



**HAROPA**  
**PORT** Le Havre  
Rouen  
Paris



**Multimodalité : vers des supply chains  
durables et performantes**



## HAROPA PORT, corridor logistique multimodal vert

Le transport multimodal consiste en l'acheminement de marchandises grâce à différents modes de transport successifs, et notamment des modes de transport dits « **massifiés** » tels que **le fleuve ou le rail**. Son développement figure parmi les grands objectifs de HAROPA PORT pour plusieurs raisons.

D'abord, la multimodalité représente **un avantage concurrentiel**. La massification des marchandises permet de diminuer les coûts du transport, de capter de nouveaux trafics et d'étendre l'hinterland en s'appuyant sur le transport ferroviaire.

Ensuite, parce que la multimodalité répond à **un enjeu écologique et sociétal** en diminuant les externalités négatives liées à la chaîne logistique, et notamment la pollution, le bruit ou la congestion des routes.



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.

Mais surtout, en réunissant les ports de Paris, Rouen et Le Havre, HAROPA PORT constitue un **ensemble portuaire de premier plan** proposant des services unifiés à l'échelle de l'axe Seine. Et c'est là toute la singularité de son offre : **proposer des solutions logistiques et multimodales intégrées** depuis les façades maritimes du Havre et de Rouen jusqu'au cœur de Paris et de la Seine amont.

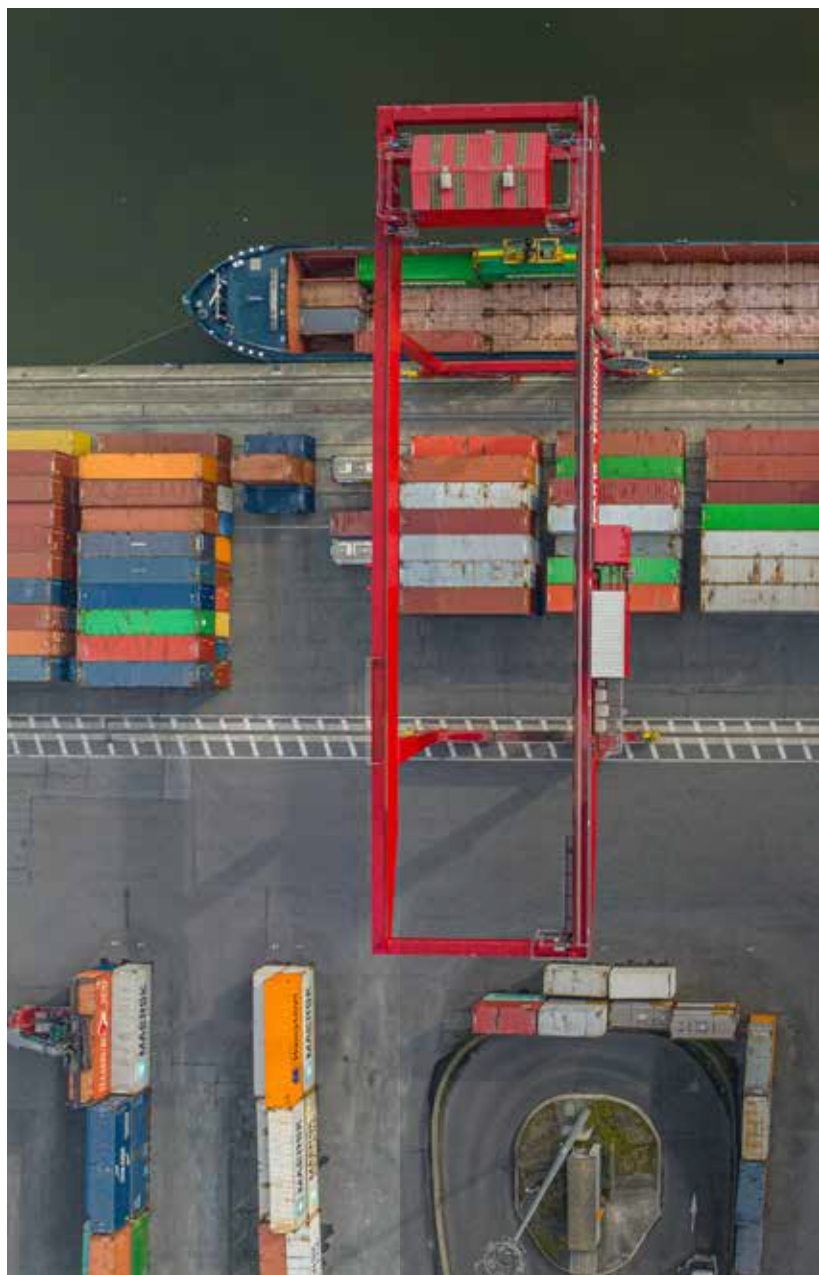
# Le report modal au cœur du développement de HAROPA PORT

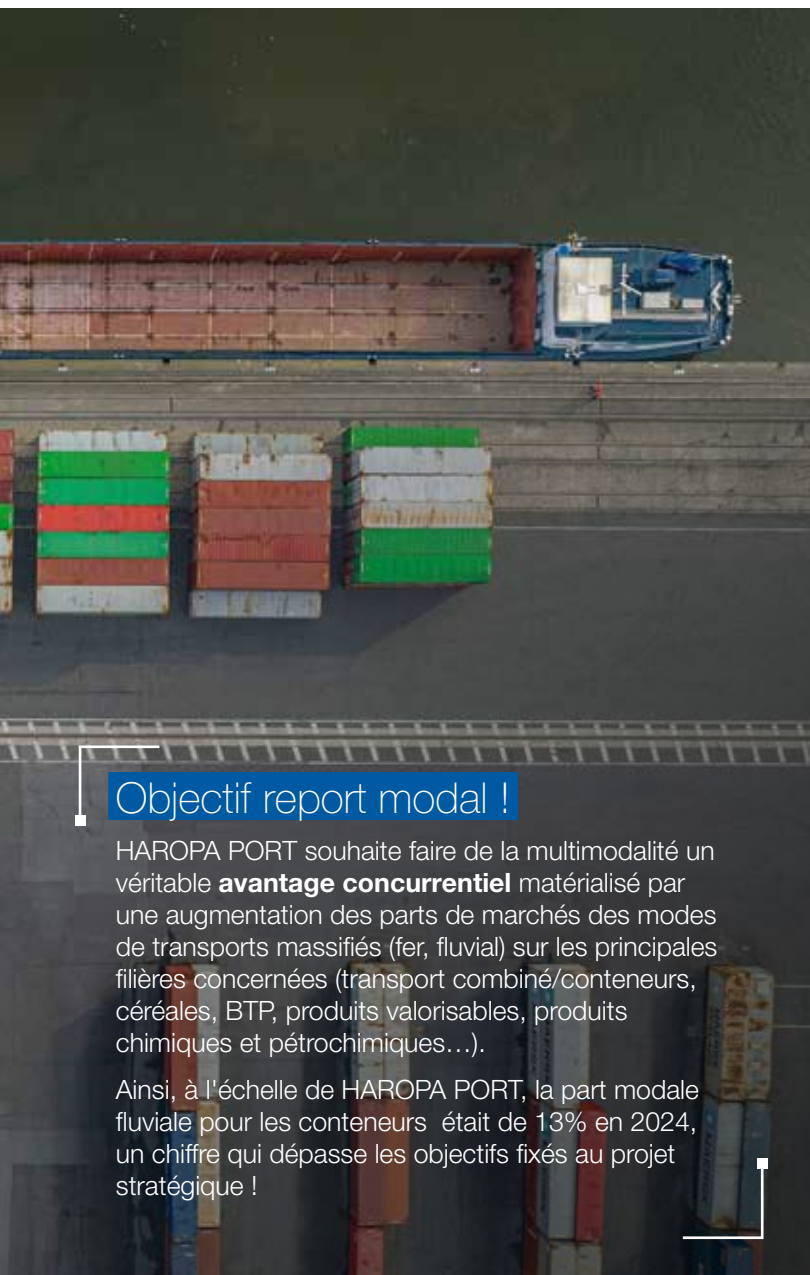
HAROPA PORT propose des **solutions multimodales, attractives, écologiques et intégrées depuis les façades maritimes du Havre et de Rouen** jusqu'au cœur de la région parisienne et de la Seine amont, ainsi que dans toute la France et l'Europe.

