européen.....	9
2.2. L'industrie autour de la liaison Seine-Escaut : l'enjeu des ressources naturelles et du foncier	12
2.3. L'acculturation des acteurs pour préparer la mise en service de la liaison Seine-Escaut.....	15
3. Réussir l'ouverture de la liaison Seine-Escaut : les recommandations communes des trois CESER.....	16
3.1. Une gouvernance interrégionale au service de la réussite économique de la liaison Seine-Escaut	16
3.2. Soutien à la compétitivité du transport fluvial	16
3.3. Action foncière et soutien à la réindustrialisation et au secteur logistique.....	17
3.4. Intégration des enjeux environnementaux et sociaux liés à l'emploi.....	18
Annexe 1 – Les enjeux de la liaison Seine-Escaut selon les trois CESER (2025).....	19
Annexe 2 – Etat d'avancement des travaux sur le réseau Seine-Escaut (décembre 2025).....	20
Annexe 3 – Auditions et remerciements.....	21
Annexe 4 – Composition du groupe de travail.....	22
Déclarations des groupes CESER Normandie	23

Introduction

Le présent document est le fruit du souhait des trois CESER Hauts-de-France, Ile-de-France et Normandie, de promouvoir la coopération interrégionale et d'actualiser leur travail commun réalisé en 2017¹.

Un groupe de travail constitué de délégations des trois CESER s'est réuni durant plusieurs mois afin de mener des auditions et d'élaborer un nouveau document partagé, complémentaire aux travaux réalisés par chaque CESER sur la liaison Seine-Escaut ou le transport fluvial de marchandises.

L'objectif majeur poursuivi par ce travail consiste à réaffirmer la nécessité de se préparer à la mise en service de la nouvelle liaison Seine-Escaut, prévue en 2032, afin de favoriser le développement de nos trois régions.

Alors que le travail commun portait initialement sur l'articulation entre le nouveau canal Seine-Nord Europe (CSNE) et l'Axe Seine, le groupe de travail a choisi de réfléchir à l'échelle plus vaste de la liaison Seine-Escaut dans son ensemble, en adoptant une approche interrégionale et nationale, en faveur du « pavillon » fluvial français et de la souveraineté logistique.

L'enjeu majeur de la liaison Seine-Escaut à grand gabarit consiste à contribuer à la décarbonation du transport de marchandises grâce au report modal vers la voie d'eau qu'elle doit favoriser.

Dans le contexte de la parution de documents de référence cette année², cet avis commun des trois CESER actualise l'état des lieux établi en 2017, soulignant les étapes intervenues depuis lors dans la mise à grand gabarit de la liaison Seine-Escaut (1.) ; elle identifie les enjeux de la construction d'un espace fluvial, portuaire et logistique national et européen à l'échelle des trois régions (2.), avant de présenter les recommandations partagées par les trois CESER afin de réussir la mise en service de la liaison Seine-Escaut (3.).

¹ CESER Hauts-de-France, CESER Ile-de-France, CESER Normandie, *Axe Seine / Canal Seine-Nord Europe : une complémentarité à bâtir, des conditions de réussite à définir au service du développement des trois régions*, juin 2017.

² Rapport public de la Cour des comptes du 10 avril 2026 *La construction du Canal Seine Nord Europe et ses conséquences, une valeur socio-économique à assurer, un pilotage à renforcer, des surcoûts à maîtriser et à financer*, et rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures Grands projets *le temps des choix*, mai 2026.

Carte : la liaison européenne Seine-Escaut³



³ [Projet Seine-Escaut - Alliance Seine Escaut](#)

1. Etat des lieux

1.1. Les grandes étapes depuis 2017

Depuis dix ans le contexte national, européen et international est celui d'une concurrence toujours plus vive entre les acteurs, avec par exemple des enjeux géostratégique et économique forts comme la montée en puissance des « nouvelles routes de la soie »⁴.

Dans le domaine du fret fluvial, les trois ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris) ont fusionné, en juin 2021, au sein de l'Établissement public HAROPA PORT. Une stratégie nationale fluviale, non aboutie à ce jour, a été initiée en 2024. Un objectif d'augmentation de la part modale du fluvial a été annoncé, afin de passer de 2 à 3 % des marchandises transportées par la voie d'eau à horizon 2030. Dans le cadre de son projet stratégique 2026-2030, HAROPA Port indique vouloir « doubler le trafic fluvial conteneurisé sur la Seine », et « tripler le trafic ferroviaire de conteneurs »⁵.

La fédération NORLINK, acteur majeur du transport et de la logistique en Hauts-de-France, s'est structurée autour des axes portuaire, fluvial, ferroviaire et logistique.

Surtout, le chantier de la réalisation du nouveau Canal Seine Nord Europe a démarré et se poursuit activement. Plusieurs membres du groupe de travail Inter-CESER ont pu s'en rendre compte en se rendant sur site à partir de Compiègne (Oise), lors d'une visite de chantiers à l'invitation de l'Alliance Seine-Escaut le 20 octobre 2025.

1.2. Des réflexions approfondies menées au sein des CESER des trois régions

Depuis 2017, le CESER Hauts-de-France a produit deux rapports - avis sur la logistique et le transport de marchandises (2023⁶) et sur le canal Seine-Nord Europe (2024⁷). Ce dernier présente les nouveaux enjeux relatifs aux conditions de réussite du canal, aux moyens d'en faire un levier de développement pour la région et de l'inscrire dans une vision prospective. Parallèlement aux travaux menés dans le cadre de la coopération inter-CESER, le CESER Hauts-de-France prépare un nouveau rapport - avis à venir septembre 2026.

⁴ Ce projet initié par la Chine en 2013 vise à relier l'Asie à l'Europe par un réseau de corridors routiers et ferroviaires. Cf. [Nouvelles routes de la soie, Belt and road initiative \(B.R.I.\) — Géoconfluences](#)

⁵ HAROPA PORT, Projet stratégique 2026-2030, « Axe Seine 2030, Le corridor décarboné au cœur de l'Europe, au service du territoire », version 1, novembre 2025.
https://projetstrategique.haropaport.com/sites/default/files/media/downloads/1eres_orientations_ps_-_version_definitive_au_30_10_2025.pdf

⁶ CESER Hauts-de-France (2023). [Logistique et transport de marchandises en Hauts-de-France - CESER Hauts-de-France](#)

⁷ CESER Hauts-de-France (2024). [Le canal Seine-Nord Europe : un projet structurant moteur et avenir d'un développement durable du territoire](#)

Le CESER Île-de-France a produit en 2023 un avis sur « Les chaînes d'approvisionnement au plus près des franciliens : la logistique urbaine du dernier kilomètre »⁸, et en décembre 2025 le rapport « Liaison Seine-Escaut : les clés de la réussite pour les acteurs territoriaux franciliens »⁹. Le CESER Île-de-France y souligne les grands enjeux de la nouvelle liaison : le développement de l'intermodalité du transport de marchandises, la nécessité de recréer au sein de la région des filières économiques créatrices d'emploi et pour lesquelles la liaison fluviale peut constituer un atout, l'impératif de décarbonation du fret et de la logistique dans la région – capitale ; concernant ce projet de nouvelle liaison, le CESER IDF appelle à passer d'une « logique d'infrastructure » à une « logique de services ».

Enfin, le CESER Normandie a publié en juin 2025 une étude sur le fret en Normandie, portant sur les enjeux de décarbonation et de report modal. Ce rapport-avis formule des propositions afin de favoriser un rééquilibrage modal au profit du fret ferroviaire et fluvial¹⁰. En mars 2026¹¹, il a produit un travail complémentaire, consacré au développement du fret fluvial sur l'axe Seine. Cette dernière étude interroge les perspectives liées à la mise à grand gabarit de la liaison Seine-Escaut et souligne l'importance des enjeux de formation et d'emploi pour le secteur de la batellerie.

1.3. Les enjeux communs et les enjeux spécifiques des trois régions, les points de vigilance

Le groupe de travail des trois CESER s'est attaché dès le début de ses rencontres à lister les enjeux communs et spécifiques pour les trois régions et les points de vigilance. Les enjeux communs renvoient prioritairement à la décarbonation du fret et au report modal, et à la nécessaire préparation de la mise en service de la liaison Seine-Escaut. Par ailleurs, chaque CESER a identifié des enjeux spécifiques, listés dans le tableau figurant en annexe 1.

⁸ CESER Île-de-France, [Les chaînes d'approvisionnement au plus près des Franciliens. : la logistique urbaine du dernier kilomètre](#), octobre 2023,

⁹ CESER Île-de-France, [Liaison Seine – Escaut : les clés de la réussite pour les acteurs territoriaux franciliens](#), décembre 2025,

¹⁰ CESER Normandie (2025), [Le fret en Normandie | Ceser Normandie](#)

¹¹ CESER Normandie (2026), [Promouvoir et développer le fret fluvial sur l'axe Seine | Ceser Normandie](#)

2. La construction d'un espace fluvial, portuaire et logistique national et européen à l'échelle des trois régions

La construction d'un espace fluvial, portuaire et logistique national et européen, vecteur de développement à l'échelle des trois régions, repose sur trois enjeux qui nécessitent une articulation pour se renforcer mutuellement.

A l'enjeu de la complémentarité de la façade maritime et fluviale (1), s'ajoutent l'enjeu d'aménagement du territoire et de sa réindustrialisation (2) et celui de l'acculturation des acteurs pour préparer la mise en service de la liaison Seine-Escaut en 2032 (3).

