

Rapport PAUVROS – Impact économique partie française Seine-Escaut

RÉUNION DE L'INTERGROUPE PARLEMENTAIRE SEINE-NORD EUROPE

Paris, le 10/10/2017





I – Objectifs et démarche

II – Trafics

III – Impacts sur les ports et les filières

IV – Impacts sur l'emploi



Objectifs et démarche

Les objectifs de l'étude confiée à Setec

L'objet de l'étude était d'apporter un éclairage sur les retombées économiques de la partie française de la liaison Seine-Escaut, dont le CSNE.

Il s'agissait de répondre à quatre questions :

- Question 1 : en quoi le CSNE permettra-t-il de développer la performance portuaire de la France ?
- Question 2 : dans quelle mesure le CSNE contribuera au développement économique régional, national et européen ?
- Question 3 : en quoi le projet participe-t-il à l'aménagement équilibré du territoire ?
- Question 4 : quels leviers permettront d'assurer un développement du transport fluvial permettant un report modal substantiel ?



La démarche

- Analyse des nombreux rapports, données, études et informations existantes
- Entretiens auprès d'un panel d'acteurs économiques afin d'actualiser certaines information et d'illustrer les enjeux (une centaine d'entretiens de chargeurs, ports maritimes, ports fluviaux, compagnies maritimes, sociétés de transport terrestres et logisticiens)
- Parangonnage sur une infrastructure similaire (le canal Albert)
- Elaboration d'une vision prospective à travers la réflexion d'experts



Les outputs qualitatifs et quantitatifs

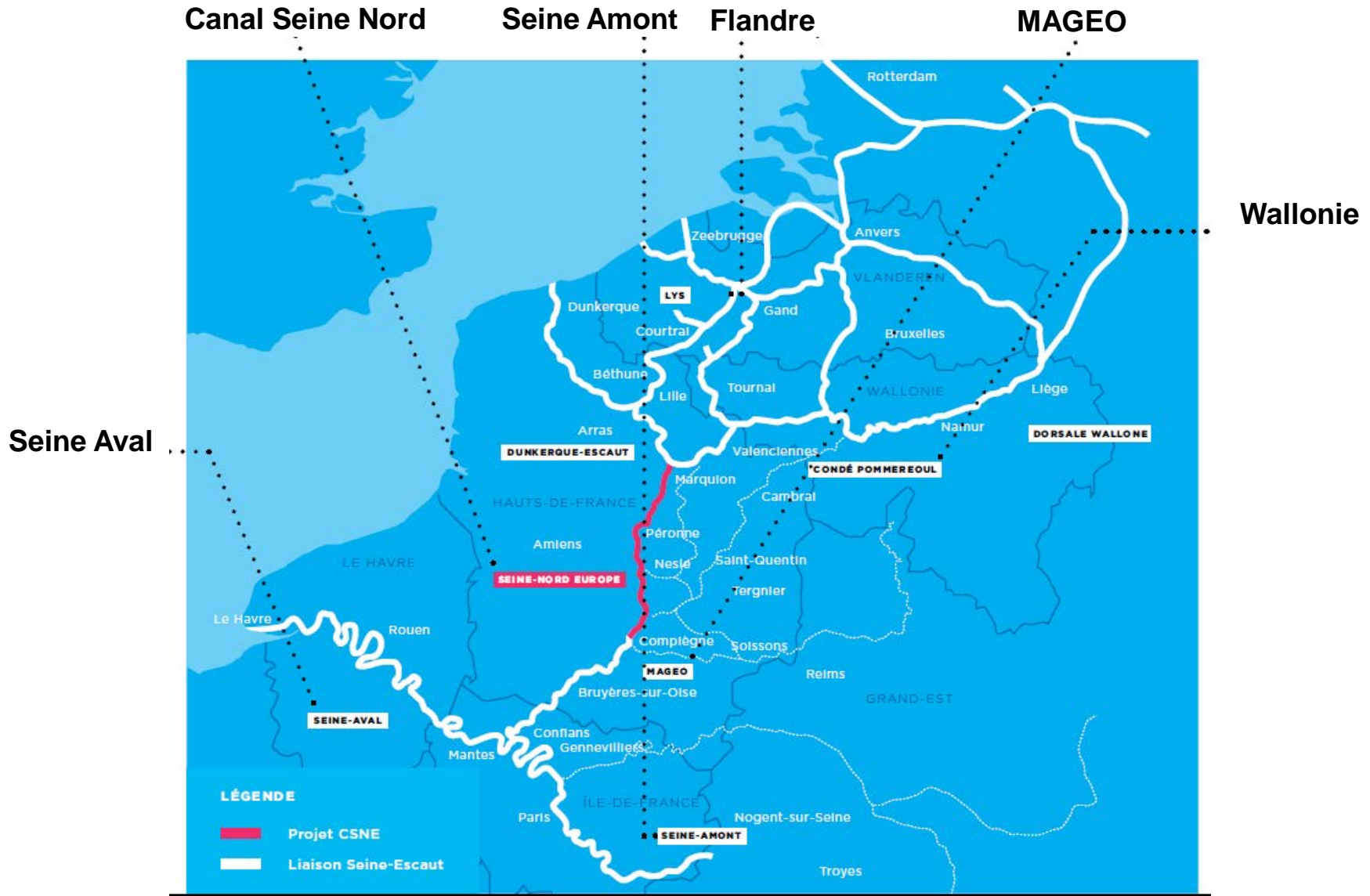
Afin de répondre aux quatre questions, l'analyse a été découpée par grands thèmes :