Il constitue ainsi l'unique corridor logistique capable d'approvisionner et d'exporter les marchandises grâce **aux trois modes de transport principaux** (fluvial, ferroviaire et routier) depuis et vers Paris, **le 1<sup>er</sup> marché de consommation français et le 2<sup>e</sup> marché européen**, assurant fiabilité et compétitivité de la livraison. L'ensemble portuaire est également connecté à un hinterland élargi grâce au mode ferroviaire.

*« HAROPA PORT est un corridor logistique intégré, vert et compétitif, permettant de tirer le meilleur parti des différents modes de transport. Notre offre multimodale nous permet d'offrir des solutions de transport adaptées aux exigences des différents acteurs de la supply chain. Notre action en faveur de la multimodalité s'appuie sur l'amélioration continue de nos infrastructures et plus largement sur la mise en place d'un écosystème favorable au développement des modes massifiés. »*

**Pierre de Bellabre,**  
directeur Projet Multimodalité - HAROPA PORT





## Objectif report modal !

HAROPA PORT souhaite faire de la multimodalité un véritable **avantage concurrentiel** matérialisé par une augmentation des parts de marchés des modes de transports massifiés (fer, fluvial) sur les principales filières concernées (transport combiné/conteneurs, céréales, BTP, produits valorisables, produits chimiques et pétrochimiques...).

Ainsi, à l'échelle de HAROPA PORT, la part modale fluviale pour les conteneurs était de 13% en 2024, un chiffre qui dépasse les objectifs fixés au projet stratégique !

## HAROPA PORT, premier port de commerce extérieur français avec...

Près de **15 terminaux et plateformes multimodaux** le long de l'axe Seine pour la logistique import-export ;

Près de **90 ports urbains** au service à la logistique urbaine ;

Des **connexions multimodales compétitives** pour une supply chain globale, fluide, rapide et connectée aux marchés industriels européens ;

Une **connexion fluviale** permettant la desserte de Rouen et du bassin parisien ;

Une **connexion à l'ensemble des bassins français de consommation et de production** par le mode ferroviaire ;

Des **zones industrialo-portuaires connectées aux réseaux autoroutiers** de premier rang ;

Une **offre étendue de services compétitifs** visant à répondre aux objectifs d'optimisation, de décarbonation de la chaîne logistique et de réduction des coûts.

## Un fonctionnement en réseau

HAROPA PORT, ce sont aussi des sites connectés entre eux et des solutions multimodales assurant **des services intégrés et un interlocuteur unique sur l'ensemble de l'axe Seine**.



LE HAVRE

ROUEN

## Le réseau de plateformes multimodales de HAROPA PORT

- 1 Terminal multimodal du Havre :** Situé stratégiquement à l'interface entre les flux maritimes et continentaux et d'une superficie de 48 ha, il est dimensionné pour assurer les besoins en distribution à l'échelle européenne. Il dispose notamment de 22 voies ferrées, de 2 postes à quai et est relié aux autoroutes A29 et A131/A28.
- 2 Terminal de Radicatel :** Sur la commune de Saint-Jean-de-Folleville, ce site de 17 ha dispose d'un accès fluvial, d'un accès ferroviaire d'un accès routier à l'A131. Il accueille tout type d'activités maritimes.
- 3 Terminal conteneurs et marchandises diverses (TCMD) - Grand-Couronne :** Situé à un emplacement stratégique, il est conçu pour accueillir tout type d'activités maritimes : conteneurs, colis lourds, éoliennes, con-Ro, Ro-Ro et marchandises diverses. Ce terminal est relié au fluvial grâce à 6 postes à quai, au ferroviaire et à l'A13.
- 4 Terminal de Rouen Quevilly :** Cette plateforme quadrimodale permet le transbordement direct de navires, barges et trains. Reliée au ferroviaire, à l'A13 et au fleuve via 4 postes à quai, elle est également reliée à un réseau routier dimensionné pour le transport exceptionnel.
- 5 Terminal de l'ouest - Rouen :** Conçu pour les colis lourds et les marchandises diverses, ce terminal est relié au fleuve, à l'A13 et au ferroviaire grâce à 6 connexions. Il est également accessible par un réseau routier dimensionné pour le transport exceptionnel.

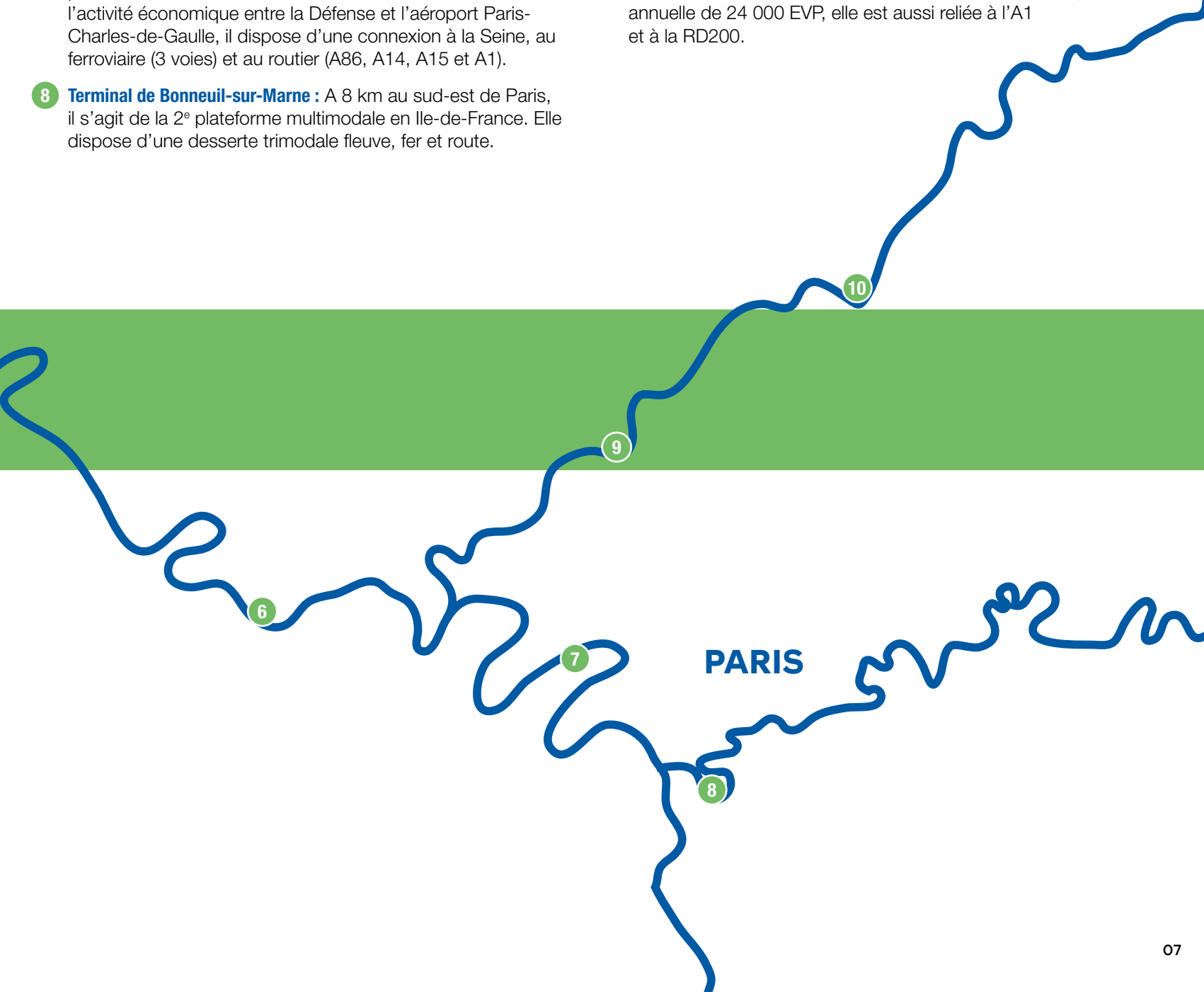
**6 Terminal de Limay-Porcheville :** Premier port à l'entrée du réseau francilien, ce terminal conteneurs dispose de 3 postes à quai sur la Seine, d'une connexion à l'A13 et d'une connexion au ferroviaire.