2.1. L'enjeu de la complémentarité de la façade maritime nationale et de son intégration dans le réseau fluvial européen

La mise à grand gabarit des infrastructures de l'ensemble de la liaison Seine-Escaut doit favoriser la complémentarité entre façade maritime nationale (Manche) et réseau fluvial européen. Au-delà de l'infrastructure, il importe d'en préparer les usages afin de favoriser le développement de l'activité fluviale et du report modal souhaité. L'essor attendu du fret fluvial renvoie notamment à l'amélioration de la compétitivité de la batellerie française et à l'attractivité de la filière.

2.1.1. Des infrastructures à niveau sur l'ensemble de la liaison Seine-Escaut : un enjeu de financement et d'harmonisation des calendriers

La mise à niveau des conditions de navigation de la Seine entre Le Havre et Paris, appelée de leurs vœux par les trois CESER dans leur document commun de 2017, est désormais largement engagée¹². Cependant, il demeure nécessaire de sécuriser le financement et d'assurer l'harmonisation calendaire de projets connexes à la réalisation du nouveau Canal Seine-Nord Europe (CSNE), à commencer par le projet MAGEO (Mise à gabarit européen de l'Oise) entre Compiègne et Creil, indispensable afin d'assurer la jonction à grand gabarit avec le nouveau canal. Un plein développement de l'activité appelle également à l'aménagement à grand gabarit de l'ensemble de la liaison, et notamment des accès nord et sud du canal. A plus long terme, il sera également nécessaire d'assurer le financement de l'entretien du réseau

¹² Modernisation des barrages-écluses de Poses/Amfreville, Notre-Dame-de-la-Garenne/Port-Mort, et Méricourt ; lancement en 2025 des travaux de la chatière au Havre, ayant vocation à faciliter le passage portuaire et la connexion maritime-fluviale pour le trafic de conteneurs (actuellement, seuls une dizaine de bateaux, fluvio-maritimes, sont habilités à accéder à Port 2000 au Havre).

fluvial, avec un enjeu important en ce qui concerne le devenir du petit gabarit, complémentaire du réseau à grand gabarit.

Focus sur les enjeux financiers

Le coût du projet du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) a été réévalué à 7,3 Md€ fin 2025 par la Société du CSNE (contre 5,1 Md€ auparavant) ; s'y ajouteront le coût de l'emprunt de bouclage, de l'ordre de 1 à 3 Md€ selon la Cour des comptes. Dans son rapport publié en avril 2026, cette dernière recommande la tenue d'une conférence de financement afin de clarifier la répartition des financements entre les différents contributeurs.

L'enjeu financier est d'autant plus important que la réalisation de la liaison Seine-Escaut à grand gabarit suppose d'autres investissements importants : la mise au grand gabarit de l'Oise (MAGEO), évaluée à 544 M€ ; le rehaussement du pont ferroviaire de Mours au sud de Compiègne, estimé à 67 M€ ; l'accès au port de Dunkerque et la régénération de l'écluse des Fontinettes, évalué à 200 M€...

2.1.2. Créer les conditions d'une complémentarité maritime – fluvial

Conformément à la Stratégie nationale portuaire de 2021 visant à réinternaliser une partie du trafic de conteneurs entrant et sortant des ports français¹³, la complémentarité entre façade maritime et réseau fluvial apparaît comme un facteur de compétitivité et de développement potentiel de l'hinterland des ports maritimes (Le Havre, Dunkerque, Calais) ou fluvio-maritime (Rouen), à l'export comme à l'import. Les ports intérieurs et plateformes présents le long des voies navigables jouent un rôle essentiel à cet égard. Il convient ainsi d'œuvrer en faveur de coopérations portuaires et de la recherche de complémentarité entre grands ports maritimes et ports régionaux, plateformes et ports intérieurs.

Dans un contexte où les implantations économiques et logistiques sont souvent dispersées et éloignées des axes de transport massifié, il importe de favoriser l'usage de la voie d'eau et le report modal¹⁴. Il est nécessaire d'accroître le recours aux modes massifiés, à la fois pour permettre le développement des ports, éviter une congestion routière dans la gestion des flux de marchandises et dans un objectif de décarbonation

¹³ La Stratégie nationale portuaire vise notamment à « porter à 80% à l'horizon 2050 la part du fret conteneurisé à destination ou en provenance de la France qui est manutentionnée dans les ports français (contre 60% actuellement) ». Source : *Stratégie nationale portuaire*, 2021, p. 5.

¹⁴ Dans cet esprit, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires (SRADDET) de la Région Hauts-de-France comprend une règle générale à laquelle les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) doivent être compatibles : « Dans le cadre de l'implantation d'activités économiques le long du réseau fluvial à grand gabarit, les SCoT, notamment ceux situés le long du CSNE, doivent conditionner l'ouverture à l'urbanisation des terrains à un usage de la voie d'eau par ces activités ou à la présence d'un quai fluvial accessible ».

du fret. La compétitivité du passage portuaire apparaît ainsi comme une condition du développement des modes massifiés.

2.1.3. *L'amélioration de la compétitivité de la batellerie française*

La nécessité de préparer la mise en service du nouveau canal, et plus largement de la liaison Seine-Escaut, fait désormais consensus, afin d'en favoriser les usages et de préparer la batellerie française à faire face à la concurrence accrue des bateliers belges et hollandais qu'elle va favoriser. En effet, la seule présence d'une infrastructure ne saurait suffire à générer des trafics et du report modal.

Un sujet régulièrement porté par les opérateurs fluviaux, déjà souligné dans le travail commun des CESER en 2017, concerne les coûts de manutention portuaire appliqués aux transporteurs fluviaux. Ainsi, la mutualisation des coûts de manutention portuaire, déjà mise à en œuvre à Dunkerque depuis 2016, constitue un facteur d'amélioration de la compétitivité du fluvial par rapport aux autres modes¹⁵. Le projet de loi-cadre relatif au développement des transports de février 2026, actuellement en débat au Parlement, prévoit dans son article 16 « *d'harmonise[r] les frais de manutention portuaire (Terminal handling charges ou THC), en supprimant le surcoût de manutention entre le mode fluvial et les autres modes afin d'augmenter la compétitivité et le développement du transport fluvial* »¹⁶.

Il existe également des enjeux de simplification administrative, d'harmonisation réglementaire et fiscale, afin d'anticiper l'arrivée de la concurrence des bateliers européens, de rendre plus compétitive la logistique fluviale et de renforcer le pavillon français pour appuyer le report modal. Enfin, la modernisation de la flotte fluviale doit s'amplifier dans les années à venir, pour permettre la décarbonation des motorisations et favoriser la compétitivité de la flotte française. Ces enjeux nécessitent la mise en œuvre de politiques publiques françaises cohérentes avec celles de nos voisins européens, y compris en mobilisant davantage les financements européens. La Stratégie nationale fluviale en cours de préparation doit s'inscrire dans ce sens.

2.1.4. *Attractivité et devenir de la batellerie, des enjeux forts en matière de formation et d'emploi*

Le secteur de la batellerie est aujourd'hui confronté à des tensions en matière de recrutement avec un renouvellement des générations insuffisant ainsi qu'une concurrence entre le fret et le secteur du transport de passagers, favorable au second qui propose des conditions de travail et salariales plus attractives. Il apparaît ainsi particulièrement important d'attirer et de former davantage de personnels navigants

¹⁵ Dans le cas de Dunkerque, le surcoût de manutention d'un conteneur sur une barge fluviale est répercuté sur « *l'ensemble des armateurs, tous trafics confondus, et renforce considérablement la compétitivité prix du fluvial* ». Source : Cour des comptes, *Le grand port maritime de Dunkerque*, juillet 2025, p. 90.

¹⁶ *Le projet de loi-cadre sur les transports*, adopté en première lecture par le Sénat le 28 avril 2026 et transmis à l'Assemblée nationale, <https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjl25-394.html>

et de parvenir à fidéliser ces personnels, artisans-bateliers ou salariés des compagnies fluviales.

Le développement du transport fluvial projeté avec la mise en service de la liaison Seine-Escaut va rendre d'autant plus nécessaire l'amélioration de l'attractivité des métiers de navigants ainsi que l'offre de formation. Il apparaît également essentiel, au-delà de la formation, d'améliorer l'accueil des bateliers, notamment des artisans, et l'accès au logement pour les personnels salariés, ainsi que de développer les services à la batellerie (accueil, approvisionnement en eau et électricité, accès aux services...), afin de faciliter la vie quotidienne de ces personnels.

2.2. L'industrie autour de la liaison Seine-Escaut : l'enjeu des ressources naturelles et du foncier

2.2.1. Faire de la liaison européenne Seine-Escaut un outil supplémentaire de réindustrialisation, de décarbonation et d'aménagement du territoire

La réindustrialisation est un enjeu de souveraineté nationale et la liaison Seine-Escaut offre l'opportunité de construire un écosystème maritime et fluvial renforcé, qui en constitue un outil supplémentaire, à l'échelle de nos trois régions. Ce projet fluvial européen structurant va transformer les modalités de transport, la logistique et l'aménagement durable des territoires de ces régions.

Plusieurs conditions doivent être remplies pour faire des activités productives (industrielles, agricoles, services) un vecteur de développement et de réorganisation spatiale autour de la liaison Seine-Escaut. Au-delà des infrastructures nécessaires à développer, pour mettre le transport fluvial au service de la réindustrialisation et du développement économique, il y a un enjeu de stratégie d'aménagement, identifié dans les travaux des trois CESER. Une attention particulière doit être accordée aux enjeux liés à la ressource en eau, dans le cadre des implantations industrielles futures.