- Les impacts du projet sur les différentes filières industrielles, la batellerie et plus largement les emplois générés par le projet
- L'impact du projet sur la performance portuaire
- Les enjeux liés aux plateformes multimodales
- Les recettes envisageables pour la puissance publique, associées à l'optimisation du système de canal (infrastructure à péage) et de plateformes en vue de maximiser le report modal
- Les impacts de la mise en service du canal sur les dynamiques d'aménagement du territoire



Impacts sur les trafics

Seine Nord, un des maillons du réseau Seine-Escaut

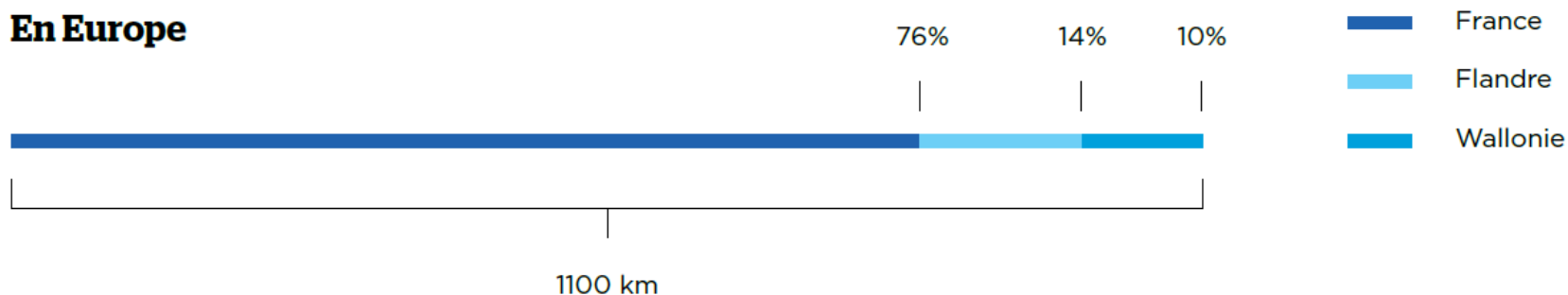


Seine Nord, un des maillons du réseau Seine-Escout



RÉSEAU

En Europe



Seine-Escout en France

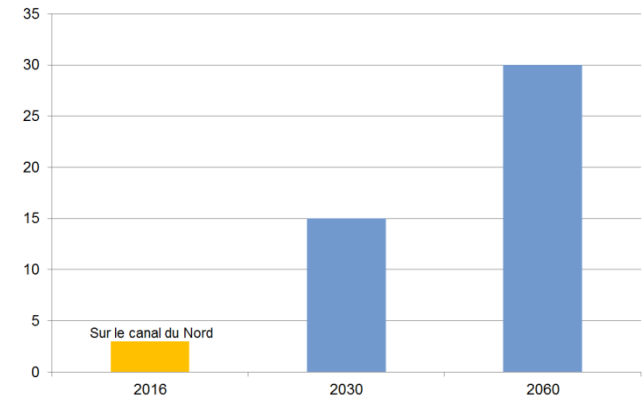


Seine Nord, un des maillons du réseau Seine-Escaut

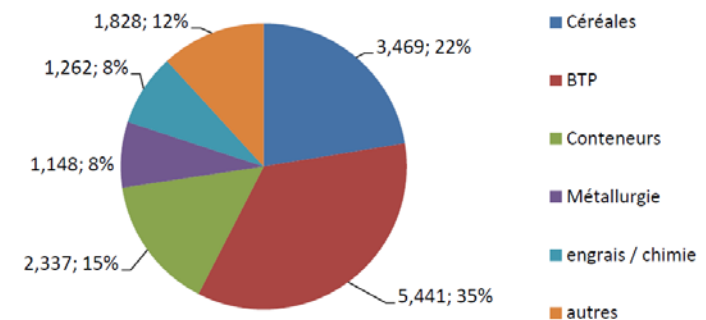


- Des prévisions de trafic qui varient selon les scénarios macroéconomiques, les scénarios d'infrastructure, et de péage retenus.
