

ETUDE DES RETOMBÉES SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET SEINE-ESCAUT POUR LA REGION WALLONNE

PHASE 2 : SYNTHÈSE

Adjudicateur:

Service Public de Wallonie

Direction Générale Opérationnelle "Mobilité et Voies hydrauliques" (DGo 2)

Département de la Stratégie de la Mobilité - Direction des Impacts Economiques et Environnementaux

26-05-2011



1. CONTEXTE ET OBJET DE L'ÉTUDE

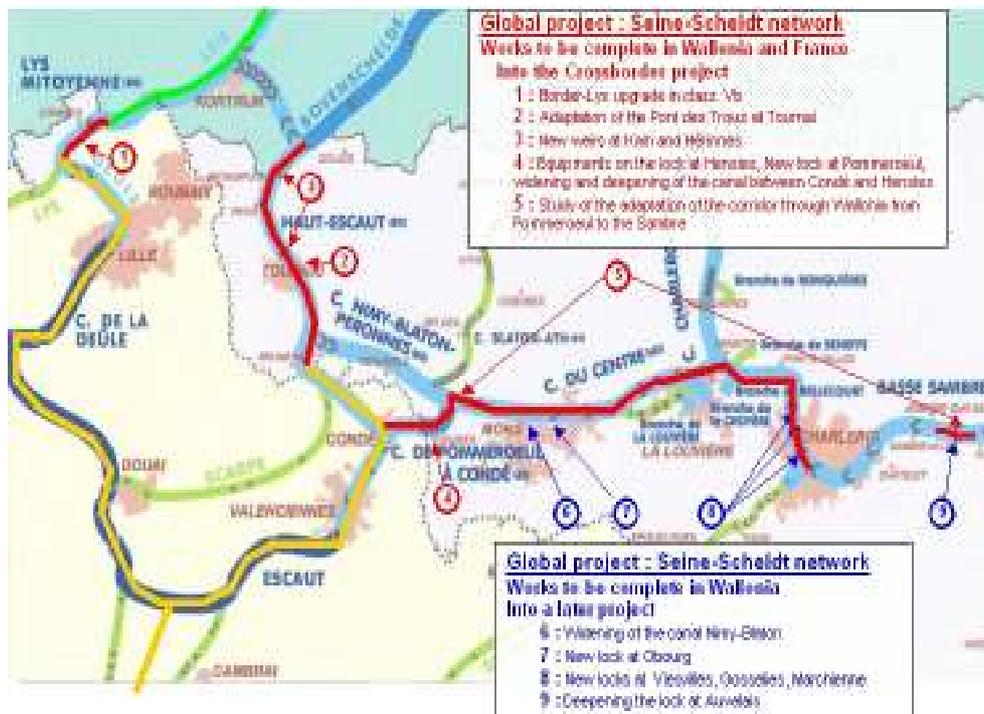
Le projet Seine-Escaut Est (SEE) en Wallonie fait partie du projet européen Seine-Escaut. Le projet Seine-Escaut vise à relier par une voie d'eau à grand gabarit la Seine et l'Oise aux réseaux fluviaux du nord de l'Europe. Il consiste en la création d'un nouveau canal de 106 km, dénommé canal « Seine - Nord Europe », et en la modernisation de voies d'eau existantes en France (Seine, Oise, liaison Dunkerque - Escaut / Deûle) en Flandre et en Wallonie (projet « Seine-Escaut Est » en Wallonie) qui serviront de débouchés au nouveau canal Seine – Nord Europe et relieront celui-ci aux principaux ports de l'Europe du Nord.

Afin de tirer un bénéfice majeur du projet Seine-Escaut, la Wallonie a pour objectif de moderniser non seulement les points d'accès vers le réseau à grand gabarit français, mais également d'étudier la modernisation de toute la « dorsale wallonne » fluviale. Il s'agit en réalité d'un ensemble de projets, ponctuels et locaux, concourant tous au même but global, soit le relèvement au gabarit Va (unité de 112,5 x 12,5 m) de la liaison entre le bassin de l'Escaut et celui de la Meuse. Cette liaison est actuellement au gabarit IV (unité de 85 m x 9,50 m).