La réindustrialisation ne prend pas nécessairement la même forme dans la vallée de la Seine et le long du futur Canal Seine-Nord Europe, dans le bassin Nord-Pas-de-Calais ou encore en Ile-de-France. La massification du transport de marchandises peut y contribuer mais il faut penser la liaison Seine-Escaut dans un même écosystème, qui participe du renforcement des grands ports maritimes (Dunkerque et Le Havre) et des plateformes logistiques portuaires pour développer l'hinterland de ces ports maritimes (à l'exemple de Calais et Cherbourg) notamment vers Strasbourg et l'Allemagne. Une synergie et une complémentarité maritime et fluviale sont nécessaires pour réindustrialiser les territoires.

2.2.2. Le développement et l'attractivité des ports intérieurs, facteurs clés des objectifs de réindustrialisation¹⁷.

Les leviers à anticiper pour une stratégie foncière du développement portuaire, à l'échelle de la liaison Seine-Escaut sont :

- La disponibilité du foncier, levier de réindustrialisation et d'attractivité

La disponibilité du foncier à proximité et bord à voie d'eau est essentielle pour accueillir de nouvelles activités ou permettre leur développement. Les réserves foncières dont disposent les villes, les grands ports ou encore l'établissement public VNF peuvent être complétées par les friches.

En Hauts-de-France, il existe actuellement 1000 hectares mobilisables autour du canal Seine-Nord Europe. La Région mène un recensement du foncier à haut potentiel de report modal avec les territoires traversés, dans le Pas-de-Calais, la Somme et l'Oise¹⁸.

En Ile-de-France les grandes agences d'urbanisme que sont l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) au niveau de la Ville de Paris et du territoire de la Métropole du Grand Paris, l'Institut Paris Région (IPR, ex IAURIF) et l'établissement public foncier régional (EPFIF) pour l'échelle régionale, ont mené ce recensement des friches et du foncier disponible, y compris dans le cadre du Schéma directeur de la région Île-de-France – Environnemental (SDRIF-E) de 2024 qui définit les règles spécifiquement franciliennes d'extension urbaine, de trajectoire vers le Zéro artificialisation nette (ZAN) et de préservation du foncier à vocation économique ; celles-ci peuvent être connues des acteurs via l'outil « SDRIF-Explorer mis en œuvre par l'IPR sur son site internet¹⁹.

L'observatoire des friches estime leur nombre en Ile-de-France à plus de 2700, dont 800 à Paris et en petite couronne, représentant environ 4300 hectares ; l'Institut Paris Région (IPR) a développé la plate-forme CASSIUS (Contribution à l'appariement spatial des sites et des usages), pour aider les acteurs à identifier les usages les plus appropriés de ces friches.

En Normandie, le recensement des friches en Vallée de Seine²⁰, étendu à l'ensemble du territoire régional, a été effectué par l'établissement public foncier (EPF) de Normandie (4 669 friches/ 3 263 hectares), en précisant leur usage potentiel de réemploi : habitat, activités économiques, renaturation...

La consolidation de ces données à l'échelle de la liaison Seine-Escaut par une structure d'intérêt général permettrait de créer un catalogue foncier, sous forme de système

¹⁷ Voir la contribution de l'Association française des ports intérieurs (AFPI) dans le cadre de la conférence Ambition France Transports de 2025.

¹⁸ Agence d'urbanisme Oise-les-Vallées. [Atlas des friches des vallées de l'Oise](#).

¹⁹ Institut Paris Région lien vers l'observatoire des friches franciliennes et vers l'outil SDRIF-Explorer : <https://www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/observatoire-des-friches-franciliennes/> et <https://www.institutparisregion.fr/planification/ile-de-france-2040/sdrif-e-2040/>

²⁰ Etablissement public foncier (EPF) Normandie, [Connaissance des friches en vallée de la Seine](#)

d'information géographique (SIG) commun, et de disposer d'informations unifiées sur le foncier disponible et ses usages possibles.

- **L'usage et l'affectation du foncier à proximité et bord à canal (quais publics et privés)**

Pour être attractifs, les ports intérieurs situés le long de la liaison Seine-Escaut doivent proposer une haute qualité de services et être adossés à une activité productive qui utilise la voie d'eau.

C'est le sens des orientations de la directive régionale d'aménagement du Canal Seine-Nord-Europe²¹ et de la réorganisation foncière ayant permis d'accoler des zones d'activités aux futurs ports intérieurs. Les Schémas régionaux de développement et d'aménagement durable et d'équité des territoires (SRADDET) Hauts-de-France et Normandie définissent une stratégie de gestion du foncier qui intègre les enjeux liés à la réduction de l'artificialisation des sols, à la préservation des espaces et de la biodiversité, ou encore à la lutte contre les changements climatiques. Pour ce qui concerne l'Île-de-France, cette stratégie et les orientations réglementaires afférentes sont définies par le Schéma directeur de la région Île-de-France – Environnemental (SDRIF-E) de 2024.

Les usages du foncier à proximité et bord à voie d'eau doivent s'ouvrir à de nouvelles fonctionnalités : il s'agit de soutenir une logistique du dernier kilomètre utilisant le fluvial, en particulier dans les métropoles (Paris, Rouen, Lille...), d'encourager la création de quais à usages partagés (activités professionnelles, tourisme et loisirs) en particulier dans les milieux urbains mais pas seulement ; l'aménagement des berges, dans un esprit de valorisation des paysages et en prenant en compte les enjeux environnementaux, écologiques et de biodiversité est une priorité.

Sécuriser sur le long terme une offre foncière adaptée aux besoins des acteurs, permettre un développement logistique qui tienne compte des enjeux environnementaux et sociétaux, disposer d'une offre foncière qualitative : ces enjeux sont identifiés dans les stratégies logistiques régionales²², pour créer les conditions du report modal au service du transport fluvial.

²¹ Directive régionale d'aménagement des abords du CSNE du 9 octobre 2025, Orientation 1 : Par le fluvial, ancrer les nouvelles opportunités économiques dans la transition écologique/Orientation 2 : Amplifier le report modal et un développement optimisé des implantations logistiques/Orientation 3 : Faire du CSNE une ligne de vie pour les territoires et un marqueur des Hauts-de-France. DRA, p. 17. [Hauts-de-France 2040](#)

²²[Stratégie fret et logistique Ile-de-France](#) (2019). DREAL Normandie (2025). [Schéma de cohérence logistique régional](#). A venir pour 2026 en dans les Hauts-de-France.

2.3. L'acculturation des acteurs pour préparer la mise en service de la liaison Seine-Escaut

La construction du nouveau Canal Seine-Nord Europe (107 kilomètres situés en région Hauts-de-France) et ses projets connexes, la modernisation de l'Axe Seine et le projet de mise au grand gabarit de l'Oise (MAGEO), constituent un large projet qui a pour but de mettre en relation le bassin de la Seine et celui de l'Escaut, ceci à compter de 2032.

Selon les trois CESER, il est nécessaire de se préparer à ce changement majeur, puisque l'horizon de la liaison Seine-Escaut, longtemps indéfini, devient progressivement du moyen et même du court terme.

La mobilisation des acteurs publics et privés au sein des trois régions

Les trois Régions doivent s'attacher à :

- Convaincre les acteurs privés (chargeurs, transporteurs...) de la pertinence du transport fluvial et de l'attractivité des ports intérieurs et des zones d'activités associées ; informer et convaincre les autres collectivités publiques de saisir les enjeux de la liaison Seine-Escaut ;
- Organiser une gouvernance unifiée à l'échelle des deux axes Seine et Nord, désormais reliés par une même infrastructure de transport, avec un enjeu de coopération public-privé et de complémentarité des axes Seine et Nord ;
- Susciter des réflexions et des échanges sur la façon dont les acteurs appréhendent aujourd'hui le projet de liaison Seine-Escaut et se préparent à sa mise en œuvre, afin de faciliter l'acceptabilité de la nouvelle infrastructure pour l'ensemble des acteurs territoriaux et des habitants.

Pour cela, la nouvelle liaison Seine-Escaut doit être intégrée par les Conseils régionaux dans le renouvellement des documents portant les grandes stratégies régionales et d'aménagement : stratégie régionale fret et logistique, SRADDET ou SDRIF-E, stratégie transports, etc.

Les Régions doivent poursuivre le financement des projets d'infrastructures connexes au canal Seine-Nord Europe, par exemple la modernisation des écluses, les infrastructures de transport autour des sites multimodaux, la participation à l'action foncière, à la préservation de la biodiversité via les compétences régionales dans ces domaines.

3. Réussir l'ouverture de la liaison Seine-Escaut : les recommandations communes des trois CESER

3.1. Une gouvernance interrégionale au service de la réussite économique de la liaison Seine-Escaut

- Créer une instance interrégionale de gouvernance et de coordination, afin de favoriser la coopération des acteurs, l'unité de la liaison Seine-Escaut et la préparation de l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe ;
- Renforcer l'établissement public national Voies Navigables de France (VNF) dans son rôle de guichet unique des aides au fluvial et plus largement au report modal vers le transport fluvial.