- Globalement, l'ordre de grandeur des trafics attendus sur le CSNE est :
 - (3 Mt sur le canal du Nord en 2016)
 - 15 Mt en 2030
 - 25 Mt en 2060
- Les principales filières (sur CSNE, en 2030) :
 - BTP ~ 35%
 - Céréales ~ 25%
 - Conteneurs ~ 15%
 - Métallurgie, engrais, chimie...

Trafics sur le canal Seine Nord, en M tonnes



Composition des trafics par nature de marchandises sur SNE (Mt ; %)



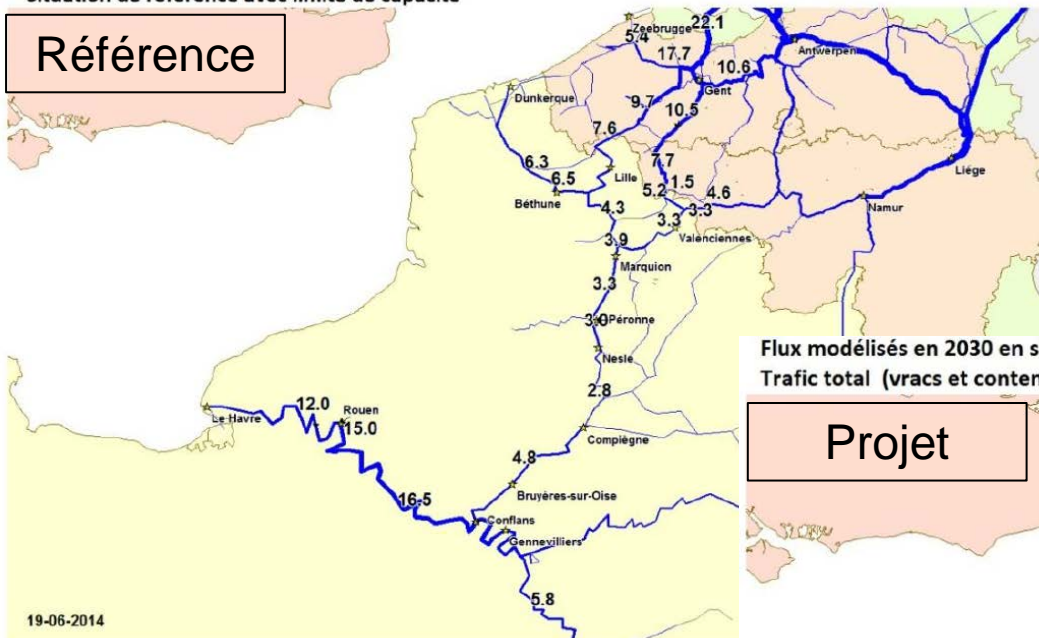
Seine Nord, un des maillons du réseau Seine-Escaut



Flux modélisés en 2030 - Voie d'eau (millions de tonnes par an)
 Trafics vracs et conteneurs du périmètre Seine-Escaut
 Situation de référence avec limite de capacité



Référence



Evaluation socio-économique (2014)
 – Scénario projet avec doublement
 des écluses – péage B2

Flux modélisés en 2030 en situation de projet - Voie d'eau (millions de tonnes par an)
 Trafic total (vracs et conteneurs) du périmètre Seine-Escaut