**7 Terminal de Gennevilliers :** Ce terminal conteneur est le premier port fluvial de conteneurs en France. Situé au cœur de l'activité économique entre la Défense et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, il dispose d'une connexion à la Seine, au ferroviaire (3 voies) et au routier (A86, A14, A15 et A1).

**8 Terminal de Bonneuil-sur-Marne :** A 8 km au sud-est de Paris, il s'agit de la 2<sup>e</sup> plateforme multimodale en Ile-de-France. Elle dispose d'une desserte trimodale fleuve, fer et route.

**9 Terminal de Bruyères-sur-Oise :** À 40 km au nord de Paris, ce terminal dispose de deux quais à usage partagé et d'un terminal à conteneurs. Il est également relié à l'Oise, à l'A16, à la D4 et au ferroviaire grâce à 3 voies.

**10 Terminal de Longueuil-Sainte-Marie :** Première plateforme multimodale sur l'Oise pour les conteneurs avec une capacité annuelle de 24 000 EVP, elle est aussi reliée à l'A1 et à la RD200.



# Pourquoi intégrer le report modal à sa supply chain ?

## Pour les entreprises, c'est une solution compétitive...

- **optimisation du passage de la marchandise** (formalités administratives, utilisation des franchises de stationnement, stock flottant, installations de stockage temporaire (IST)...)
- **massification des flux** de marchandises permettant une diminution des coûts à l'UTI ou à la tonne/km
- **accroissement de la qualité du pilotage** des flux grâce à des outils numériques tels que le CCS S ONE, My T&T ou myKPI
- **optimisation de la sécurité** pour les marchandises et les personnes
- **capacité à jouer sur les différents modes**, à adapter en fonction des besoins et à répartir les risques
- **dispositifs d'aides et d'incitation** en investissement et en fonctionnement (ADEME, HAROPA PORT, VNF, etc.) améliorant l'équation économique du report modal.

## ...et valorisable.

- engagement de l'entreprise dans des schémas logistiques bas carbone et développement de sa performance environnementale au service d'une **stratégie RSE d'entreprise**
- **amélioration de l'intégration et de l'acceptabilité** des activités économiques dans les territoires en participant à la réduction des externalités négatives liées au transport routier (congestion, bruit, émissions de CO<sub>2</sub>...)
- développement d'une **organisation du transport et de la logistique efficace, économique et viable** à moyen et long terme

*« Depuis plusieurs années, le transport fluvial représente pour Monoprix des bénéfices notables en termes de rentabilité, de réduction d'empreinte écologique et d'amélioration de la gestion de nos flux logistiques. Il nous apporte de la flexibilité dans un contexte en perpétuel mouvement. »*

**Flora Auzemery,**  
responsable du service import - Monoprix

La multimodalité est une solution attractive et compétitive

Elle doit s'apprécier au regard de l'ensemble de ses bénéfices : coûts directs, stocks flottants (impact sur les franchises de stationnement et le besoin en foncier logistique), temps de traitement administratif, gain environnemental, image, etc.



## C'est une réponse aux enjeux de transition écologique et de décarbonation.

La **Stratégie nationale bas-carbone (SNBC)** est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Elle définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050 en fonction des secteurs.

Pour le transport de marchandises, l'objectif de réduction des émissions est fixé à **35,3 % d'ici 2030** par rapport à 2019.

**Le moyen préconisé pour y parvenir ?** Le report modal vers des modes moins émetteurs que la route, tels que le transport fluvial ou le transport ferroviaire.

Aussi, ces modes représentent une alternative aux **restrictions de circulation** pour les véhicules les plus polluants liées aux **zones à faibles émissions** en vigueur dans 25 villes de France métropolitaine.

## En effet, le report modal contribue à...

- diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> : le transport fluvial émet **4 fois moins de CO<sub>2</sub>** que le mode routier, et le ferroviaire en émet **9 fois moins**<sup>1</sup>.
- **s'adapter aux réglementations en vigueur** et anticiper les futures : la taxe carbone, la directive européenne Corporate Sustainability Reporting (CSRD), les zones à faibles émissions (ZFE), etc.
- **réduire les nuisances** dans les zones écologiques sensibles ou urbaines denses.
- consommer moins d'énergies fossiles.
- participer à une **meilleure intégration des activités économiques** dans les territoires.

<sup>1</sup>Estimation variable selon la distance parcourue

# MAILLER LE TERRITOIRE

Pour répondre aux objectifs d'optimisation, de décarbonation de la chaîne logistique et de réduction des coûts, HAROPA PORT dispose d'une **offre étendue de services compétitifs** dont la force réside dans la **complémentarité** des trois modes de transport que sont le fer, le fleuve et la route.

# Des offres maritimes et short sea complémentaires

## HAROPA PORT, ce sont d'abord une situation géographique et des conditions nautiques exceptionnelles :

Il est **la porte maritime de l'Europe** pour la majorité des services, premier port touché à l'import et dernier à l'export dans la rotation nord-européenne.

**Un port non congestionné** tant pour le mode maritime que pour les modes terrestres.

**Un port en eau profonde**, accessible 24/7 et 365j/365 sans contrainte de marée, même aux plus grands navires du monde à pleine charge.

**Moins d'1h30 d'attente** entre la prise en charge du navire sur rade et le début des opérations de manutention.

## C'est également une offre maritime attractive...

Avec près de **45 compagnies maritimes, 2 800 offres commerciales** et la présence des alliances maritimes (Ocean Alliance, Premier Alliance, Gemini Cooperation) et de MSC, HAROPA PORT touche **près de 650 ports** !