Les trois CESER souhaitent interpeler les exécutifs régionaux sur la nécessité de créer une véritable coopération interrégionale et de mettre en œuvre une gouvernance à l'échelle de la liaison Seine-Escaut dans son ensemble. Il s'agit à l'issue de la phase de travaux, de passer d'une gouvernance de projet et d'infrastructure à une gouvernance interrégionale opérationnelle.

Cette gouvernance, dont la forme restera à définir, devra associer acteurs privés et publics : acteurs économiques, entreprises fluviales et gestionnaires de plateformes, Etat et ses représentants en régions, VNF, collectivités territoriales, représentants de la société civile... Une telle gouvernance, politique et économique, devra anticiper la mise en service des nouvelles infrastructures, favoriser la concertation et la mutualisation d'investissements, dans le cadre d'une stratégie d'ensemble partagée.

La désignation d'un délégué interministériel ou d'un préfet coordonnateur, à l'échelle de l'ensemble de la liaison Seine-Escaut, prendrait également tout son sens ; il s'agirait là pour les acteurs du fluvial de disposer d'un interlocuteur unique sur la liaison Seine-Escaut.

3.2. Soutien à la compétitivité du transport fluvial

- Garantir les financements et l'harmonisation des calendriers de réalisation des travaux connexes au CSNE (MAGEO, travaux sur le segment Creil/Conflans, ...), ainsi que l'entretien du réseau fluvial à grand et petit gabarits ;
- Créer les conditions d'une complémentarité maritime-fluvial-terrestre, intégrant une approche multimodale route-fer-fleuve ;
- Mettre en œuvre une stratégie portuaire au service du développement économique et de la réindustrialisation sur l'ensemble de la liaison Seine-Escaut ;

- Améliorer les conditions d'exercice du pavillon fluvial français afin de renforcer la compétitivité du transport fluvial face aux autres modes de transport, notamment routier, et garantir un cadre d'exploitation fondé sur des règles de concurrence harmonisées et équitables pour l'ensemble des opérateurs. À cette fin, engager un travail coordonné sur un ensemble de mesures relevant des domaines douanier, fiscal, technique et économique — notamment en matière de péages — avec pour objectif une harmonisation complète des règles et des pratiques sur la liaison Seine-Escaut, quel que soit le pays traversé ;
- Poursuivre et amplifier les actions destinées à convaincre les acteurs (chargeurs, transporteurs, logisticiens...) de la pertinence du transport fluvial et de l'attractivité des ports intérieurs et des zones d'activités associées ;
- Accroître le soutien au renouvellement, à la modernisation et au verdissement de la flotte fluviale ;
- Améliorer l'offre de formation et l'attractivité des métiers du fluvial (personnels navigants, métiers de la maintenance et de la réparation navales) ;
- Dynamiser la création et le développement d'entreprises dans le transport fluvial ;
- Travailler à des logiques transversales et de filière ;
- Attirer de nouveaux acteurs (transporteurs routiers, armateurs maritimes, chargeurs) qui ont vocation à se positionner sur le marché du transport fluvial et de l'intermodalité ;
- Attirer les acteurs économiques du tourisme.

3.3. Action foncière et soutien à la réindustrialisation et au secteur logistique

- Mutualiser la connaissance existante sur l'ensemble du foncier disponible et réutilisable à l'échelle des trois régions, sous la forme d'un système d'information géographique (SIG) du foncier et des friches ;
- Définir une stratégie d'usage et d'affectation du foncier, en privilégiant les friches disponibles, tout au long de la liaison Seine-Escaut ;
- Déployer et accentuer les mesures incitatives et les dispositifs d'éco-conditionnalité en faveur de l'usage du transport fluvial et des modes massifiés, notamment dans l'usage du foncier disponible en bord à voie d'eau ou à proximité ;
- Faire de la liaison Seine-Escaut un outil en faveur de la réindustrialisation pour les trois régions et une opportunité de mettre en œuvre une politique de développement industriel innovante ;

3.4. Intégration des enjeux environnementaux et sociaux liés à l'emploi

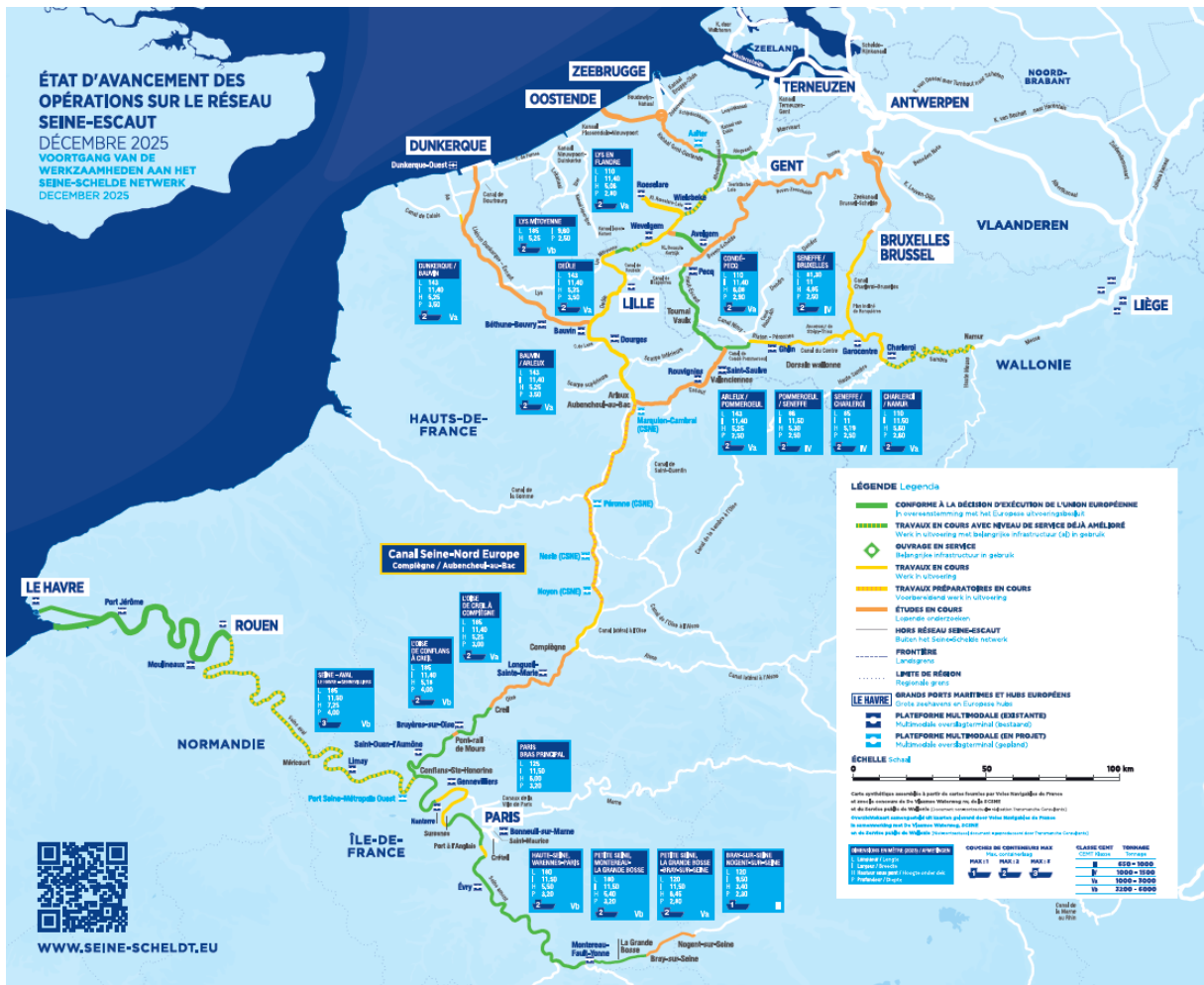
- Utiliser et amplifier la liaison Seine-Escaut comme un laboratoire novateur qui articule les enjeux écologiques, les populations locales et les activités industrielles et économiques au sein d'un écosystème commun ;
- Mener des actions de communication visant à renforcer l'acceptabilité et l'appropriation de la nouvelle infrastructure pour l'ensemble des acteurs territoriaux et des populations ;
- Evaluer l'impact de l'application des mesures environnementales (aménagement paysagers et usages partagés, compensations, valorisation des paysages, objectifs de report modal) à travers un suivi sur l'ensemble de la liaison Seine-Escaut ;
- Développer un tourisme durable (notamment voies et cheminements piétons et cyclables, aménagement des quais pour les bateaux de tourisme ...) le long de la liaison fluviale Seine-Escaut ;
- Revitaliser l'environnement économique afin d'accroître et stimuler la création d'emplois ;
- Créer les conditions favorables à l'accueil des nouvelles populations, générées par les chantiers de la liaison Seine-Escaut, par l'anticipation des besoins en logements et en services publics et prévoir les reconversions professionnelles à l'issue des chantiers.

