

## La stratégie multimodale

Parmi les objectifs stratégiques fixés à horizon 2025, le premier port de France souhaite renforcer son corridor logistique multimodal vert le long de l'axe Seine en développant ses trafics ferroviaire et fluvial de 20 % pour les conteneurs et de 40 % pour les vracs. Une ambition qui répond à la fois aux enjeux de décarbonation et de transition écologique des flux logistiques.

Publié le 2/06/2023 - Mis à jour le 24/12/2025

Pour répondre à cette ambition, HAROPA PORT investit afin de disposer d'infrastructures adaptées au report modal et participe au développement de nouveaux services multimodaux. En parallèle, une action est engagée pour faciliter le passage de la marchandise à l'échelle de l'axe Seine, à travers des process administratifs et douaniers plus performants.

### Disposer d'infrastructures adaptées au report modal

**Assurer la continuité des itinéraires ferroviaires et fluviaux pour connecter les zones de fret**

#### Pour le fluvial, l'exemple de la chatière au Havre

Pour intégrer la voie d'eau dans les schémas logistiques, un **accès fluvial direct à Port 2000** (au Havre) est en cours de réalisation. Grâce à ce chenal de navigation protégé, l'ensemble de la flotte fluviale pourra connecter les terminaux conteneurs de Port 2000 au port historique et à la Seine.



©HAROPA PORT / Michel Bizien



©HAROPA PORT / JF Damois

#### **Les infrastructures ferroviaires**

HAROPA PORT sécurise les accès ferroviaires à ses installations et modernise les voies ferrées de ses différentes plateformes. Une attention particulière est portée à l'accessibilité des plateformes parisiennes, au développement de l'hinterland céréalier du port de Rouen mais aussi à l'élargissement du marché conteneurisé des installations havraises.

La modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors au printemps 2021 a permis de créer un itinéraire fret alternatif et « désaturer » la ligne Paris - Mantes-la-Jolie - Rouen - Le Havre. Ce tronçon permet aux ports de l'axe Seine d'accueillir jusqu'à 25 trains fret quotidiens (soit 12 allers-retours par jour) favorisant le transport massifié et le report modal entre la Normandie et le Bassin parisien.

#### **Disposer d'un maillage de plateformes à proximité des principaux marchés**

HAROPA PORT travaille avec l'État, les collectivités locales et SNCF Réseau pour identifier et concrétiser les possibilités de développement de nouvelles plateformes. Parmi les enjeux : décarboner la chaîne logistique en maillant un réseau de chantiers de transport combiné sur les zones présentant un potentiel de marché suffisants pour le développement d'offres massifiées. Cela passe également par la rénovation des ports urbains franciliens.

De nouveaux ports fluviaux sont ainsi en projet pour renforcer l'offre de terrains et d'infrastructures fluviales pour la filière BTP.

**Parmi eux :**



©HAROPA PORT / Gérard Halary

#### **Port Seine-Métropole Ouest (PSMO)**

L'aménagement, à l'ouest de Paris, d'une plateforme portuaire multimodale exclusivement dédiée aux activités du secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP) permettra d'accroître le report modal des marchandises pour décongestionner le réseau routier.

Le projet est mené sous l'impulsion du Grand Paris (mise en service progressive prévue à partir de 2025 jusqu'en 2040).

### **Équiper les plateformes au service des transporteurs**

#### **Les énergies nouvelles au service du fleuve**

HAROPA PORT développe sur son territoire des **solutions d'avitaillement en énergies alternatives**.

Avec Voies Navigables de France (VNF), le port propose par exemple aux bateaux de fret et de croisière fluviale **des bornes d'avitaillement en eau et d'alimentation électrique** dans le cadre du programme **Borne&Eau®**. Ce service, qui bénéficie du soutien de l'Union européenne, grâce au Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe, mais aussi pour partie de la Région Ile-de-France, réduit les émissions atmosphériques liées à l'utilisation des moteurs auxiliaires pour l'alimentation électrique de la vie à bord lorsque les bateaux sont à quai, les **nuisances sonores et olfactives** pour les riverains et bateliers ainsi que les **besoins en carburant et entretien**.

Des premières bornes ont déjà été installées avec VNF, **au Havre, à Rouen, Conflans-Sainte-Honorine, Poses-Amfreville et Gennevilliers pour le fret** ; et sur les **ports de Grenelle, La Tournelle, Boulogne-Legrand, Javel et La Roche Guyon pour la croisière**.

En 2024, HAROPA PORT a installé sur son domaine portuaire : 36 bornes de fret supplémentaires ainsi qu'une dédiée aux bateaux de croisière sur le port de Javel-bas.

Le travail entamé avec VNF se poursuit et portera le nombre total d'équipements pour les bateaux de fret à 96 bornes, et à 36 pour la croisière fluviale.

**Bon à savoir :** le projet Borne&Eau porté par VNF et HAROPA PORT, représente un investissement global de 9,2 millions M€ soutenu par l'Europe et la Région Ile-de-France.

Dans cette même logique, HAROPA PORT met à la disposition des transporteurs routiers plusieurs stations GNV (Gaz Naturel Véhicule, dans ses formes compressées (GNC) ou liquéfiées (GNL) sur ses territoires portuaires. La plus grande de France est implantée sur le port de Gennevilliers. Et d'autres carburants alternatifs pourraient émerger dans les prochaines années : hydrogène, biocarburants...