Le projet SEE comprend trois volets :

- La Lys;
- L'Escaut;
- La « Dorsale wallonne » (canal Condé-Pommeroeul, Canal Nimy-Blaton-Péronnes, Canal du Centre, Canal Charleroi-Bruxelles (versant Sambre et versant Senne) et Basse-Sambre).

Les aménagements programmés dans le cadre du projet SEE sont résumés dans la figure ci-dessous.



Source : SPW, Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
<http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/SeineEscaut/index.html>

L'étude consiste en l'analyse des retombées socioéconomiques du projet SEE pour la Wallonie.

2. ANALYSE DES RETOMBÉES SOCIOÉCONOMIQUES DU PROJET SEINE ESCAUT EST

2.1 Principes de l'évaluation socioéconomique

L'évaluation socioéconomique repose sur la comparaison des coûts et des bénéfices liés au projet par rapport à une situation de référence définie. Pour ce projet, la période d'analyse retenue est de 40 ans, de 2011 à 2050.

La rentabilité socioéconomique du projet sera évaluée notamment au moyen des indicateurs classiques suivants :

- la valeur actualisée nette (VAN), qui permet de comparer différents flux étalés dans le temps, en ramenant ces flux à une base comparable. Dans l'étude, la VAN sera calculée sur base d'un taux d'actualisation de 4%.
- le taux de rentabilité interne (TRI) : taux d'actualisation qui annule la VAN.

2.2 Définition du projet et de la référence

Afin d'évaluer la rentabilité socioéconomique du projet, deux alternatives ont été considérées :

- L'alternative de référence qui correspond à la situation des infrastructures fluviales qui prévaudrait dans le cas où le projet ne serait pas mis en œuvre ;
- L'alternative de projet est celle qui existera suite à la réalisation du projet Seine Escaut Est.

La définition de l'alternative de référence est essentielle dans l'étude socioéconomique car elle constitue la base à partir de laquelle les effets engendrés par le projet seront identifiés par rapport à une situation sans projet.

Dans le cadre de la présente étude, l'alternative de référence correspond à la situation actuelle et inclut également des investissements d'ores et déjà décidés, à savoir en particulier l'axe principal Seine-Escaut, avec la réalisation du Canal Seine Nord Europe en France et l'amélioration des infrastructures de la Lys en Flandre.

L'alternative de projet correspond à la mise en service du projet Seine-Escaut Est qui comprend des travaux et des études relatifs à la Lys, à l'Escaut et à la Dorsale Wallonne :

- Lys Mitoyenne
 - Rehaussement du pont de Comines à 5,25m;
 - construction de berges renforcées et de nouveaux murs de quais;
 - élargissement et approfondissement de la rivière, jusqu'à 4,5m de profondeur; aménagement au gabarit Vb;
 - construction d'une nouvelle route sur la rive belge pour la relier à des zones industrielles (remplacement d'une route existante);
- Zone Escaut
 - Adaptation du pont des Trous à Tournai;
 - modernisation des barrages du Haut-Escaut à Kain et Hérinnes.
- Canal Pommeroel à Condé
 - Construction d'un môle à l'écluse d'Hensies;

- construction d'une nouvelle écluse de classe Va à Pommeroeul;
- élargissement du canal Nimy-Blaton.
- Canal du Centre
 - Construction d'une nouvelle écluse de la classe CEMT Va à Obourg
- Canal Charleroi-Bruxelles
 - Construction de nouvelles écluses de classe CEMT Va à Viesville, Gosselies et Marchienne.