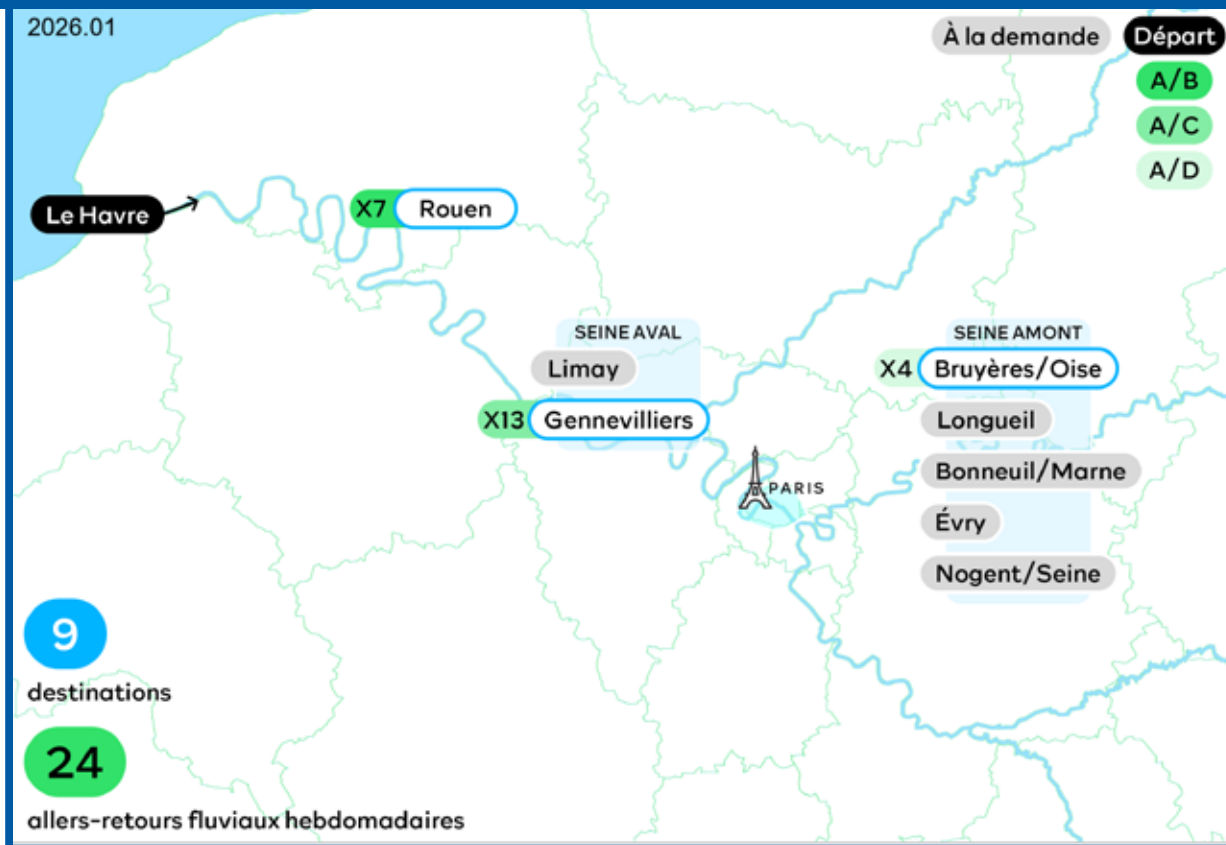
## ...et une offre short sea en pleine expansion.

Alternative fiable au transport routier, le short sea complète l'offre maritime régulière et l'offre multimodale fer/fleuve de HAROPA PORT tout en renforçant le sourcing proche.

Grâce à la présence de 20 compagnies maritimes, HAROPA PORT est ainsi connecté à plus de 80 ports constituant les principaux marchés de proximité tels que l'**Europe du Nord** (Norvège, etc), l'**Europe du Sud** (Turquie, Grèce, etc), le **Proche-Orient** (Israël, Egypte, etc), l'**Afrique du Nord** (Maroc, Algérie, etc) et l'**Outre-Manche** (Grande-Bretagne).

La multimodalité s'inscrit dans le prolongement de l'offre maritime  
Les modes ferrés et fluviaux constituent des solutions de transport de marchandises plébiscitées par les différents donneurs d'ordre.

# Une offre fluviale fiable, économique et écologique jusqu'au cœur des agglomérations



Le mode fluvial est adapté à tout type de marchandises : conteneurs (20', 40', 45'Pallet Wide (PW), reefer, caisses mobiles), colis lourds ou exceptionnels, vracs liquides et vracs solides.

## L'axe Seine représente :

- plus de **700 Km de voies navigables** dont la moitié à grand gabarit ;
- plus de la moitié du trafic fluvial en France avec plus de **22 millions de tonnes** transportées chaque année, dont 220 000 EVP ;
- un réseau **non saturé** avec un taux de disponibilité du fleuve de 99,5% ;
- une circulation possible **24/7 et 365 jours par an**.

L'offre « conteneurs » régulière de HAROPA PORT au départ du Havre est assuré par **5 opérateurs !**

## Intégrer le transport fluvial à sa supply chain c'est choisir un mode de transport...

### COMPÉTITIF

Un gain économique grâce à la massification des volumes transportés pouvant s'appuyer sur des franchises de stationnement avantageuses et des procédures douanières favorables comme le transfert entre installations terminales embranchées (IST).

### SÛR

Des terminaux intérieurs sécurisés, des accidents rares, des délais d'acheminement respectés en juste à temps.

### DURABLE

Une consommation de carburant réduite par 5 par rapport à la voie routière.

### FLEXIBLE

Des transit times garantis et une proximité des terminaux intérieurs avec les marchés pour une livraison rapide.

Au-delà du conteneur, l'axe Seine est utilisé pour répondre à **des besoins de transport liés à l'activité industrielle**, dans le cadre de **services fluviaux non-réguliers**, notamment dans les secteurs suivants : l'**agro-industrie** (céréales), le **BTP** (granulats, élément de construction), le **recyclage** (ferrailles, plastiques), le **papier**, les **déchets** (collecte pour les collectivités) ou les **colis lourds** (toureurs de câbles, pièces liées à l'aérospatial, aéronautique). Ces activités s'appuient sur la densité du maillage portuaire offerte par HAROPA PORT.