Annexe 1 – Les enjeux de la liaison Seine-Escaut selon les trois CESER (2025)²³

HAUTS-DE-FRANCE	NORMANDIE	ILE-DE-FRANCE
<p>Une stratégie foncière adaptée ; en préservant un équilibre entre les activités agricoles, industrielles et environnementales ;</p> <p>Les conditions de développement des ports fluviaux, leur promotion auprès des chargeurs et l'engagement des intercommunalités ;</p> <p>La préservation de la biodiversité avec l'inscription du projet dans la doctrine « ERC », « éviter, réduire, compenser » ;</p> <p>L'accessibilité du canal par la mise au grand gabarit des entrées sud et nord du canal, l'accessibilité routière et ferroviaire des ports intérieurs ;</p> <p>Les ressources humaines, avec les emplois générés par le projet ; les métiers à inventer sur le territoire pour la construction, le plan de formation partenarial ;</p> <p>La gouvernance du projet, aujourd'hui assurée par la Société du canal, puis par VNF ; au-delà l'animation d'une gouvernance globale de l'infrastructure ;</p> <p>Le rayonnement du canal pour absorber le fret routier, par son attractivité tarifaire et par la qualité du service proposé</p> <p>L'accompagnement des autorités publiques pour approfondir le diagnostic des utilisations potentielles du canal ;</p> <p>L'ouverture à des activités nouvelles, la conteneurisation du fret fluvial ;</p> <p>Le report modal et les modalités d'accès des entreprises au canal ;</p> <p>Le tourisme.</p>	<p>La rénovation des infrastructures fluviales de la Seine et la complémentarité nécessaire des installations portuaires des trois régions ;</p> <p>Le raccordement des modes ferroviaires et routiers aux ports intérieurs ;</p> <p>L'enjeu de la flotte fluviale, de sa modernisation, des équipements nouveaux qui lui seront nécessaires ;</p> <p>La simplification administrative tout au long des axes fluviaux ;</p> <p>La prise en compte globale dans le projet des impératifs de l'industrie, de la logistique et de la distribution ;</p> <p>La participation du projet à l'objectif de réindustrialisation et d'augmentation des exportations des trois régions ;</p> <p>L'exigence de haut niveau de qualité de service garanti au client avec une complémentarité dans l'approche prix : une attractivité tarifaire de l'utilisation des axes fluviaux comme des plateformes</p> <p>Les perspectives du fret fluvial dans les domaines traditionnels (céréales, matériaux, granulats), les perspectives nouvelles avec le développement du trafic de conteneurs,</p> <p>Le développement de l'offre multimodale à l'ouest de la région parisienne ; l'accès au marché francilien,</p> <p>Une complémentarité à créer à travers le futur canal entre les ports de Dunkerque, du Havre et de Rouen ;</p> <p>L'harmonisation des gabarits de hauteur sur les axes fluviaux ;</p> <p>Le calendrier de livraison de l'ouvrage, en lien avec celui de l'aménagement des plateformes et des embranchements.</p>	<p>L'usage réussi de l'intermodalité, essentielle pour la transition énergétique du transport et le désengorgement de l'autoroute A1 ; la réduction de notre dépendance à la route ;</p> <p>La réduction de notre dépendance aux ports du Range Nord, en lien avec une indispensable réindustrialisation de la France et de la Vallée de la Seine ;</p> <p>La décarbonation du transport ;</p> <p>Le rééquilibrage logistique de la région, avec la création de nouvelles zones logistiques sur la vallée de la Seine et à l'ouest / nord - ouest de la région IDF ;</p> <p>L'enjeu de la logistique urbaine dans la zone de la Métropole du Grand Paris ;</p> <p>L'acceptabilité de la nouvelle infrastructure par la société ;</p> <p>La capacité à convaincre les transporteurs et les logisticiens, et notamment les transporteurs routiers, d'utiliser le mode fluvial en leur montrant que ce mode est compétitif et complémentaire ;</p> <p>Le dialogue de la gouvernance des Axes Nord et Seine, actuellement composée de deux comités distincts, dotés chacun d'un délégué général ;</p> <p>La capacité à porter une action publique régionale en complément de l'action publique nationale (finances, action réglementaire, ...); une simplification réglementaire afin de soutenir le développement des solutions multimodales ;</p> <p>Le développement du tourisme fluvial.</p>

²³ Document élaboré lors des réunions du groupe de travail inter-CESER des 28 février et 28 mars et validé en réunion du comité de pilotage le 26 mai 2025.

Annexe 2 – Etat d'avancement des travaux sur le réseau Seine-Escaut (décembre 2025)



Source : [Accueil - Seine Escaut](http://www.seine-scheldt.eu)

Annexe 3 – Auditions et remerciements

Les CESER Hauts-de-France, Ile-de-France et Normandie remercient les personnes qui ont contribué à alimenter leur travail, à l'occasion d'une audition.

Benoît **BUGES**

Directeur régional Ile-de-France/Hauts-de-France du Groupe Charles André GCA et directeur régional Ile-de-France pour l'entreprise TEA

Serge **CASTEL**

Délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine

Antoine **FRÉMONT**

Professeur du CNAM (Conservatoire national des arts et métiers), chaire transports, flux et mobilités durables

Jean-Yves **HARDY**

Directeur du projet PSMO (Port Seine Métropole Ouest), HAROPA PORT

Thomas **LEFRÈRE**

Directeur des opérations, GREENMODAL

Erwan **LE PRIOL**

Responsable d'opérations PSMO (Port Seine Métropole Ouest), HAROPA PORT

Benoît **ROCHET**

Directeur général et Président du Directoire, HAROPA PORT

Annexe 4 – Composition du groupe de travail

CESER Hauts-de-France :

Emmanuel COHARDY (Corapporteur), Jean-Baptiste KONIECZNY, Julien TAILLEZ, Jean-Louis VINCENT

CESER Ile-de-France :

Sophie BARROIS, Johannie BOUFFIER (Corapporteuse), Jean-Pierre GAUMET, Didier LEANDRI, Tancrède MOTTA, Marie Josée ROSSI-JAOUEN

CESER Normandie :

Christian BOULOCHER, Daniel CORNET²⁴, Jean-Luc LÉGER (Corapporteur), Christine LEROY, Nicolas MARAIS, David SEBAG.

Comité de pilotage présidé par Laurent DEGROOTE (Président du CESER Hauts-de-France), Catherine KERSUAL (Présidente du CESER Normandie), Valérie MULLER (Présidente du CESER Ile-de-France).

²⁴ **Monsieur Daniel CORNET**, membre du CESER Normandie, est décédé au cours des travaux. La délégation Normandie lui a rendu hommage lors de la réunion du groupe de travail du 13 mars 2026.

Déclarations des groupes CESER Normandie

Déclaration de M. Patrick MOREL

Au titre de la FNAUT

Madame la Présidente, chers collègues,

Je m'exprime en tant que rapporteur de l'étude de la commission 3, le fret en Normandie, paru en juin 2025, et de l'étude demandée par le Président de Région, Promouvoir et développer le fret fluvial sur l'axe Seine, un atout pour la Normandie, adoptée le 30 mars dernier.

Les trois CESER Ile-de-France, Hauts-de-France, Normandie ont réalisé une étude sur les enjeux de la liaison Seine- Escaut. Celle-ci avait pour objectif de définir les conditions de réussite et les opportunités de développement de cette future liaison. Le parti pris retenu a été de ne pas focaliser la réflexion sur le futur canal Seine Nord Europe (CSNE). L'enjeu était de réfléchir sur un écosystème devant favoriser l'émergence de nouveaux échanges entre les ports des régions concernées et de favoriser le transfert modal, prioritairement de la route vers le fluvial.

Le rapport analyse et propose un certain nombre d'orientations nécessaires à la réussite du projet : modernisation et meilleure compétitivité de la batellerie française, intégration du transport fluvial dans les offres logistiques avec une acculturation des acteurs, création de réserves foncières en bord à voie d'eau, formation et attractivité des métiers de la batellerie.

Tous ces points ont été abordés dans l'étude réalisée par le CESER Normandie relative au développement du fret fluvial sur l'axe Seine.

Nous pouvons nous féliciter de cette cohérence de vue qui conforte nos analyses respectives.

Il reste néanmoins un certain nombre de points qui n'ont pas été abordés et ce, parce qu'ils ne convergent pas vers les mêmes objectifs.

Le CSNE va mettre en relation directe les ports du Benelux avec l'Ile-de-France et notamment le port d'Anvers, accentuant de fait la concurrence avec les ports normands de l'Axe Seine. La performance et le poids du port d'Anvers risquent de déstabiliser et de freiner le développement des ports du Havre et de Rouen, alors que des investissements importants ont été réalisés sur l'axe Seine. Ce risque est accentué par le fait que 40 % des conteneurs à destination ou en provenance de France transitent par les ports du Range Nord et notamment le port d'Anvers.

Ce point est de manière surprenante absent de l'étude inter-CESER. L'objectif de mettre en relation le port de Dunkerque avec les ports normands, mis en avant dans l'étude et qui peut être un facteur positif, dans la mesure où l'on organise une complémentarité avec les ports de l'axe Seine, ne peut occulter le risque d'ouvrir la voie aux ports du Benelux. Cette situation

peut être accentuée par la différence de compétitivité de la batellerie belgo-néerlandaise avec la batellerie française.

Le pavillon français souffre d'un retard en la matière qu'il va falloir combler au plus vite. Le rapport le souligne, mais il reste à mobiliser les moyens nécessaires pour être prêt le moment venu. Or, le plan de l'Etat, de relance du secteur fluvial, se fait toujours attendre et sans moyens publics dédiés à cette relance, le manque de compétitivité risque de perdurer jusqu'à l'ouverture du CSNE.

