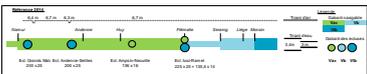
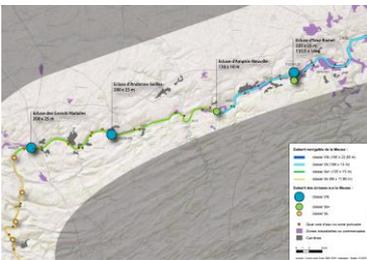


Etude socio-économique de l'accroissement du gabarit de navigation à Huy-Amay et Flémalle-Seraing



Contexte

Afin d'améliorer la compétitivité du transport par voie d'eau sur son territoire, le Gouvernement wallon souhaite supprimer les goulets d'étranglement présents sur le réseau des voies navigables en Wallonie, plus particulièrement sur l'axe prioritaire européen mosan.

Le premier goulet d'étranglement se situe à l'aval de l'écluse d'Ivoz-Ramet, entre Flémalle et Seraing, et concerne la profondeur de la voie d'eau. En effet, actuellement, le tirant d'eau sur cette partie du réseau est limité à 3,00 m alors que, sur le Canal Albert et sur la Meuse entre Namur et Liège, l'enfoncement équivaut à 3,40 m. L'un des projets consiste donc à approfondir le chenal de navigation entre Flémalle et Seraing afin de permettre un tirant d'eau de 3,40 m.

Le deuxième goulet d'étranglement est l'écluse d'Amspin-Neuville, située à la frontière des communes de Huy et Amay, dont les dimensions limitent la navigation en transit par cet ouvrage à des unités de 135 m de long, alors que les autres écluses de la Meuse moyenne, situées en amont et en aval d'Amspin-Neuville, permettent théoriquement le passage de convois poussés de 196 m. Le projet prévoit donc la construction d'un nouveau complexe éclusier comportant deux sas de 225 m de long.

Enfin, le troisième projet regroupe l'ensemble des mesures visant à améliorer la navigabilité des convois poussés sur la Meuse entre Namur et Liège, comme l'adaptation de la réglementation et la réalisation d'aménagements dans les sections critiques (traversées de Huy et de Liège).

Objectifs de la mission

L'objectif de la mission est de produire l'évaluation socio-économique des opérations d'accroissement de gabarit sur la Meuse entre Liège et Namur. Cet accroissement de gabarit est décliné en trois projets ou scénarii distincts :

- Projet 1 : l'approfondissement de la Meuse entre Flémalle et Seraing à 4,50 mètres, permettant ainsi un tirant d'eau de 3,40 mètres à la place de 3,00 mètres actuellement.
- Projet 2 : la construction d'un nouveau complexe éclusier à Amspin-Neuville avec deux sas permettant le passage des convois de classe CEMT VIb.
- Projet 3 : l'adaptation de la Meuse, du Canal Albert à Namur, pour améliorer les conditions de navigabilité des convois poussés (CEMT Vb et VIb).

L'étude a pour but d'éclairer les décideurs quant à l'opportunité socio-économique de chacun de ces projets.

Méthode

L'étude est divisée en 2 volets :

- Le 1^{er} volet s'attache à 1) analyser le contexte existant, 2) à décrire la situation de référence et les situations de projets étudiées et 3) à détailler les différentes hypothèses et paramètres retenus pour l'étude et pour les modélisations de trafic.
- Le 2nd volet analyse les effets des projets grâce à 1) une étude de trafic réalisée aux horizons 2030 et 2060, 2) des bilans socio-économiques, 3) une analyse de risque.

Lors de l'étude de trafic, les matrices de demande en transport de marchandises ont été recalées sur base de statistiques fournies par les Voies hydrauliques de Wallonie ainsi que de statistiques de trafic générales pour l'année 2015. Les réseaux fluvial, ferroviaire et routier ont également été adaptés pour tenir compte des projets connus qui seront en service aux horizons de modélisation.

Lors de la confection des bilans socio-économiques, les calculs se fondent sur la différence,

Type de mission
Etude socio-économique

Lieu
Meuse moyenne

Maître d'Ouvrage
SOFICO

Durée
2016

pour chaque acteur du projet, entre les coûts et les avantages procurés :

- par la situation de projet réalisée ;
- par la situation de référence définie comme la situation la plus probable en l'absence du canal.

La méthodologie adoptée repose sur le rapport du commissariat général à la stratégie et à la prospective (CSGP) relatif à l'évaluation socio-économique des investissements publics d'avril 2014.

Le bilan est établi par acteur sur le périmètre « Europe » : on estime les flux nets pour les agents français, allemands, néerlandais et belges. Les coûts externes sont évalués sur la base des différentiels de tonnes-kilométriques mesurés en France, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Flandre et en Wallonie. Les subventions européennes éventuelles n'interviennent pas en réduction des coûts d'investissement car le périmètre Europe comprend des pays qui y participent. Sont également fournis le bilan pour le périmètre régional wallon.

Résultats

Les résultats attendus sont l'estimation d'une valeur actualisée nette (VAN) et d'un taux de rentabilité interne (TRI) pour chaque projet, permettant d'apprécier l'opportunité économique de chacun d'entre eux et de comparer leurs effets de façon objective (sur base d'impacts monétarisés).