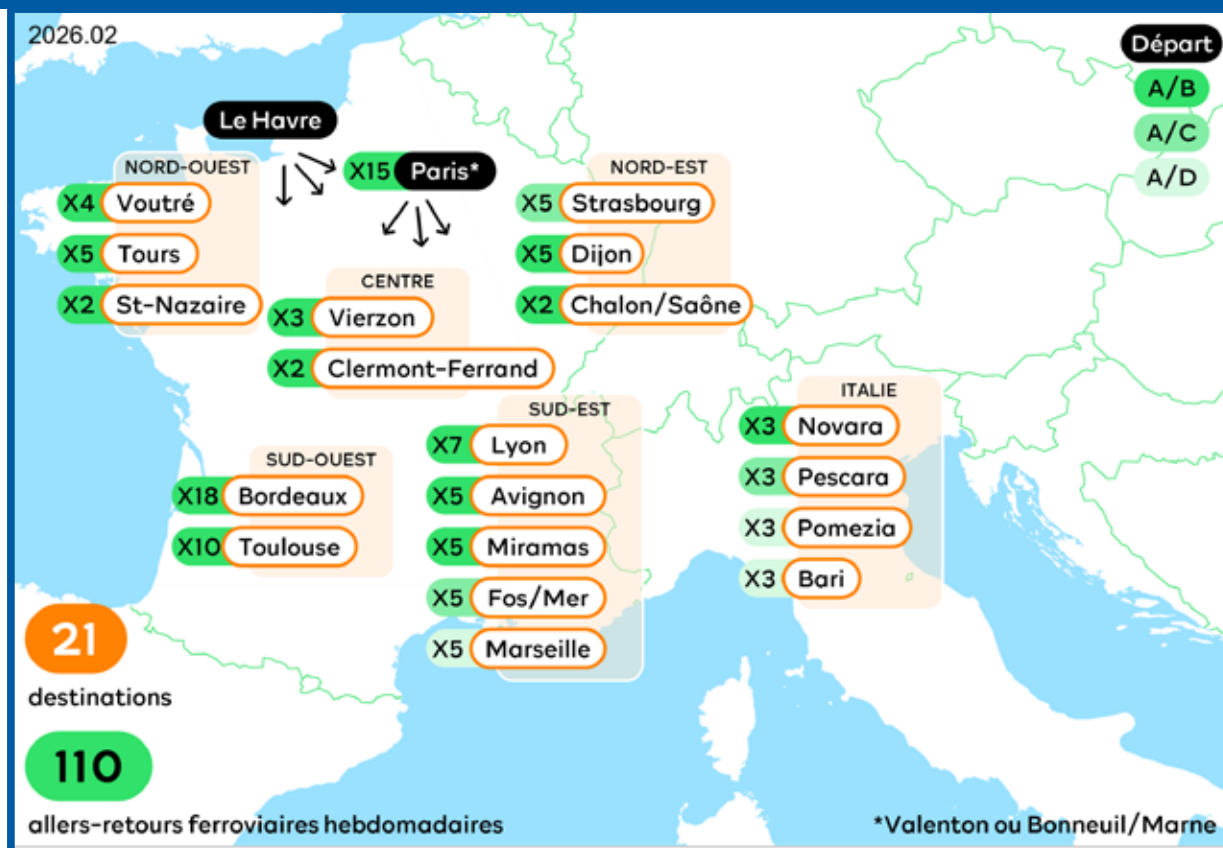
*« En tant que leader des matériaux de construction, Cemex s'appuie sur un transport massifié et durable. Avec 11 pousseurs et 100 barges, nous exploitons pleinement la voie d'eau pour approvisionner Paris depuis nos implantations portuaires et assurer en contre-flux l'évacuation des remblais. Notre engagement en faveur de la multimodalité se traduit par un flux ferroviaire de 450 KT/an, complété par 800 KT transportés par la voie d'eau vers Paris, soit plus de 350 km sans camion. »*

**Jean-Yves Ollivier**,  
directeur Supply Chain Nord - Cemex France

Voies navigables de France  
partenaire de HAROPA PORT  
pour développer les offres de  
service multimodales

Depuis 2021, HAROPA PORT et VNF ont signé un partenariat en faveur du transport fluvial afin de **favoriser les échanges de données et la coopération en matière d'innovation et de verdissement**. Parmi les grands projets, on retrouve le déploiement de **bornes d'avitaillement en eau et en électricité** (cf p.23) et le développement du **service d'information fluviale « SIF Seine »**, un outil dématérialisé d'aide à la navigation pour les transporteurs de fret et de passagers.

# Une offre ferroviaire qui dessert un large hinterland



## Intégrer le transport ferroviaire à sa supply chain c'est choisir un mode de transport...

### DURABLE

Le mode ferroviaire est le mode de transport le plus décarboné de tous : il émet 9 fois moins de particules nocives et consomme 6 fois moins d'énergie.

### ATTRACTIF

Il contribue à l'amélioration de la fluidification des flux de marchandises tout en diminuant la congestion des routes :  
**1 train équivaut à 45 poids lourds !**

Il permet des coûts externes à la tonne/km 3,5 fois moins élevés que la route.

Sa connexion aux terminaux maritimes permet une grande adaptabilité et réactivité.

### SÛRE

Le transport ferroviaire dénombre en moyenne 85 fois moins de victimes d'accidents par rapport à un transport « tout route ».

Il s'effectue via des terminaux intérieurs sécurisés.

## Le rail comme levier de développement pour HAROPA PORT

HAROPA PORT dispose de 9 grandes plateformes actives connectées au réseau ferré en région parisienne, à Rouen et au Havre (cf p. 6-7). Il est ainsi le gestionnaire de plus de 350 km de voies ferrées accueillant environ 10 000 trains chaque année, soit environ 6 millions de tonnes traitées par le rail. Des liaisons directes sont assurées par 5 opérateurs depuis ces plateformes à destination des principales zones de chalandise françaises. HAROPA PORT est positionné sur les routes commerciales européennes grâce à des connexions au « corridor Atlantique » et au « corridor Mer du Nord – Méditerranée », qui sont deux des trois corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

**« Le Groupe BZ voit dans la multimodalité une formidable opportunité. Depuis le terminal « nouvelle génération » Maison Bleue, la complémentarité fer/fleuve permet d'élargir l'arrière-pays rouennais et notre zone de sourcing. Plus vertueux, l'acheminement de nos grains par le fer sur des moyennes et longues distances en provenance des régions plus éloignées rend notre logistique compétitive et permet un meilleur contrôle de la qualité depuis les silos. »**

**Florent Beuzelin,**  
PDG – Groupe BZ

**« On ne le répétera jamais assez : parce qu'il est plus vert, plus sûr et vecteur de développement, le rail est la réponse la plus durable et la plus adaptée aux enjeux du transport de marchandises. C'est le sens du partenariat HAROPA PORT - SNCF RESEAU : jouer collectif et conjuguer nos vertus pour offrir à nos clients des solutions logistiques multimodales complémentaires et performantes. Ceci pour gagner ensemble des parts de marchés. »**

**Vincent Palix,**  
directeur territorial Normandie – SNCF Réseau

## Une démarche partenariale au service du développement du fret ferroviaire

Historiquement impliqué dans les sujets ferroviaires, HAROPA PORT collabore étroitement avec SNCF Réseau pour optimiser l'offre ferroviaire et accompagner la transition vers ce mode transport plus durable.

En avril 2025, les deux partenaires ont officialisé leur engagement en signant un protocole d'accord visant à renforcer le report modal vers le rail, optimiser les infrastructures et accompagner la transition vers une logistique plus durable, en phase avec les ambitions nationales et européennes. Cet engagement s'inscrit dans les objectifs du contrat de performance signé entre SNCF Réseau et l'État.

# Désengorger les villes grâce à la logistique urbaine fluviale

La logistique urbaine fluviale est une alternative fiable au transport routier pour éviter les problèmes liés à la logistique en milieu urbain : le fleuve est un moyen efficace et écologique pour **transporter des marchandises au cœur des villes** !

En effet, favoriser le développement de la part modale du fluvial, c'est **décarboner l'ensemble de la chaîne logistique** en divisant par 4 les émissions de gaz à effet de serre. Mais c'est également une réponse à **la réglementation ZFE** (zones à faibles émissions) : le fleuve est une infrastructure non encombrée qui permet d'acheminer des volumes importants au plus près de leur destination finale, contribuant ainsi à **la décongestion des routes et à la diminution des nuisances associées**.