La mise en œuvre d'une gouvernance partagée entre les trois Régions peut apparaître comme une opportunité pour organiser la complémentarité des places portuaires domestiques et la relance du trafic fluvial. Néanmoins, encore faut-il partager les mêmes objectifs. Il semble que la Région Ile-de-France, bien que mobilisée sur le développement de l'axe-Seine, soit plutôt ouverte à la mise en œuvre du CSNE. La Région des Hauts-de-France est quant à elle motrice sur le projet CSNE, tant elle y voit des opportunités de développement pour le port de Dunkerque et pour l'implantation d'activités économiques le long du CSNE. Tout l'enjeu de ce projet réside dans la capacité des acteurs à jouer la carte de la complémentarité et de la relance du pavillon français, seul moyen d'assurer une protection des intérêts de nos places portuaires, mais aussi de notre économie. L'Etat doit, pour sa part, veiller à la cohérence de l'ensemble et mettre en place les moyens pour défendre le pavillon français.

Concernant le CSNE, le rapport évoque très peu le questionnement de son opportunité. La dérive des coûts interroge sur la solidité du projet. De 5,1 G€, le projet est passé à 7,3 G€, nécessitant une augmentation de l'emprunt de 1,5 à 2,2 G€. Avec le projet MAGEO, les rehaussements d'ouvrages, le coût final pourrait atteindre les 10 G€. La cour des comptes relève cette dérive et interroge sur la capacité des acteurs à boucler le projet. De même, elle pointe des prévisions de trafic et de transfert modal surévaluées, avec même des transferts du mode ferroviaire, mode le plus vertueux en matière environnementale, vers le mode fluvial. Enfin, se pose également un enjeu écologique fort concernant l'approvisionnement en eau du canal, notamment en période de faible étiage.

En conclusion, ce rapport met bien en évidence la nécessité de développer le trafic fluvial dans une perspective de transfert modal et de création de nouvelles opportunités économiques. Il propose une gouvernance à l'échelle du bassin Seine-Escaut, gage de coordination des actions à mener et de mise en œuvre d'un nouveau corridor fluvial européen.

Néanmoins, subsiste pour la Région Normandie des interrogations, voire des craintes, quant à la mise en place de cette nouvelle liaison fluviale :

- L'ouverture à la batellerie belge et néerlandaise mieux organisée, plus compétitive, pouvant mettre en difficulté le pavillon français
- La connexion directe des ports du Range Nord avec le premier bassin économique français risquant de court-circuiter les ports normands
- Le coût du CSNE qui risque, au vu des dérives financières, d'assécher d'autres projets nationaux.

Pour toute ces raisons, il convient d'être très vigilant quant à ce projet qui, bien que présentant un volet positif de cette nouvelle liaison Seine- Escaut, ne peut occulter les risques générés pour notre Région.

Plus que jamais, il convient de mobiliser tous les moyens pour le développement de l'axe Seine et de nos ports, notamment dans le cadre de la structure portuaire HAROPA.

Déclaration de Madame Valérie RUBA COUTHIER

Au titre du Syndicat CFTC

Madame la Présidente, Chers collègues,

Pour le syndicat CFTC, l'enjeu majeur de tout projet économique réside dans sa capacité à soutenir l'emploi, à dynamiser nos territoires et à répondre concrètement aux défis environnementaux. C'est précisément dans cette dynamique que s'inscrit le travail de réflexion commun mené, dès 2017, par les CESER de Normandie, des Hauts-de-France et de l'Île-de-France autour de la future liaison européenne Seine-Escaut à grand gabarit.

Tout l'intérêt de la démarche de nos trois CESER est de s'appuyer sur un diagnostic solide, objectif et partagé. Au CESER de Normandie, la commission 3 « Territoires- Environnement-Projets structurants » a posé dernièrement des bases essentielles de réflexions, d'abord avec son étude de juin 2025 intitulée "Le fret en Normandie – Décarbonation et report modal", puis en mars 2026 en répondant à une saisine du Conseil Régional avec un avis intitulé « Promouvoir et développer le fret fluvial sur l'axe Seine, un atout pour la Normandie ». Les CESER Hauts-de-France et d'Île-de-France ont, eux aussi, fourni un travail complémentaire précieux. Leurs rapports permettent de mieux dessiner les contours de ce projet structurant et de poser les bases d'une coordination indispensable pour nos trois territoires.

Ces études successives constituent, pour l'ensemble des acteurs, un outil d'analyse essentiel pour toujours mieux cerner les enjeux et éclairer les décisions à prendre. Elles ont permis de poser un diagnostic réel, apportant la matière factuelle nécessaire pour consolider le projet. Nos coopérations interrégionales permettent toujours de faire le lien entre l'existant, les opportunités de nos territoires et les besoins de notre économie. Elles s'avèrent d'autant plus cruciales cette fois encore, face à la concurrence féroce des ports du Nord de l'Europe comme Anvers. Nos trois régions ne peuvent plus se contenter de demi-mesures. Pour capter ces grands flux et gagner cette bataille logistique, nous devons collectivement voir grand. Voir grand pour amener nos voies d'eau à accueillir des barges à forte capacité, mais voir grand aussi pour les conditions d'escale de ces équipages sur l'ensemble de notre réseau. Gagner la bataille de la compétitivité face aux grands ports du Nord de l'Europe, c'est être capable de proposer, tout au long du parcours, des services de proximité et de répondre aux enjeux de formations et d'emplois.

Imaginez que nos trois régions disposent d'une autoroute fluviale ultra-moderne, mais qu'elle s'arrête brusquement avant de pouvoir rejoindre le grand réseau de la Belgique ou de l'Allemagne par exemple. Cette rupture de liaison bloque le transport de marchandises aux frontières et nous prive d'un accès direct vers le reste de l'Europe. Pour y remédier, le projet Seine-Escaut modernise 1 100 km de voies navigables à l'échelle européenne. Au cœur de ce tracé régional, le Canal Seine-Nord Europe représente le maillon manquant de 107 km qui, à travers son chantier en cours, reliera nos territoires aux grands flux internationaux.

Les chiffres nous prouvent que nous avons toutes les cartes en main pour réussir : le fret fluvial émet jusqu'à cinq fois moins de CO₂ que la route et consomme quatre fois moins d'énergie sur un axe Seine capable d'accueillir trois à quatre fois plus de trafic qu'aujourd'hui. Notre

grande porte d'ouverture sur le monde qu'est Le Havre, alliée à Rouen, poumon commercial historique du fleuve, constituent les atouts naturels de cet ensemble logistique normand.

Une image vaut mieux qu'un long discours lorsque l'on prend conscience que la cargaison d'un seul grand bateau sur ce canal équivaut à 220 camions sur l'autoroute ou à 4 trains de fret complets.

Certes, un défi d'infrastructure aussi immense traverse toujours une part de scepticisme. Mais l'histoire nous montre que le doute initial est une étape normale. Nous nous rappelons tous des inquiétudes qui entouraient la conception du Tunnel sous la Manche quant à sa faisabilité. Pourtant, aujourd'hui, cette infrastructure est entrée dans le quotidien de millions de personnes et son utilité publique n'est plus contestée.

La réalisation du Canal Seine-Nord Europe, en Hauts-de-France, a suivi cette même trajectoire. Ce chantier majeur, maillon central de la future liaison vers l'Escaut, est désormais une réalité visible sur le terrain. Il prouve que lorsque la volonté politique s'allie à la mobilisation des territoires, le passage du doute à l'action est possible.

Notre bassin de vie bénéficie d'une situation unique, entouré de fleuves puissants et bordé par une vaste façade maritime qui ouvre la France et la Normandie sur le monde. Au-delà du symbole, c'est bien de l'avenir économique de nos ports maritimes dont il est question. Le Canal Seine-Nord Europe est l'outil moderne qui va permettre de connecter harmonieusement nos grands ports maritimes, de la Normandie aux Hauts-de-France, au cœur de l'Europe du Nord et jusqu'aux Pays-Bas. Cette liaison va transformer nos voies navigables en de formidables moteurs économiques, écologiques et touristiques, en propulsant nos territoires au premier rang des échanges européens. Ce projet est une opportunité historique de valoriser notre géographie, de dynamiser l'emploi local et de faire de nos cours d'eau le plus bel atout de notre avenir durable.

Le syndicat CFTC se demande si tout le monde est prêt à aller au-delà des discours institutionnels pour continuer d'accompagner ce projet d'envergure. Pour notre organisation, la réussite de ce défi colossal ne se mesurera pas au seul volume de marchandises mais à la qualité de l'accompagnement social et humain qui l'entourera.

Nous attendons des solutions concrètes pour accompagner Rouen vers un pôle d'excellence dédié aux compétences et aux services à la batellerie, un accès fluvial direct au Port du Havre et le maintien des aides au transbordement pour faire du transport fluvial le premier choix dès que la logistique le permet.

C'est pour concilier cette ambition et ces exigences que le groupe CFTC CESER fait sienne cette célèbre maxime : « *Ils ne savaient pas que c'était impossible, alors ils l'ont fait* ». Certes, les arguments pour hésiter ou reculer ne manquent jamais. Mais les raisons d'agir sont infiniment plus puissantes. Géographiquement, c'est une évidence : il manque un chaînon vital pour relier nos régions. Écologiquement, continuer à se priver d'un usage massif du fret fluvial serait un contresens total.

La coopération inter-CESER et les avis partagés tracent une voie ambitieuse pour 2032. La mise en action est à notre portée, mais elle exige désormais une gouvernance interrégionale unifiée, transparente et intégrant pleinement les partenaires sociaux. Engageons nos

territoires, investissons dans les compétences des salariés et unissons nos forces régionales pour transformer cette ambition en une réalité économique, écologique et sociale juste.