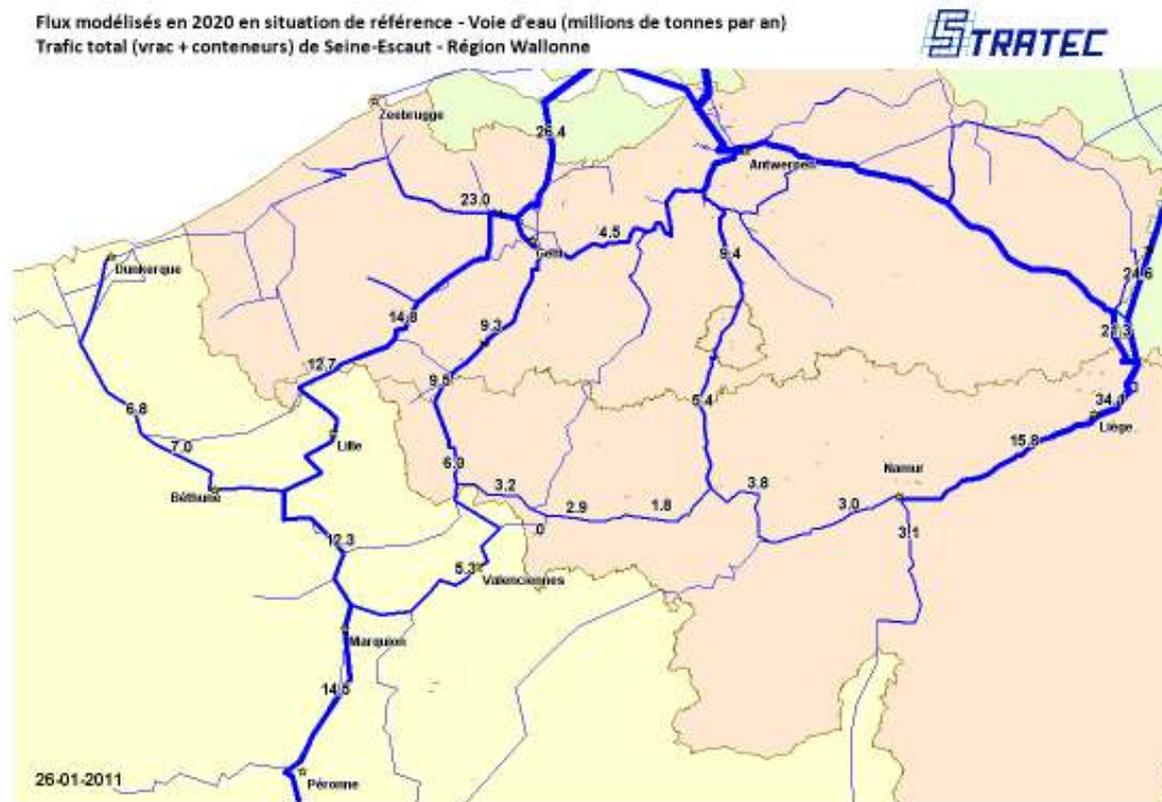
Outre ces investissements, l'investissement correspondant à la construction de nouvelles écluses de classe CEMT Vb à Kain et Hérinnes sera également pris en compte. En effet, bien que la construction de nouvelles écluses de classe Vb sur le Haut Escaut ne fasse pas partie du projet SEE, étant donné que les écluses sur le Haut-Escaut ont été construites dans les années 1920, il a été considéré qu'elles devront être remplacées dans le futur (horizon retenu : 2035).

2.3 Prévisions de trafic

Les prévisions de trafic ont été effectuées par Stratec en 2010-2011 dans le cadre d'un contrat spécifique avec le SPW, pour les horizons 2020 et 2050, pour les alternatives de référence et de projet et pour les différents modes de transport.