Pour une **chaîne logistique décarbonée de bout en bout**, la marchandise est livrée par barge au plus proche de sa destination, puis le « dernier kilomètre » est généralement effectué par véhicule électrique.

**1 convoi fluvial = 3 trains = 125 camions !**

## Elles l'ont adoptée !

Pour beaucoup d'entreprises, la Seine représente **une alternative permettant de s'adapter aux exigences ZFE** de la métropole du Grand Paris. Elles sont de plus en plus nombreuses à recourir au transport fluvial tant pour **approvisionner / déblayer** des chantiers que pour **livrer** des marchandises.

**Franprix, Ferrero, France Boissons, Ikéa, Lyreco...**

Toutes ces entreprises ont recours à la logistique urbaine fluviale pour leurs livraisons récurrentes.

*« La croissance du e-commerce a amené IKEA à repenser son modèle de mobilité et à construire une chaîne logistique incluant le report modal. Chaque jour, nos clients parisiens sont livrés grâce à un système multimodal qui combine le transport fluvial et la livraison électrique du dernier kilomètre. La Seine nous a permis de retirer des routes plus de 12 000 camions et d'améliorer l'expérience client en fiabilisant nos créneaux de livraison. »*

**Émilie Carpels,**  
directrice Projet fluvial - IKEA.

## Les QUP, qu'est-ce que c'est ?

La logistique urbaine fluviale s'effectue en cœur de ville grâce à **un réseau de quais à usage partagé (QUP)**. Il s'agit d'espaces en bord à voie d'eau mis à la disposition de toutes les entreprises qui souhaitent recourir au fleuve pour le transport ponctuel de marchandises. **Ils permettent le transbordement de matériaux et de marchandises sur le fleuve.**

Le quai à usage partagé est aussi une escale pour le transport de passagers ou un lieu de loisirs occasionnel. Les quais sont soumis à réservation, une convention d'occupation du domaine public est nécessaire, pouvant aller d'une journée à un mois renouvelable.

**HAROPA PORT dispose de 49 quais à usage partagé en Ile-de-France** afin de développer le recours à la logistique urbaine fluviale !

Retrouvez l'intégralité de nos QUP sur [www.haropaport.com/fr/quais-usage-partage](http://www.haropaport.com/fr/quais-usage-partage)



# INVESTIR EN FAVEUR DU REPORT MODAL

Le transport massifié est un enjeu stratégique pour la compétitivité des ports, la souplesse des services offerts aux entreprises et la transition écologique des territoires. HAROPA PORT finance, aménage et construit les outils qui, demain, favoriseront le report modal et le rendront attractif.



# Mettre en place un écosystème favorable aux modes massifiés

Pour HAROPA PORT, augmenter les parts de report modal se concrétise par **la réalisation d'investissements** visant à :

- renforcer la capacité et la résilience de ses infrastructures ;
- assurer la continuité des itinéraires ferroviaires et fluviaux pour connecter les zones de fret ;
- disposer d'un maillage de plateformes à proximité des principaux marchés ;
- équiper les plateformes et proposer des services aux transporteurs.

Concernant le ferroviaire, le développement d'infrastructures adaptées s'accompagne d'un travail stratégique et coordonné avec différents acteurs pour assurer **la levée des contraintes capacitaires du réseau ferroviaire de bout en bout**, du réseau ferré portuaire au réseau ferré national. Cela requiert notamment :

- d'adapter le réseau ferré portuaire aux ambitions de développement et d'assurer leur cohérence avec les projets prévus sur le réseau ferré national ;
- de disposer des sillons nécessaires pour assurer la circulation des trains depuis et vers les sites portuaires ;
- de disposer de sites multimodaux pour traiter les marchandises dans l'hinterland de HAROPA PORT.

HAROPA PORT adapte également sa stratégie domaniale en faisant de la multimodalité **un objectif contractuel pour les exploitants de terminaux et en rachetant des terrains privés situés en bord à quai**.

L'offre domaniale HAROPA PORT est à retrouver ici : [www.realestate.haropaport.com](http://www.realestate.haropaport.com)

*« Paris Terminal développe et exploite le réseau multimodal le plus diversifié et performant de France, reliant le commerce mondial aux besoins locaux via 6 ports en Île-de-France. En 2024, les volumes ont augmenté de 11%, atteignant 500 000 mouvements EVP grâce à une qualité de service reconnue et une approche résolument orientée clients. Premier Green Port français, il contribue à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> grâce au transport fluvial et à une énergie 100% renouvelable. Nos services couvrent manutention, stockage, réparation, navettes et gestion des conteneurs de toute nature. »*

**Juan Manuel Suarez,**  
Président Directeur Général - Paris Terminal SA

## Développer les échanges avec l'hinterland

Afin de **développer les échanges massifiés sur les marchés en développement**, HAROPA PORT poursuit sa politique de **prises de participation dans les terminaux intérieurs**. Sont concernés les terminaux fluviaux de la région parisienne (**PTSA**), le terminal multimodal du Havre (**LHTE**) et, plus récemment, les ports Mulhouse-Rhin (**Alsace Team**).

# La chatière, futur accès fluvial direct à Port 2000

## En 2024, HAROPA PORT a démarré les travaux de la chatière, son grand chantier de création d'un accès fluvial direct à Port 2000.

A ce jour, 13% des conteneurs arrivant ou partant du port du Havre transitent vers l'hinterland par le fleuve, alors que 80% transitent par la route.

La compétitivité du mode fluvial est contrainte par un accès à Port 2000 limité à un certain type de barges disposant d'un agrément en raison d'un franchissement maritime. L'accès fluvial à cette interface maritime majeure du port du Havre pour le trafic de conteneurs doit être amélioré : c'est l'objectif du chantier de la « chatière » qui consiste à **créer un chenal** qui permettra **aux bateaux fluviaux d'atteindre et de quitter Port 2000 quelles que soient les conditions météorologiques et de marées**. Ce chenal sera protégé de la houle par une digue située entre l'avant-port du port historique et l'avant-port de Port 2000.

Il s'agit d'un projet essentiel pour décarboner la chaîne logistique en sécurisant et **multipliant le nombre de conteneurs transportés par voie fluviale au départ et à l'arrivée du Havre**.