Projet





Impacts sur les ports et les filières



Les impacts du projet sur les ports français

Un contexte économique mondial mouvant auquel les ports français doivent s'adapter:

- Contexte économique mondial (ralentissement de la croissance des échanges, contextes spécifiques Asie et Amérique...),
- Contexte armateurs (modification des alliances, rationalisation des services, évolution de la flotte)

Des mesures déjà menées ou en cours:

- Une succession de réformes portuaires et territoriales,
- La mise en place de Haropa et Norlink qui devrait permettre une amélioration de l'attractivité des ports en mutualisant certaines fonctions et en harmonisant les fonctionnements (marketing, espaces disponibles pour les développements logistiques, systèmes d'information intégrés, tarifs, stratégie commune...).

Il faut maintenant travailler sur la réduction des coûts, l'amélioration des performances de traitement et des **capacités de massification efficaces**.

Les impacts du projet sur les ports français

Autres éléments de contexte :

- Les ports français sont par nature un peu excentrés du centre de gravité économique européen, tiré par l'Allemagne et le fort développement de l'Europe de l'Est
- Le Grand Port Maritime du Havre peut jouer la carte du premier/dernier port touché et de l'excellence de ses accès nautiques pour rester dans la liste de plus en plus restreinte des ports touchés par les grands porte-conteneurs mais pour cela il doit absolument améliorer son coût de passage portuaire, son efficacité de traitement (on peut s'attendre à des rotations qui génèrent plus de 6 000 EVP par escale) et ses accès terrestres massifiés (en coût et en délai).
 - => L'augmentation de la part des modes massifiés du port du Havre est un enjeu important de sa compétitivité à l'avenir.
- Le taux de croissance des trafics inland (tous modes) seront vraisemblablement faibles, les leviers pour les augmentant étant :
 - Elargir la zone de chalandise naturelle des ports
 - Attirer les grands entrepôts européens sur le sol français
- Etant donnée la concurrence, le levier du développement de zones logistiques pour attirer des entrepôts européens sera le plus puissant pour développer le trafic inland.



Les impacts du projet sur les ports français

Impact de Seine-Escaut sur les ports français

Grand Port Maritime du Havre

- Enjeux principalement liés aux conteneurs
- Le projet permet d'élargir l'hinterland de l'ensemble des ports du Range Nord, avec un effet plutôt équilibré entre les différents ports
- Selon les modélisations réalisées, le projet ne remet pas en cause le statut du GPMH de port naturel du bassin de la Seine pour le trafic de conteneurs (2 couches vs 4 couches) avec un point de vigilance sur le besoin d'amélioration de son attractivité (performance passage portuaire et capacités massification, qualité infra et de service de l'ensemble de l'axe)
- Globalement, des gains essentiellement liés à un report modal plus important en faveur du transport fluvial liés au projet Seine-Escaut et à un effet réseau.

Les impacts du projet sur les ports français

Impact de Seine-Escaut sur les ports français

Grand Port Maritime de Rouen

- Enjeux principalement liés à la filière céréales
 - Le projet permet d'optimiser la desserte de l'hinterland actuel, voire de l'étendre
 - Augmentation sensible de la part modale du fluvial
- ⇒ Compétitivité du port et des producteurs sur le marché mondial des céréales
- ⇒ Acceptabilité du port au sein de l'agglomération avec une diminution des nuisances routières

Grand Port Maritime de Dunkerque

- Elargissement de l'hinterland notamment pour les vracs
- Pas d'impact significatif pour le trafic de conteneurs dont l'évolution sera principalement conditionnée par les politiques d'escales des compagnies maritimes



Les impacts du projet sur les ports français

Synthèse des points clés de la liaison Seine-Escaut sur la performance portuaire française

- Augmentation de la compétitivité du mode fluvial par la liaison du bassin de la Seine et de celui du Nord-Pas de Calais
- Augmentation de la compétitivité des ports maritimes par l'augmentation des parts modales du mode fluvial
- Elargissement de l'hinterland des ports par l'accès à un réseau élargi et enrichi de plateformes multimodales par voie fluviale.