Pour conclure sur une note plus légère : la réindustrialisation et notre souveraineté européenne sont des sujets bien trop sérieux pour que l'on regarde passer le train. Autant être du voyage, et réaffirmer l'ancrage historique de la Normandie au cœur de l'Europe.

M. Jean-Pierre GIROD

Personnalité qualifiée Environnement

Notre intervention est portée par URCPiE, Graine, Grape, Association régionale des fédérations de pêche de Normandie, CEN, CARDERE, CTCRC et Jean-Pierre Girod personne qualifiée environnement. Nous remercions les 3 CESER du travail pour formuler les conditions de réussite et les opportunités de développement pour nos 3 régions sur la liaison européenne Seine-Escaut.

Nous sommes favorables au développement au fret fluvial car beaucoup moins impactant vis à vis de nos environnements et de notre climat.

Nous avons rappelé constamment la problématique de l'eau car le passage du gabarit du canal de 900 tonnes à 4000 tonnes nécessite des quantités d'eau très importantes, il est déjà envisagé que le trafic fluvial en période d'étiage soit limité à 2000 tonnes.

La consommation et l'artificialisation des sols peut paraître excessive, elle a un impact sur la vie piscicole et des écosystèmes aquatiques à cause de la coupure entre les berges et l'Escaut.

Concernant le déroulé du projet, il est aberrant de commencer les travaux sur le canal sans avoir mis en même temps en grand gabarit la portion Seine-Compiègne et sans avoir rehaussé le pont ferroviaire de Mours en aval de Compiègne pour un coût de plus de 610 millions d'euros non budgété ce jour.

Le document ne mentionne pas que le trafic fluvial sur la Seine est de loin le plus important de France et qu'il est impératif que cet écosystème soit préservé et développé notamment avec l'implantation d'un établissement scolaire dédié aux formations fluviales sur l'axe Seine.

HAROPA est cité, mais le rapport oublie de préciser que le Havre est le port qui a le tirant d'eau le plus élevé de la Manche et de la Mer du Nord façade Ouest, le Port de Rouen est le premier en Europe pour les céréales et la plate-forme fluviale de Gennevilliers un hub très important pour l'Île de France. Le développement de plateformes logistiques est détaillé et précisé en hectares de friches disponibles mais il n'est pas évoqué la priorité pour des plateformes tri-modales avec l'ambition légitime de décarboner le transport de fret mais aussi ayant pris en compte des inondations.

Le développement du tourisme fluvial serait conforté par l'extension du grand gabarit valorisant l'ensemble des territoires et de nos patrimoines.

Depuis 25 ans, il est question de décarboner les moteurs des péniches ou pousseurs.

Nous allons nous abstenir pour renforcer le besoin de prise en compte des impacts environnementaux et remarques formulées.

M. Christian BOULOCHER

Au titre de l'Union maritime et portuaire du Havre et l'Union portuaire rouennaise

Je comprends parfaitement vos réactions, vos interrogations, vos doutes.

Ayant participé aux 2 études, je tiens à indiquer que je me sens parfaitement à l'aise avec les 2 rapports qui de mon point de vue ne se contredisent pas.

Le rapport du CESER Normandie de mars 2026 établi après la demande du président de région avait pour cadre la Normandie et les Normands, il a permis de bien positionner l'offre fluviale dans la globalité de la capacité logistique de l'axe Seine en complément des autres modes et de souligner l'urgence d'avoir une stratégie offensive dans l'objectif de décarbonation d'une part et dans la perspective de la future ouverture du CSNE d'autre part et si possible d'y accueillir l'offre de formation dans un ensemble modernisant et renforçant le pavillon fluvial français qui permettra aussi de favoriser la souveraineté logistique nationale.

Le second avec nos collègues des Hauts-de-France et d'Ile-de-France dans une approche nationale et européenne que nous ne devons pas ignorer ; nous sommes bien sur 2 échelles territoriales qui se complètent et qui ne peuvent s'ignorer.

Nous avons pu avec nos collègues normands orienter le travail afin d'évoquer l'espace Seine-Escaut en évitant de focaliser sur le seul CNSE point de départ du travail interrégional et faire comprendre que la priorité aujourd'hui est d'abord de mettre en valeur l'offre fluviale existante et durable de l'axe Seine sans faire du seul CSNE l'apparente solution fluviale évidente.

Des années passeront avant l'ouverture et les forces des 3 régions doivent se concentrer sur le développement du fluvial à partir de la Seine comme lieu de créations et de développements technologiques, d'innovations et d'appropriation de ce mode.

Il est absolument nécessaire de réussir la Seine et permettre le développement d'une batellerie nationale de premier rang avant l'ouverture du canal et être en capacité de rivaliser avec les entreprises d'outre-Quévrain et outre Rhin.

Le débat n'est plus d'être pour ou contre le canal et il faut accepter et participer au débat stratégique en promouvant un principe d'aménagement logistique puissant, articulant les échelles locales et interrégionales avec les enjeux européens de décarbonation des flux.

En envisageant une gouvernance Seine-Escaut dans ce rapport interrégional, non seulement nous ouvrons l'espace à la Normandie mais nous inscrivons la Normandie et l'Axe Seine dans le futur car si la peur n'évite pas le danger, ignorer ce futur, rester isolés et ne pas préparer l'avenir serait une erreur pour tous les acteurs.

L'un des éléments forts dans la proposition de gouvernance dans ce rapport est, à mon sens, de citer dans la liste des membres de celle-ci d'abord les acteurs économiques, les entreprises de transport fluvial et les plateformes, c'est-à-dire mettre en responsabilités ces acteurs en complémentarité régionale, en attractivité internationale, c'est une approche logistique compétitive et non administrative.

Mais pour bien intégrer cette échelle et le rapport de la C3 est clair sur ce point, il faut avoir une force régionale normande unie sur ce projet fluvial. Le rapport interrégional a le mérite d'obliger les décideurs à ne pas seulement se satisfaire de la qualité du rapport de mars mais de soutenir la mise en œuvre des préconisations proposées.

L'argument majeur souvent prioritairement retenu pour soutenir le mode fluvial est la décarbonation comparée au mode routier. Or cet argument pourrait se réduire car les entreprises de Transport Routier de Marchandises s'orientent beaucoup plus vite que prévu vers l'électrification y compris au sein des PME et ETI. Hausse de 40% des immatriculations, même en partant de chiffres faibles, l'orientation est prise et la saine émulation de la concurrence ne manquera pas de soutenir cette tendance.

Ainsi le titre retenu de notre rapport de mars 2026 « Promouvoir et développer le fret sur l'Axe Seine » est encore plus évident et nous nous devons d'aller vite et fort en ce sens et nous pensons avoir sensibilisé nos collègues des Hauts-de-France et d'Île-de-France à bien réussir la Seine, c'est sincèrement une des conditions de réussite du futur canal au profit de nos 3 régions.

En conclusion, je ne pense pas que dans ce rapport interrégional nous déjugeons notre propre rapport de mars 2026 mais au contraire nous lui donnons encore plus de relief et d'urgence.

M. Pascal FERREY

Au titre de la Chambre régionale d'agriculture de Normandie

Merci, Madame la Présidente.

Merci de me donner la parole, chers amis rapporteurs.

Je ne savais pas si nous devions plutôt intervenir ou pas et je pense qu'aujourd'hui il est important, effectivement, que nous reprécisions - et Christian vient de le faire - quels sont les enjeux majeurs ? Nous n'allons pas rentrer dans les détails techniques. À mon avis, le rapport que vous émettez est un rapport très intéressant complété par les travaux que nous avons faits en interne au niveau de la Normandie et je m'en félicite. Je n'étais pas trop inquiet mais, parfois, l'imprudence n'exclut pas le contrôle et donc, je préférais, effectivement, m'en assurer. Je souhaiterais rappeler un certain nombre de points.

Effectivement, le texte est intitulé « Liaison Europe-Seine-Escaut ». Le sujet ne date pas d'aujourd'hui, mais il se profile. Il est loin d'être parfait, il est loin d'être complet. L'ensemble des décisions politiques et financières – et cela a été rappelé plusieurs fois- n'est pas entièrement bouclé, mais faut-il encore rappeler que nous, la France, et particulièrement la Normandie, ou les acteurs du canal, seraient en peine de le faire en étant un des acteurs. Il faut vivre Seine, respirer Seine et s'inspirer de la Seine. Cela ne date pas d'aujourd'hui - et Jean Luc l'a rappelé tout à l'heure - que le développement industriel de notre territoire, de nos territoires de l'Europe, est fait généralement autour et auprès des fleuves en lien avec les entreprises foncières.

Le deuxième sujet, au cœur de toutes les discussions, concerne la décarbonation du transport. Oui, c'est vrai, il faut accélérer la décarbonation du transport, y compris sur le fluvial. Rappelons-nous quand même que certains, - autorisez-moi de le dire - roulent le frein à main serré, parce que les enjeux économiques sont majeurs. La décarbonation du transport en faisant le choix du lien fluvial se fera au détriment d'autres transports. Et n'oublions pas que ce canal, au moins, a été vendu, et je salue mes collègues et amis des Hauts-de-France qui ont accepté de faire un sacrifice de centaines de milliers d'hectares de terres agricoles pour permettre le creusement de ce canal et de faire de la logistique sur les terres agricoles ; ce qui n'était pas forcément facile à obtenir et le Président de la chambre d'agriculture de la Somme que je connais particulièrement bien, a mouillé quelque peu le maillot. Donc, ne pas accepter de regarder ce qui a été fait et entrepris, pour en tirer la quintessence de ce sujet, ça serait un peu dommage. Si ce n'est que, pour la Normandie et les Hauts-de-France, les enjeux sont totalement différents. Les entreprises sont faites, le fleuve coule, les territoires, - ça a été rappelé par vous, Monsieur - sur les emprises foncières, au moins pour la logistique et le fret, elles sont déjà en place. Ce sont des milliers d'hectares disponibles avec des friches industrielles qui, effectivement, n'attendent peut-être qu'une seconde vie pour redevenir des leviers économiques.