### Le projet de la chatière en chiffres

Montant des travaux : **197 M€**

Région Normandie :

**86,05 M€**



HAROPA PORT :

**82,45 M€**

Union Européenne  
(via le Mécanisme  
pour l'interconnexion  
en Europe)



**24,9 M€**



Etat et CPIER  
Vallée de Seine :

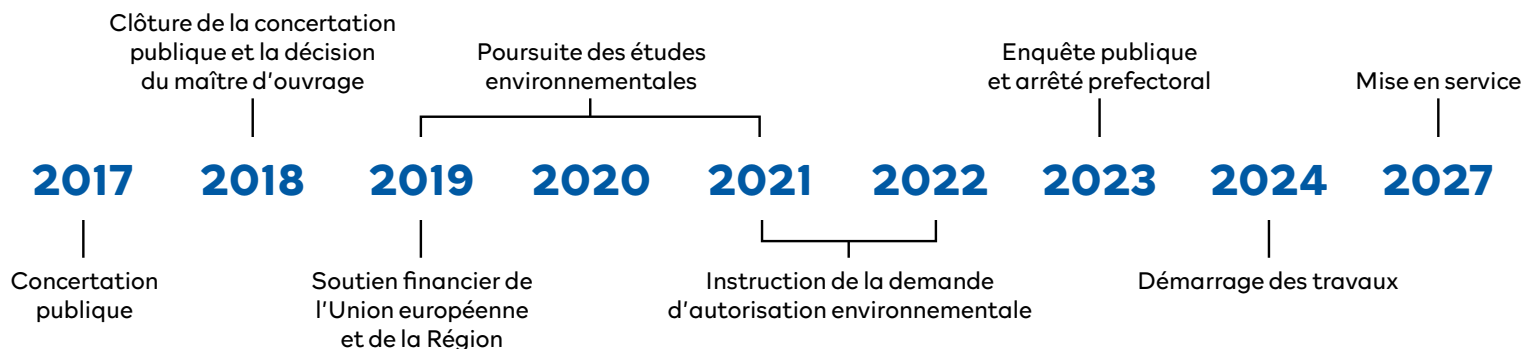
**3,6 M€**

Longueur  
de la digue :

**1 800 mètres**

Largeur  
du chenal :

**100 mètres**





— Nouvelle digue

# Développer l'offre à proximité des principaux marchés

## Port Seine-Métropole Ouest, un port au service du territoire

Porté par HAROPA PORT, Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) est le projet de création d'une plateforme multimodale (eau, fer, route) à l'ouest de Paris. D'une superficie de **100 hectares, le futur port sera destiné au transport de matériaux de construction.**



### Les 3 grands objectifs :

- Développer le transport fluvial et ferré en Ile-de-France.
- Renforcer le développement économique du territoire.
- Participer à l'essor de la logistique « propre » des chantiers du Grand Paris et de l'Ile-de-France.

### Le site est situé stratégiquement...

- sur la plaine d'Achères, à la confluence de la Seine et de l'Oise, à la future embouchure du canal Seine-Nord-Europe.
- sur un faisceau ferroviaire, à proximité des gares d'Achères et de Conflans Fin d'Oise et dispose d'un embranchement ferroviaire logistique qui sera remis en service.
- à l'intersection entre la RN184 et de la RD30, qui permettent de rejoindre l'A15, l'A104, l'A16, la RD30, l'A13 et l'A14.

### Cofinanceurs :



## Medlog connecte Bruyères-sur-Oise à son terminal maritime du Havre

Mise en service en novembre 2024, la plateforme multimodale de Medlog, filiale de MSC, relie la région parisienne et le Grand Est à ses terminaux maritimes du Havre en combinant le rail et le fleuve. Objectif ? Multiplier les flux de conteneurs et accélérer la décarbonation de la logistique du dernier kilomètre du groupe.

La plateforme de Bruyères-sur-Oise est conçue pour :

- gérer plusieurs types de marchandises et de flux : conteneurs, vrac, caisses mobiles, colis lourd, etc ;
- remettre en condition des conteneurs alimentaires et frigorifiques afin de les réutiliser à l'export ;
- entretenir et réparer des conteneurs.w

MEDLOG Inland Terminal Paris-Bruyères s'inscrit dans un projet de développement plus large du groupe TIL MSC, qui investit également sur Port 2000 au Havre.

# Equiper les plateformes pour accompagner l'essor de la mobilité durable

Port leader dans la transition écologique et énergétique, HAROPA PORT développe des solutions d'avitaillement en énergies alternatives sur son territoire.

## Le réseau de bornes d'eau et d'électricité

Un bateau de fret passe 65 % de son temps à quai. Partant de ce constat, HAROPA PORT s'est associé à Voies navigables de France (VNF) dans le cadre d'un programme visant à déployer un réseau de bornes pour la fourniture d'eau et d'électricité à destination des bateaux de fret et de croisière avec hébergement tout le long de l'axe Seine. L'objectif ? **Réduire les émissions atmosphériques, la consommation de carburant et les nuisances sonores et olfactives** liées à l'utilisation de groupes électrogènes pour le fonctionnement des équipements à bord lorsque le bateau est à quai.

A terme, le réseau de bornes évitera le rejet de **9 500 tonnes de CO<sub>2</sub>/an\***.

Une application unique, Borne&Eau, est mise à disposition des navigants pour l'accès à ce service.

Des premières bornes dédiées au fret étaient déjà installées au Havre, à Rouen, à Conflans-Sainte-Honorine, à Poses-Amfreville et à Gennevilliers. En 2024, HAROPA PORT a accéléré ce déploiement et installé **36 bornes de fret supplémentaires le long de l'Axe Seine**.

À la fin de l'année 2025, le travail entamé avec VNF avait déjà permis l'installation de 88 bornes dédiées au fret sur les 96 prévues.

\*Estimation VNF

Partenaires :



Cofinanceurs :



## Un réseau de stations multiénergies

HAROPA PORT met à la disposition des transporteurs routiers plusieurs stations GNV (Gaz Naturel Véhicule) dans ses formes compressées (GNC) ou liquéfiées (GNL). Les équipements disponibles sont les suivants :

- station GNL/GNC à proximité des parcs logistiques et des axes principaux de la zone industrialo-portuaire du Havre ;
- station GNV/GNC au cœur de la zone industrialo-portuaire de Gonfreville-l'Orcher ;
- station GNV sur le port de Bonneuil-sur-Marne ;
- station GNV/ Bio GNV - la plus grande de France - sur le port de Gennevilliers.



# FACILITER LE PASSAGE DE LA MARCHANDISE

Afin d'accompagner le recours au report modal, HAROPA PORT s'investit dans le développement de systèmes informatiques permettant la fourniture simplifiée d'information relatives au suivi de la marchandise appliqué aux modes fluviaux et ferroviaires.



# Suivre la marchandise grâce à des outils numériques

## S ONE

Développée par SOGET, éditeur de logiciels dédiés à la facilitation du commerce international, la plateforme S ONE est **un Cargo community system (CCS)**. Il s'agit d'une plateforme numérique collaborative visant à gérer, sécuriser et fluidifier les flux de marchandises dans les ports et les chaînes logistiques internationales. Disponible sur l'ensemble des sites de l'axe Seine, S ONE permet :

- l'interconnexion de tous les professionnels des opérations portuaires de manière sécurisée grâce aux applications numériques les plus avancées ;
- le tracking et tracing de l'ensemble de la chaîne logistique ;
- la simplification des procédures ;
- la protection et la sécurisation des données ;
- des procédures 100% dématérialisées.

## MyKPI

Grâce à l'outil myKPI, le GIE easyport met à disposition **des indicateurs mensuels de performance portuaire**. Ces indicateurs, enrichis au fur et à mesure des étapes logistiques et administratives tracées dans le CCS S ONE, regroupent les performances terrestres (route, fer, fleuve) pour les marchandises conteneurisées, et notamment les délais moyens pour chaque opération portuaire.

## My T&T

Cet **outil de suivi des conteneurs et marchandises en temps réel** a également été développée par le GIE easyport. Il permet, à partir d'un simple numéro de conteneur et sans besoin d'authentification, de suivre la marchandise en transit à l'import et à l'export. L'application est gratuite et en accès libre depuis un PC, une tablette ou un smartphone. Ce service à valeur ajoutée de traçabilité des marchandises permet aux clients d'optimiser leurs opérations de transport et logistique.