Les impacts du projet sur les filières

Impact de Seine-Escaut sur le marché des céréales et des produits agro-alimentaires

La partie Seine du projet Seine-Escaut:

Permet une réduction du coût de transport fluvial entre la section Bray-Nogent et le port de Rouen, rendant les produits agricoles de cette région plus compétitifs à l'export.

=> Possiblement des effets :

- d'augmentation du trafic de Rouen de part un élargissement de la zone de collecte et un détournement de trafics partant en routier vers Anvers en situation de référence
- de baisse du coût des produits départ Rouen, permettant une amélioration ou pérennisation de la part de marché des producteurs français.

La partie canal Seine-Nord du projet Seine-Escaut:

Ouvre une connexion fluviale à grand gabarit (4 500 t) pour les trafics de vrac tels que ceux des produits agricoles entre les zones de production de l'Oise, de Picardie et du Nord Pas de Calais, et le port de Rouen d'un côté et les ports du nord de l'autre.

Permet d'envisager des localisation de silos de stockage et d'usines agro-alimentaires bord à voie d'eau (voir exemple d'EuroSeine).

=> Impact de massification et report modal sur le fluvial

Les impacts du projet sur les filières

Impact de Seine-Escaut sur le marché du BTP

La partie canal Seine-Nord du projet Seine-Escaut:

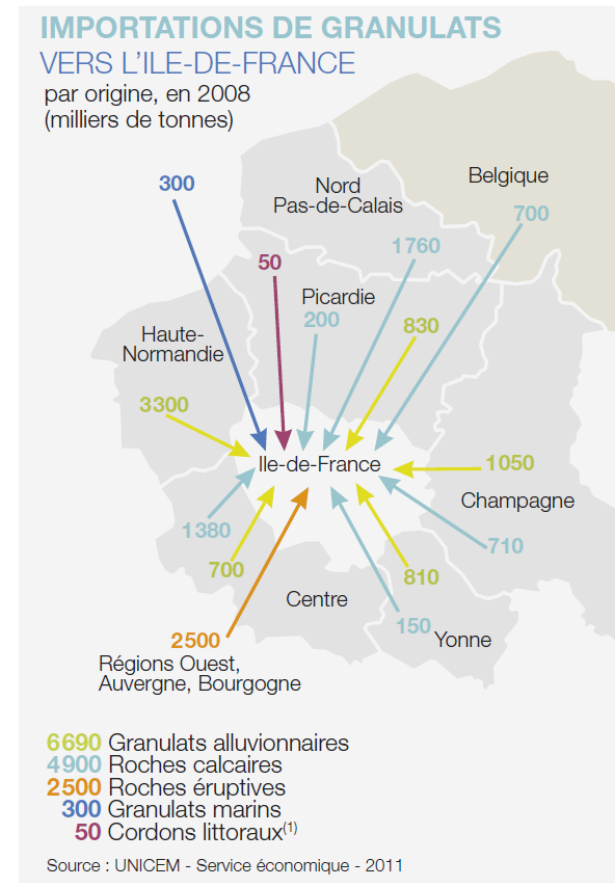
Contexte de raréfaction de la disponibilité des alluvionnaires en Seine, permet une sécurisation de l'alimentation en granulats de l'Ile-de-France, fortement consommatrice et dépendante des approvisionnements extérieurs pour environ 50%.

Nombreux travaux à prévoir en lien, entre autres, avec le Grand Paris (logement et transport) => augmentation demande granulats.

Permet la libération de sillons ferroviaires utilisés aujourd'hui pour le granulat pour des transports de marchandises à plus forte valeur.

Crée une connexion fluviale à grand gabarit (4 500 t) permettant une baisse des coûts de transport et des externalités, consolidant ainsi des chaînes logistiques alternatives à la route.

Opportunité de développement également de la filière économie circulaire en lien avec le recyclage de déchets du BTP.





Les impacts du projet sur les filières

Impact de Seine-Escout sur les autres filières

Conteneurs

Met en place les atouts nécessaires à l'implantation d'entrepôts et de centres de distribution européens

Quelques flux reportés envisageables:

- Desserte des Hauts-de-France/CDE Benelux via GPMH
- Desserte de l'Île-de-France et du bassin de la Seine via Dunkerque, Zeebrugge et ports ARA

Opportunité de (re)localisation de centres de distributions européens

Chimie, engrais

Concentration d'entreprises en lien avec le secteur de la chimie/pétrochimie

Desserte d'une région agricole importante, très consommatrice d'engrais

Egalement des opportunités pour les filières énergie, mécanique et colis lourds, métallurgie, automobile, recyclage...