Le troisième sujet, c'est décharger la N1 et l'A13. Je voudrais bien que ce ne soit pas qu'un simple prétexte. Le fret routier, au-delà de sa carbonation et du fait qu'il enrichit les pays du Golfe et du Moyen-Orient, constitue à ce titre un sujet majeur, à savoir libérer nos routes de ce transport polluant, en tenant compte du fait que nous avons l'avantage et l'inconvénient d'être auprès de Paris. Christian l'a rappelé, et rassurons-nous : les motoristes de tracteurs routiers ne vont pas attendre l'arme au pied pour décarboner, à travers soit l'hydrogène — j'y crois moins —, soit, et surtout, l'électrique, avec des capacités de batteries changeables ou

rechargeables assez rapidement, pour offrir aux industriels logisticiens la capacité d'aller d'un point A à un point B sur les infrastructures routières. Et ces infrastructures routières, elles sont chargées, elles s'usent régulièrement. Il faudra, à un moment donné, savoir, si c'est le contribuable qui payera son entretien ou est-ce que ce sera le consommateur électrique ? Ne soyons pas dupes et naïfs, la question va se poser. Au Royaume-Uni, elle est posée.

Le quatrième sujet, - et notre rapport l'a rappelé plusieurs fois - nous souhaitons avoir une batellerie dédiée, une batellerie puissante et compétitive. Oui, c'est vrai, les Bataves, les Belges, le nord de l'Europe pour l'instant, sont plus compétitifs que nous pour une multitude de raisons, mais ce n'est pas pour ça que nous avons, au niveau du CESER normand, baissé les bras ; lorsque, suite à un dernier avis, nous avons proposé une demande pressante émanant du Président de Région, nous avons présenté notre avis sur l'école de la batellerie. En complément, il faut déjà se dire qu'il faut qu'il y ait une alliance forte entre Le Havre et Rouen et non une guerre entre Le Havre et Rouen. Chacun a sa place. La façade maritime ouverte sur la mer et les océans, c'est quand même bien plutôt le Havre, la façade ouverte sur le fret et sur les enjeux fluviaux, c'est Rouen. Et, je pense qu'il y a une compétitivité qui peut être une alliance objective des forces financières pour qu'effectivement ces deux métropoles, et étant bas-normand, je mets tout le monde dos à dos en Normandie orientale, Le Havre et Rouen étant des métropoles au moins au niveau politique, permettrait d'avoir des alliances objectives. À ce sujet, et cette fois-ci, je pense que le Président de Rouen Métropole l'avait parfaitement compris. C'est d'ailleurs pour cette raison que, sur un dossier où Rouen s'était engagée tardivement, la Métropole s'est positionnée assez rapidement afin de rattraper ce retard.

Le dernier sujet est agricole. J'ai parlé des emprises foncières qui ont été faites dans les Hauts-de-France. Moi, je vais vous parler du port de Rouen ; le port de Rouen, premier port céréalier européen. Ce port est central pour exporter nos céréales à destination de la mer du Nord, mais aussi du Proche et du Moyen-Orient. Principalement, c'est une ouverture sur l'extérieur, mais c'est aussi un port d'importation. On ne fait pas sortir des bateaux pleins et rentrer des bateaux vides. C'est un peu plus complexe que cela et, fort heureusement, il convient de rappeler que la décarbonation des transports est une ambition que nous avons exprimée à plusieurs reprises. Jean-Luc, tu étais président de ce CESER lorsque nous sommes allés rencontrer nos collègues de la région Centre-Val de Loire. Je pense notamment à Xavier Beulin, qui imaginait, ou plutôt réimaginait, la route du blé : « La Rochelle-Orléans, Orléans-Rouen ; passe-t-on par Le Mans ou passe-t-on par Paris ? ». Le sujet n'était plus là, le sujet c'est, est-ce qu'on a cette volonté de concrétiser ce transport ? La nuit des céréales, le jour, les passagers, c'était non pas une boutade mais ce qui avait été dit au cours d'une réunion. Si nous ne concrétisons pas cet axe-là, le port de Rouen restera régulièrement en difficulté.

Et enfin, un tout dernier point. Il est vrai qu'il y aura des enjeux environnementaux majeurs qui ont été relevés tout à l'heure par Jean-Pierre et par d'autres. L'enjeu de l'eau douce, l'enjeu des plantes invasives qui vont circuler de part et d'autre, les enjeux parisiens sur le stockage de l'eau. Il faudra peut-être, en période d'étiage, relarguer des volumes conséquents d'eau sous réserve de pouvoir le stocker au nord de Paris. Pourquoi pas ? Mais, ce n'est pas en fuyant le débat que nous allons le réaliser ou le concrétiser.

Enfin, je pense que cet avis, tel qu'il nous est proposé, ouvre des réflexions plutôt positives et constructives. Je résumerais, en ce qui nous concerne et en général, nous sommes de bons membres du CESER, et comme d'autres groupes, nous essayons de voter à l'unisson. Au vu des discussions qui sont engagées, y compris à l'intérieur du groupe des entreprises, on va laisser le libre choix, à chacun, de voter comme il l'entend. Nous aurons un retour à l'automne, mais j'insiste sur un point. Ce sujet, si on ne le réalise pas ce jour, au moins politiquement,

nous avons bien plus à perdre qu'à gagner, à fuir ce débat. Il faut le prendre à bras ouverts. La peur n'évite pas de danger, c'est exact, mais ce n'est pas en fuyant ou en courant devant les difficultés qui sont devant nous, que nous réglerons ce sujet de liaison. Nous n'avons pas peur des Bataves, pas plus que du port de Hambourg. Encore faut-il que nous soyons dotés d'une volonté politique farouche pour laisser toute sa place à l'économie française sur le fleuve qu'est la Seine.

Déclaration de Madame Nadège PLAINEAU

Au titre de la CGT Normandie

Madame la Présidente,

Madame la Conseillère régionale,

Chères et chers collègues,

Le groupe CGT ne prendra pas part au vote concernant l'examen du projet d'avis sur « la liaison européenne Seine-Escaut : Conditions de réussite et opportunités de développement pour nos trois régions ».

Cette position s'inscrit dans un contexte où les échanges entre les groupes CGT des CESER Île-de-France, Hauts-de-France et Normandie n'ont pas permis, à ce jour, de formuler un avis objectif sur la méthode d'analyse du projet d'étude.

Le groupe CGT CESER de Normandie exprimera donc son point de vue lors du rapport final qui sera présenté à l'automne 2026.

RESUMÉ DE L'ÉTUDE

A la suite d'un travail commun produit en 2017, les CESER Hauts-de-France, Île-de-France et Normandie ont mené une nouvelle réflexion commune autour des enjeux de la future liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escout. Avec la réalisation du Canal Seine-Nord Europe (CSNE), il s'agit d'intégrer l'axe Seine au sein du réseau fluvial européen, dans un contexte de concurrence internationale accrue et de transition écologique.

En s'appuyant sur leurs travaux respectifs menés au sujet du CSNE, de la logistique, du transport de marchandises et du fret fluvial, l'avis réalisé par les trois CESER souligne la nécessité d'anticiper et de préparer la mise en service de la liaison Seine-Escout, dont l'enjeu majeur consiste à contribuer à la décarbonation du fret.

La réussite de l'ouverture de la liaison Seine-Escout ne dépend pas uniquement des infrastructures, mais de la capacité à développer l'intermodalité et favoriser le report modal vers le fluvial, et à améliorer la compétitivité de la batellerie française.

L'avis identifie trois enjeux majeurs : complémentarité entre façade maritime française et réseau fluvial européen ; foncier et réindustrialisation ; acculturation des acteurs afin de favoriser l'usage du transport fluvial.

Les trois CESER formulent plusieurs recommandations. Ils plaident notamment pour la mise en œuvre d'une gouvernance interrégionale, associant acteurs publics et privés ; la sécurisation des financements des travaux connexes au CSNE ; le soutien à la compétitivité et la modernisation du « pavillon » fluvial français et l'amélioration de l'attractivité de ses métiers ; la mise en œuvre d'une stratégie foncière au service du développement des territoires et de la réindustrialisation à l'échelle des trois régions ; ou encore la prise en compte des enjeux environnementaux et sociaux attachés à la mise en service de la liaison (évaluation de l'application des mesures environnementales, tourisme, emploi...).



151 Avenue du président Hoover
59555 LILLE CEDEX
15 Mail Albert 1^{er}
80000 AMIENS CEDEX

ceser.hautsdefrance.fr
contact : ceser@hautsdefrance.fr



2 rue Simone Veil
93400 Saint-Ouen-sur-Seine
ceser.iledefrance.fr
contact : ceser@iledefrance.fr



Abbaye-aux-Dames
Place Reine Mathilde CS 50523
14035 Caen Cedex 1
ceser.normandie.fr
contact : contact@ceser.normandie.fr