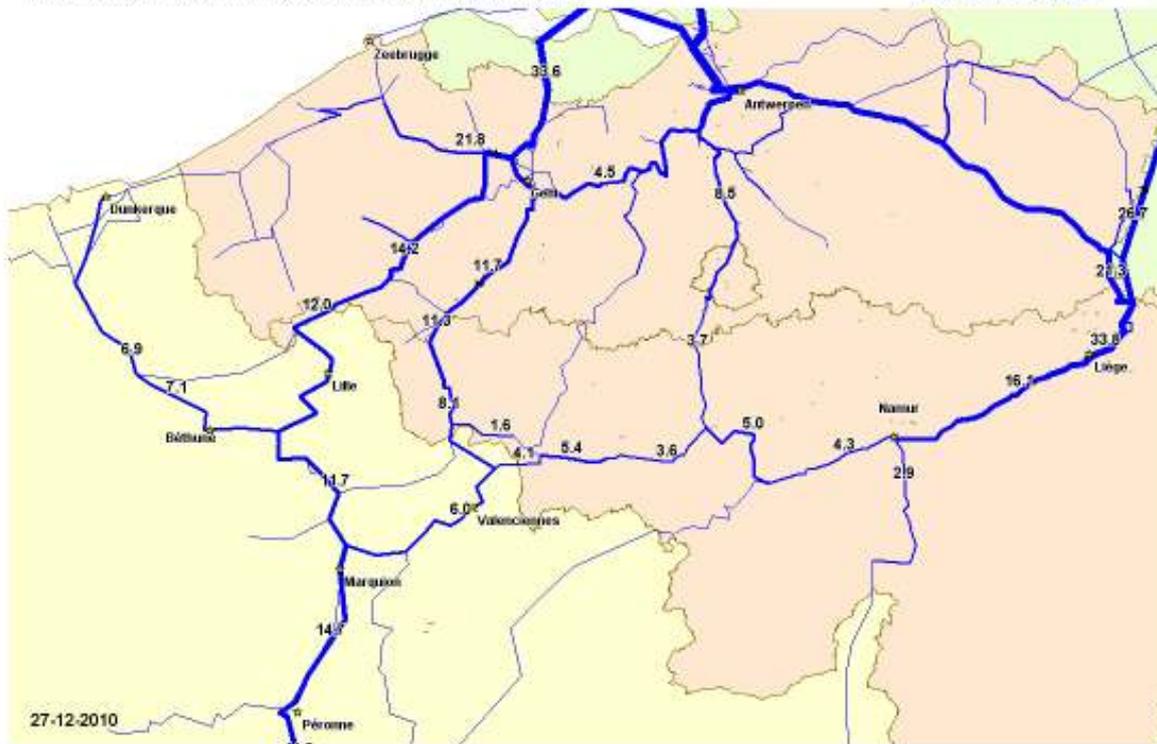
2.3.1 Prévisions de trafic à l'horizon 2020

Les cartes suivantes présentent les prévisions de flux de trafic de marchandises par tronçon de voies fluviales, exprimés en millions de tonnes, successivement pour la situation de référence et la situation de projet.



Source: Stratec

Flux modélisés en 2020 en situation de projet - Voie d'eau (millions de tonnes par an)
Trafic total (vrac + conteneurs) de Seine-Escaut - Région Wallonne