Les impacts du projet sur les filières

| | Compétitivité | Valeur ajoutée | Emplois | Relocalisation Territoire | Ouverture UE | Accessibilité bassins de conso | Accessibilité Export |
|------------------------------|---------------|----------------|---------|------------------------------|-----------------|--------------------------------------|-------------------------|
| Céréales | ✓✓ | | | | ✓ | | ✓✓ |
| Granulats | | | | | | ✓✓ | |
| Grande distribution | ✓ | | ✓✓ | ✓✓ | ✓✓ | ✓✓ | |
| Métallurgie | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ |
| Chimie | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ |
| Produits recyclables | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | |
| Automobile | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ |
| Mécanique Colis Lourds | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | |



Impacts sur l'emploi

Les impacts du projet sur l'emploi

Les différents types d'emplois créés/confortés par le chantier CSNE

Les emplois directs:

Emplois directement liés à la réalisation du chantier

- Personnel d'exécution des entreprises adjudicataires et de leurs sous-traitants (terrassements, assainissement, étanchéité, génie civil OA et écluses...)
- Personnel d'encadrement de chantier et de siège
- Personnel de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre

Les emplois indirects:

Emplois liés à la fourniture de biens et de services (fabrication des fournitures pour le chantier, transport, etc.)

Les emplois induits:

Emplois liés à l'injection des revenus générés par les emplois directs et indirects dans l'économie (nourriture, vêtements, divertissement, etc.).

Les effectifs totaux de la filière construction en 2005
(en milliers)

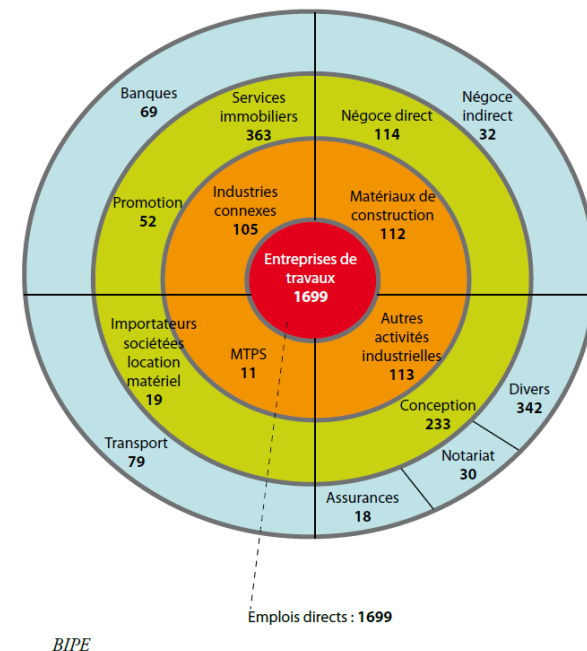


Illustration des emplois liés au secteur de la construction – source BIPE

Les impacts du projet sur l'emploi

L'estimation du nombre d'emplois créés par le chantier

Les méthodes d'estimation utilisées :

- Première approche basée sur les ratios issus de l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains (2007).
 - Seconde approche basée sur les ratios INSEE du secteur du BTP (nombre d'emplois / CA)
- ⇒ **10.000-13.000 emplois par an** sur la durée de chantier (environ 6 ans), dont 50% environ d'emplois directs. La part des emplois directs pouvant être pourvus localement a été estimée à 30%.



Les impacts du projet sur l'emploi

L'estimation du nombre d'emplois créés en période d'exploitation (estimation à mise en service +10 ans)

- 3 200 emplois directs liés aux plateformes logistiques
- 2 000 emplois dans la batellerie
- 700 emplois dans le tourisme fluvial
- 60 emplois pour l'exploitation linéaire du canal

=> Environ 5.000-6.000 emplois directs et **10.000-15.000 emplois totaux**



setec
Immeuble Central Seine
42 - 52 quai de la Rapée
CS 71230
75583 PARIS CEDEX 12
FRANCE

Tél +33 1 82 51 69 01
Fax +33 1 82 51 46 35

regis.hellot@inter.setec.fr
yannick.caluzio@inter.setec.fr

www.setec.fr