#### **Une offre de service multimodale pour répondre aux besoins des clients**

##### **Améliorer d'au moins 10 % la compétitivité du transport massifié**

HAROPA PORT conduit une **démarche collaborative** avec l'ensemble des acteurs, pour faciliter le passage par les modes massifiés (ferroviaire et fluvial) ; elle s'appuie sur :

- une bonne compréhension de la chaîne logistique du passage portuaire pour chacun des modes ;
- l'identification des coûts de chaque maillon de la chaîne et de leur impact en terme environnemental ;
- le partage des pistes d'amélioration et modalités d'optimisation des capacités disponibles ;
- la définition et le partage des indicateurs utiles aux différentes filières d'activité.

#### **Favoriser le développement des offres de service multimodales**

L'offre de service logistique de HAROPA PORT s'appuie sur le **développement des modes massifiés par voie ferroviaire et fluviale**.

- pour le ferroviaire, il est ainsi engagé dans la démarche **Fret ferroviaire axe Seine** avec SNCF Réseau, dont l'objectif est de renforcer la qualité des sillons et itinéraires ferroviaires pour le fret.
- pour le fluvial, un partenariat a été signé fin 2021 avec Voies Navigables de France afin de favoriser les échanges de données mais aussi la coopération en matière d'innovation, de verdissement.



©HAROPA PORT / Samuel Salamagnon



Barge fluviale en chargement de conteneurs sur le terminal multimodal de Gennevilliers ©HAROPA PORT / Didier Gauducheau

Pour les conteneurs, HAROPA PORT a mis en place, depuis 2021, un **dispositif d'incitation commerciale au report modal pour accompagner le développement des offres de transport combiné ferroviaires et fluviales**. Objectifs : développer la compétitivité de l'offre et des volumes opérés de/vers les plateformes de HAROPA PORT.

#### **Prises de participation dans les terminaux intérieurs**

HAROPA PORT poursuit sa politique de **prises de participation dans les terminaux intérieurs**. Pour le transport combiné, elles existent déjà dans les sociétés exploitant les terminaux fluviaux de la région parisienne (PTSA), le terminal multimodal du Havre (LHTE) et les ports Mulhouse-Rhin (Alsace Team).

#### **Des solutions innovantes pour faciliter l'accès aux modes massifiés**

Parmi les pistes envisagées pour faciliter l'accès de la clientèle aux modes de transports massifiés, figure la **fourniture simplifiée d'informations** relatives aux capacités et offres de service multimodales (ferroviaires, routières, fluviales et maritimes) disponibles entre les plateformes HAROPA PORT et l'hinterland. Pour atteindre les objectifs de report modal et devant les enjeux de décarbonation et de transition écologique des flux logistiques, le port accompagne également le développement de systèmes informatiques de suivi de la marchandise appliqués aux modes fluviaux et ferroviaires. Une simplification du passage administratif et douanier de la marchandise est également recherchée.

#### **Une stratégie domaniale en faveur du report modal**

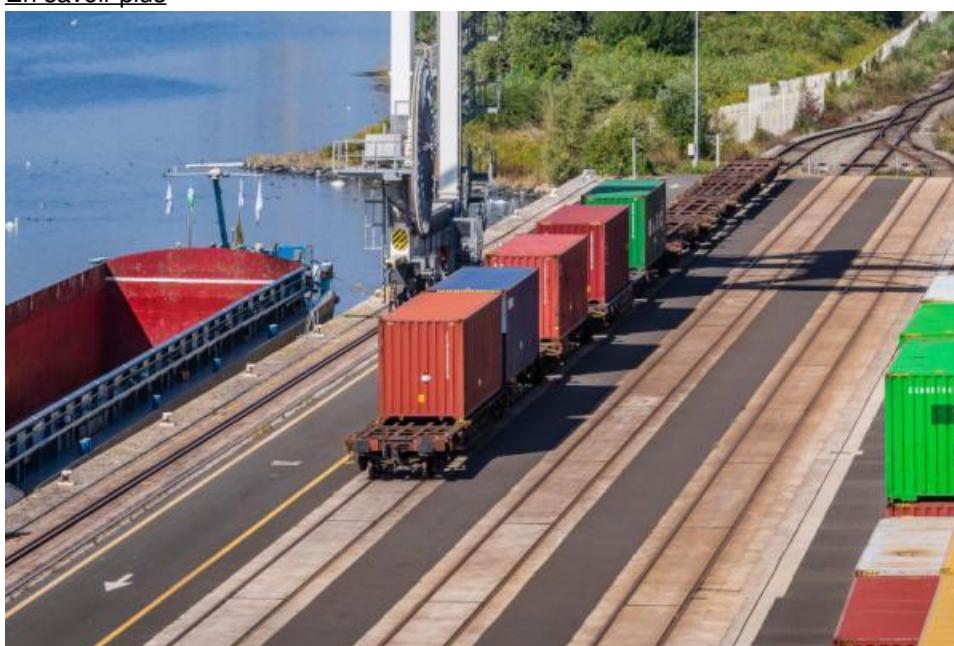
**Plus largement, HAROPA PORT s'attache à développer une stratégie domaniale en faveur du report modal et du développement des trafics fer/fleuve.**

Un travail qui consiste en particulier en :

- l'acquisition de foncier ;
- le rachat de terrains privés en bord à quai ;
- le renforcement du maillage de quais à usage partagé – QUP – en Ile-de-France.

#### **Multimodalité Pour découvrir notre offre multimodale**

[En savoir plus](#)





Multimodalité : vers des supply chains durables et performantes

#### Brochure Multimodalité vers des supply chains durables et performantes

Pour HAROPA PORT, l'ambition de développer un corridor logistique multimodal vert le long de l'axe Seine se traduit par des investissements visant à disposer d'infrastructures adaptées au report modal et à mailler le territoire grâce à des plateformes situées au plus près des principaux marchés.



71, quai Colbert, 76600 Le Havre  
02 79 18 05 00