Source: Stratec

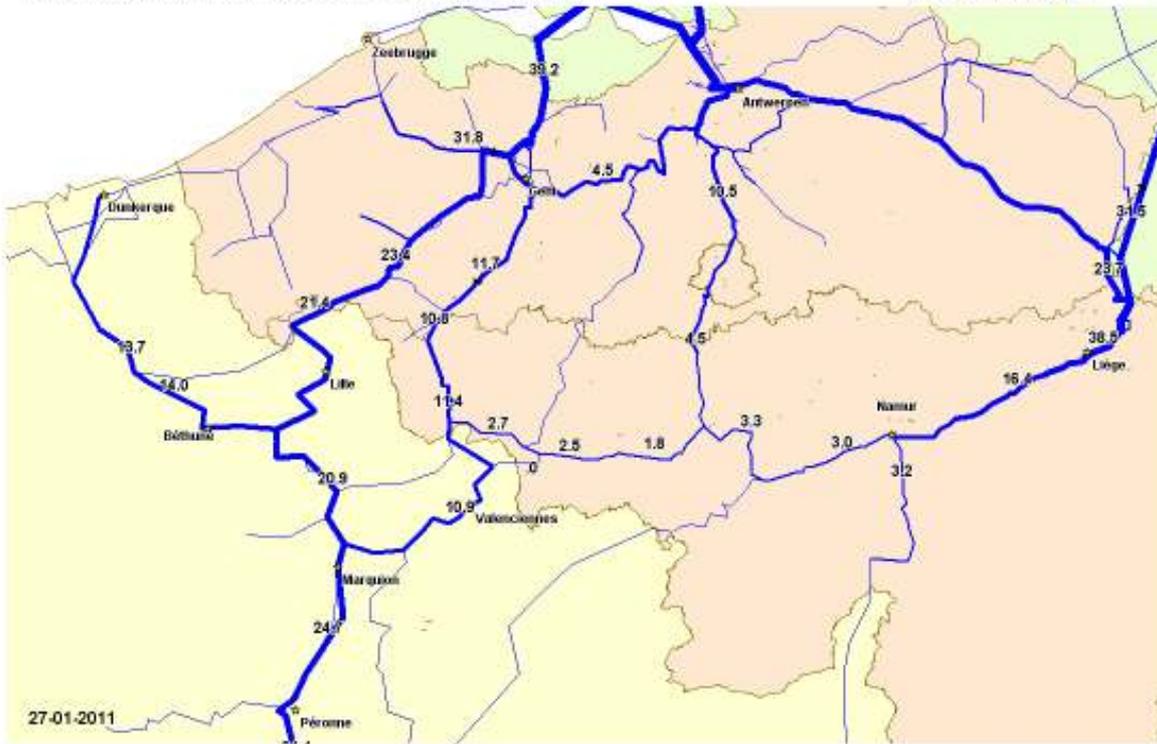
L'analyse de ces deux cartes permet de mettre en évidence les transferts de trafic fluvial qui surviendraient entre différents itinéraires en 2020, en situation de projet par rapport à la situation de référence : on note, d'une part une diminution prévue du trafic sur la Lys mitoyenne (-0,7 million de tonnes) et sur le tronçon Blaton-Péronnes (-1,6 million de tonnes) et d'autre part une augmentation du trafic sur le Haut-Escaut (+2,1 millions de tonnes), sur le canal Pommeroeul-Condé (+4,1 millions de tonnes) et sur le canal du Centre.

Afin de tenir compte à la fois des variations de tonnages transportés et des distances de transport sur les différents itinéraires empruntés, les prévisions de trafic ont été également exprimées en tonnes-km (produit des tonnages par les distances). Globalement, dans le Hainaut, le trafic fluvial augmenterait de 22% en tonnes-km dans la situation de projet par rapport à la situation de référence en 2020.

2.3.2 Prévisions de trafic à l'horizon 2050

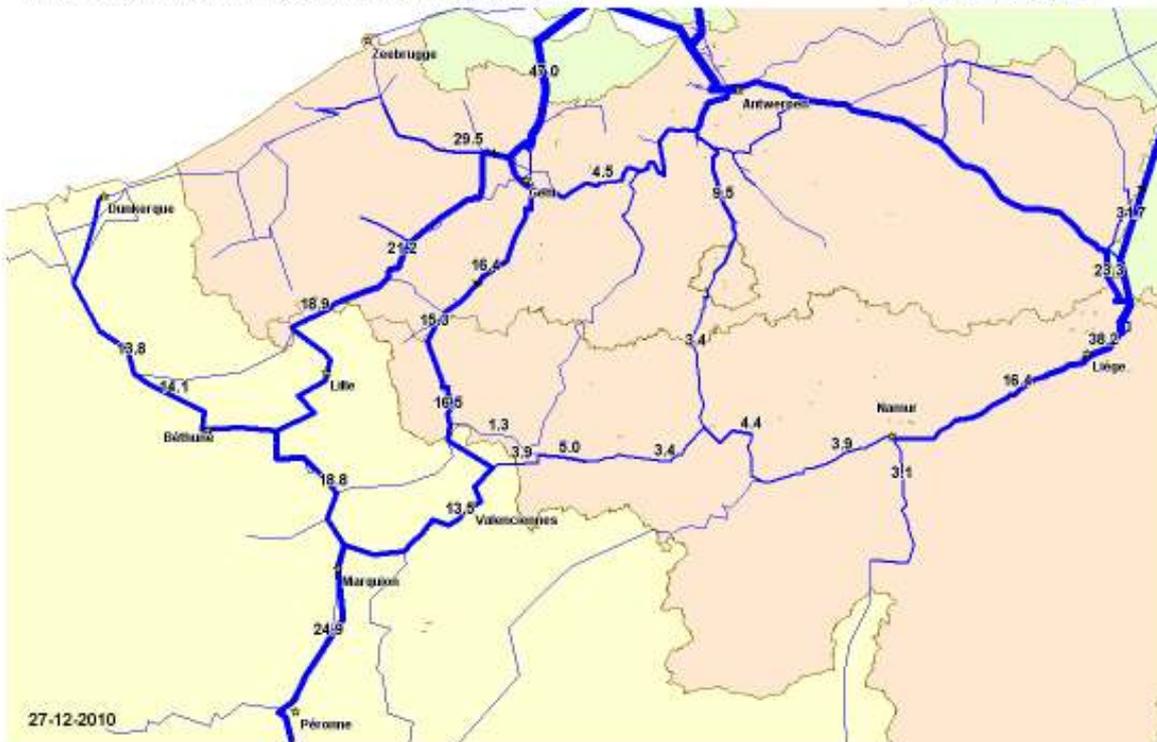
Les cartes suivantes présentent les prévisions de flux de trafic de marchandises par tronçon de voies fluviales, exprimés en millions de tonnes, successivement pour la situation de référence et la situation de projet.

