

Sorry, but this page still haven't any translation.
We hope this will be fixed in the near future.

Les bénéfices

Published on 10/11/2023 - Updated 14/11/2023

Un ouvrage accessible à l'ensemble de la flotte fluviale existante

Grâce à la création de ce chenal maritime protégé, c'est l'**ensemble de la flotte fluviale existante qui sera en capacité d'accéder aux terminaux maritimes de Port 2000 et de naviguer sur la Seine** : automoteurs, convois poussés composés de pousseur et barges fluviales, navires fluvio-maritimes.

Bon à savoir : aujourd'hui, seuls les automoteurs renforcés ou navires fluvio-maritimes sont en capacité de franchir Port 2000. Pour autant, ils doivent faire face à 113 jours(*) d'indisponibilité de franchissement de la mer au regard des conditions de houle. Grâce à la « chatière », cette dernière sera abaissée à 19 jours(*).

(*) : il s'agit ici de jours cumulés. C'est-à-dire que le chenal est indisponible au total sur une durée équivalente à 113 / 19 jours. Néanmoins durant une même journée, on peut avoir un temps de disponibilité et un temps d'indisponibilité du chenal.

Une hausse du transport fluvial attendue

L'étude socio-économique menée par la Société d'études techniques et économiques (SETEC) en 2017, a regardé l'évolution du trafic fluvial depuis le port du Havre, selon deux scénarii de trafic maritime différents, à savoir :

- **un scénario dit « statut quo »** où le trafic conteneur hinterland du port du Havre passerait de 1,96 M EVP en 2016 à 3,01 M en 2040 (+ 25 %) ;
- **un scénario dit « optimiste »** où le trafic conteneur hinterland du port du Havre passerait de 1,96 M EVP en 2016 à 3,48 M EVP en 2040 (+ 38 %).

Dans le premier cas de figure, la part modale fluviale progresserait pour atteindre 13 % avec un trafic de 240 000 EVP pour la « chatière » à horizon 2040.

Dans le second, celle-ci progresserait pour atteindre 13,4 % à horizon 2040 toujours, avec un trafic de 280 000 EVP.

Dans le premier scénario, comme dans le second, l'aménagement de la « chatière » permettra à HAROPA PORT de faire croître le report modal vers le fleuve depuis le port du Havre.

Un gain pour l'environnement et le territoire

L'étude socio-économique de la SETEC a également permis de mettre en évidence un **recul du transport routier dans chacun des scénarii envisagés**.

Il est à noter que dans le premier cas de figure (dit « statut quo »), la « chatière » permettra d'éviter la circulation de 12 000 poids lourds par an sur les routes en 2030 et de 68 000 en 2070. Le second cas (dit « optimiste ») projette la réduction de 43 000 poids lourds par an en 2030 et de 123 000 en 2070.

Favoriser le transport fluvial permet également de préserver l'environnement grâce à l'utilisation de ce mode de transport plus vertueux et durable. L'utilisation d'un convoi fluvial permettant d'éviter la circulation de 250 camions sur les routes et émet 40 g de CO₂ lorsqu'un camion en émet 95.

L'étude met en lumière **un gain de 20 400 tonnes par an sur la période 2024 - 2070 en émissions de gaz à effet de serre**.

La création de cette « chatière » et l'encouragement au report modal fluvial qu'elle suscitera **devrait également permettre de développer de l'emploi sur le territoire**. Il est en effet estimé que la mise en place de cet ouvrage permettrait de créer 100 à 140 emplois supplémentaires.

Pour découvrir le bilan socio-économique réalisé par la SETEC, [cliquez-ici](#).