# Développer l'offre à proximité des principaux marchés

## Time to Terminal

Il s'agit d'un système informatique permettant d'éviter **la congestion routière aux abords des terminaux maritimes** du Havre. Cet outil permet de s'assurer du **respect des créneaux des rendez-vous routiers** des transporteurs se rendant sur le terminal Port 2000 afin de récupérer leur marchandise. En effet, les arrivées « hors rendez-vous » sont l'une des principales sources de la congestion aux terminaux.

## Waze

HAROPA PORT est le partenaire de Waze, l'application mobile d'aide à la conduite et d'assistance de navigation basée sur le principe de la production participative. Ce partenariat permet aux usagers de la route circulant sur la zone industrialo-portuaire du Havre **d'être informés des travaux en cours et des mouvements des ouvrages et ponts mobiles 5 minutes avant la manœuvre.**



L'utilisation de la procédure douanière de transfert entre les IST

Plusieurs terminaux situés sur le domaine de HAROPA PORT ont obtenu l'agrément d'**installations de stockage temporaire (IST)**, et notamment les terminaux du **Havre**, de **Rouen**, de **Genevilliers** et de **Bonneuil-sur-Marne**.

Ces lieux agréés permettent le **stockage de marchandises en provenance de pays tiers** et en attente d'une destination douanière. L'objectif est de permettre le stockage temporaire sous surveillance douanière des marchandises qui n'ont pas encore été dédouanées et de **suspendre et différer les paiements des droits et taxes**. La durée de stockage ou de mouvement de marchandises entre différentes IST est limitée à **90 jours à compter de l'entrée sur le territoire**.

Grâce à la procédure de transfert entre IST, l'importateur dispose :

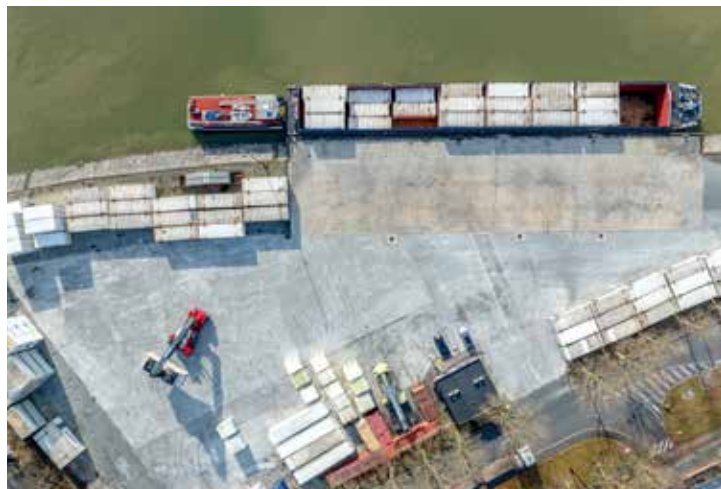
- d'un dédouanement de sa marchandise à l'intérieur du territoire français ;
- d'une traçabilité de bout en bout grâce au CCS S)ONE ;
- d'un délai de 90 jours suspendant le paiement des droits, des taxes et mesures du commerce extérieur et donc d'un gain de trésorerie grâce au décalage dans le temps de la déclaration en douane.

# HAROPA PORT, facilitateur du report modal

HAROPA PORT accompagne et facilite l'intégration du report modal dans les supply chains :

- en **mettant en relation l'ensemble des acteurs** tout le long de l'axe Seine : transporteurs, organisateurs de transport, logisticiens, manutentionnaires, organismes de développement, autorités, etc ;
- grâce à des **experts par filière** qui accompagnent les entreprises dans la bascule de leur chaîne logistique ;
- en **identifiant les aides financières** dont peuvent bénéficier les entreprises ;
- en étudiant **les points d'optimisation du passage portuaire** au sein de la supply chain ;
- en organisant **des ateliers spécifiques** visant à intégrer des solutions multimodales et logistiques comme vecteurs d'optimisation de la supply chain.

*Bon à savoir :* 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**. Objectif : développer la compétitivité de l'offre et des volumes opérés de/vers les plateformes de HAROPA PORT.



## Nos certifications et distinctions



## Les contacts dédiés au report modal

*Pour les compagnies maritimes, chargeurs, industriels, commissionnaires :*

**Olivier Ferrand,**  
Directeur des flux et des filières.  
olivier.ferrand@haropaport.com

*Pour les prestataires de transport :*

**Pierre de Bellabre,**  
Directeur projet multimodalité.  
pierre.de-bellabre@haropaport.com

# Les acteurs de la multimodalité sur l'axe Seine

## Opérateurs des plateformes multimodales de HAROPA PORT



1

**LHTE** : Christophe Régnier, [cregnier@lhte.fr](mailto:cregnier@lhte.fr)



2

**Katoen Natie** : Arnaud Aubry, [arnaud.aubry@katoennatie.com](mailto:arnaud.aubry@katoennatie.com)



3

**AMS** : Bruno Martin, [b.martin@ams-mk.com](mailto:b.martin@ams-mk.com)

**SOMAP** : Louis Bonnefon, [lbonnefon@marfret.fr](mailto:lbonnefon@marfret.fr)



4

5

**Dockseine** : Michel Teste, [michel.teste@dockseine.com](mailto:michel.teste@dockseine.com)



6

8

10

**TDS** : Céline Mantoux, [celine.mantoux@paris-terminal.com](mailto:celine.mantoux@paris-terminal.com)



7

**PTSA** : Céline Mantoux, [celine.mantoux@paris-terminal.com](mailto:celine.mantoux@paris-terminal.com)



9

**Medlog** : [terminaldeparis.bruyeres@medlog.com](mailto:terminaldeparis.bruyeres@medlog.com)

# Opérateurs de transport combiné ferroviaire et fluvial



**Naviland Cargo :** Anissa Heddadj, [aheddadj@naviland-cargo.com](mailto:aheddadj@naviland-cargo.com)



**Delta Rail :** Ben Smaïl, [ben.smail@deltarail.fr](mailto:ben.smail@deltarail.fr)



**Groupe Combronde / Ferrovergne :** Yoann Digonnet, [y.digonnet@groupecombronde.com](mailto:y.digonnet@groupecombronde.com)



**T3M :** [sales@t3m.fr](mailto:sales@t3m.fr)



**Cinérîtes :** Erwan Guillaume, [erwan.guillaume@carrieresdelouest.fr](mailto:erwan.guillaume@carrieresdelouest.fr)



**Greenmodal :** Séverine Lethuillier, [severine.letuillier@greenmodal.eu](mailto:severine.letuillier@greenmodal.eu)



**FluioFeeder Armement :** Antoine Chaventre, [achaventre@marfret.fr](mailto:achaventre@marfret.fr)



**Logi Ports Shuttle :** Pierre Fabbrizzi, [pierre.fabbrizzi@sogestran.com](mailto:pierre.fabbrizzi@sogestran.com)  
Richard Henrion, [richard.henrion@sogestran.com](mailto:richard.henrion@sogestran.com)



**Ceva Logistics :** [leh.barge@cevalogistics.com](mailto:leh.barge@cevalogistics.com)



**PTSA :** Céline Mantoux, [celine.mantoux@paris-terminal.com](mailto:celine.mantoux@paris-terminal.com)



[www.haropaport.com](http://www.haropaport.com)