Flux modélisés en 2050 en situation de référence - Voie d'eau (millions de tonnes par an)
 Trafic total (vrac + conteneurs) de Seine-Escaut - Région Wallonne



Source: Stratec

Flux modélisés en 2050 en situation de projet - Voie d'eau (millions de tonnes par an)
 Trafic total (vrac + conteneurs) de Seine-Escaut - Région Wallonne



Source: Stratec

On note également à l'analyse des cartes relatives aux prévisions à l'horizon 2050, en situation de projet par rapport à la situation de référence, des transferts de trafic fluvial qui surviendraient entre différents itinéraires : d'une part une diminution prévue du trafic sur la Lys mitoyenne (-2,5 millions de tonnes) et sur le tronçon Blaton-Péronnes (-1,4 million de tonnes) et d'autre part une augmentation du trafic sur le Haut-Escaut (+5,1 millions de tonnes), sur le canal Pommeroeul-Condé (+3,9 millions de tonnes) et sur le canal du Centre.

Globalement, dans le Hainaut, le trafic fluvial augmenterait de 21% en tonnes-km dans la situation de projet par rapport à la situation de référence en 2050.

2.4 Evaluation des coûts du projet

Les coûts du projet se composent des coûts d'investissement, de maintenance/entretien, d'utilisation et d'exploitation.

2.4.1 Coûts d'investissement

Les coûts d'investissement se rapportent aux travaux énumérés précédemment. La VAN des coûts d'investissement s'élève au total à 213,5 millions d'euros en 2011.

2.4.2 Coûts de maintenance/entretien

La réalisation du projet comprend des coûts de maintenance/entretien (ordinaires et extraordinaires) afin de maintenir l'infrastructure en bon état. La VAN totale de ces coûts en 2011 s'élève à 27,6 millions d'euros.

2.4.3 Coûts d'utilisation

Les coûts d'utilisation comprennent les coûts d'énergie pour le fonctionnement des écluses. Seuls les coûts pour la remise en service de l'écluse à Pommeroeul ont été pris en compte. Les autres écluses prévues dans le projet (Obourg, Viesville, Gosselies et Marchienne) seront utilisées, en situation de trafic non saturé, en substitution des écluses existantes et ne généreront dès lors pas de coûts d'utilisation additionnels. La VAN de ces coûts s'élève à 0,8 million d'euros en 2011.

2.4.4 Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation concernent le personnel, la structure d'exploitation (bâtiments, véhicules, bureautique, télécommunications, etc.) et les frais généraux.

Il a été supposé que, globalement, par rapport à la situation de référence, le projet n'induirait pas de coûts d'exploitation supplémentaires et en particulier que le surcoût en termes de personnel de la remise en service de l'écluse à Pommeroeul sera compensé par un plus haut degré d'automatisation de la gestion des nouvelles écluses ou par d'autres mesures d'organisation interne.

2.5 Evaluation des effets directs, indirects et externes du projet

Trois catégories d'effets du projet ont été considérées :

- Les effets directs sur les utilisateurs du projet, consistant en la réduction des coûts de transport pour les usagers ;

- Les effets indirects sur l'économie, à savoir les effets en matière d'emploi liés à la réalisation du projet ;
- Les effets sur l'environnement, c'est-à-dire les effets externes suite notamment au transfert de trafic des modes de transport routier et ferroviaire vers le mode fluvial.

2.5.1 Effets directs

Le bénéfice direct du projet est une diminution des coûts unitaires de transport provenant du fait que les marchandises peuvent être transportées dans de plus grands bateaux, suite à l'augmentation de gabarit des infrastructures fluviales, et aux économies d'échelle associées.

En multipliant les coûts de transport par le nombre de bateaux existants en situation de référence et en situation de projet, on obtient le coût total des flux de transport « autonomes ». La différence entre le coût total en situation de référence et le coût total en situation de projet constitue le bénéfice direct du projet pour le trafic autonome. Pour le trafic induit, qui par définition n'utilisait pas les voies navigables en situation de référence, le bénéfice direct du projet a été calculé en considérant conventionnellement comme bénéfice la moitié de la diminution des coûts unitaires de transport appliquée dans le cas du trafic autonome.

La VAN des bénéfices pour le trafic autonome s'élève à 176,0 millions d'euros et à 13,9 millions d'euros pour le trafic induit.

2.5.2 Effets indirects

Les différents chantiers créeront temporairement des emplois dans le secteur de la construction. La VAN des bénéfices en matière d'emploi s'élève à 16,3 millions d'euros. Ce calcul est basé sur des ratios relatifs aux emplois créés par valeur produite dans la branche de la construction et sur une valorisation des coûts et avantages correspondant aux emplois créés.

2.5.3 Effets externes

Des variations des effets externes proviennent :

- d'une part du transfert modal du rail et de la route (modes de transport occasionnant plus de nuisances que le mode fluvial) vers le fluvial, générant en conséquence des bénéfices externes ;
- d'autre part d'une augmentation du trafic fluvial (trafic induit) générée suite à la réduction des coûts du transport fluvial, entraînant par conséquent davantage d'effets externes.

La variation des nuisances de transport (effets externes) a été estimée pour les composantes suivantes :

- les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre,
- les accidents,
- le bruit,
- la congestion,
- les effets en amont, c'est-à-dire liés à la production de véhicules, de combustibles et d'énergie.

La VAN des effets externes du projet s'élève à -150,2 millions d'euros. Cette valeur négative correspond à des coûts externes évités ou à des bénéfices externes.

2.6 Résultats et conclusions de l'évaluation socioéconomique

Les résultats de l'évaluation socioéconomique du projet SEE pour la Wallonie sont présentés dans le tableau suivant. Toutes les VAN sont exprimées en euros constants c'est-à-dire hors inflation.

	VAN en 2011 pour la période 2011-2050 (en millions d'euros)
Bénéfices	
<u>Effets directs</u>	
Trafic existant	176,0
Trafic induit	13,9
<u>Effets indirects</u>	
Emploi	16,3
<u>Effets externes</u>	
Réduction des coûts externes de transport	150,2
Coûts	
Coûts d'investissement	213,5
Coûts d'entretien	27,6
Coûts d'utilisation	0,8
Valeur actuelle nette (VAN)	114,5
Taux de rentabilité interne (TRI)	6,1%

La valeur actuelle nette des coûts et des bénéfices économiques du projet est de 114,5 millions d'euros sur la période d'étude retenue (2011-2050). Cette valeur est dès lors largement positive, en considérant un taux d'actualisation de 4%.

Le taux de rendement interne économique du projet de 6,1% est considéré comme tout à fait satisfaisant par les institutions financières pour des projets de ce type.

Sur la base de cette analyse, la réalisation du projet Seine-Escaut Est par le SPW est justifiée du point de vue économique.