

NEWS RELEASE

Lehdistötiedote - Pressmeddelande - Pressemitteilung - 新闻资料
Communiqué de presse - Comunicado de prensa - Пресс-релиз

WE LEAD.
WE LEARN.



Avec UPM, les papiers préfèrent la Seine

(UPM - Paris, le 18 septembre 2008) **UPM démultiplie sa capacité de transport fluvial entre Rouen et la région parisienne pour les transferts de papiers à recycler et de papier neuf.**

- **4 500 poids lourds évités chaque année sur l'A 13,**
- **un gain de 40% réalisé sur la consommation d'énergie fossile,**
- **40% d'émissions de CO₂ en moins !**

Un nouveau dispositif innovant de transport alternatif à la route est développé en partenariat avec le SYCTOM de l'Agglomération parisienne et grâce à l'engagement de nombreux organismes publics.

A l'aller, une barge chargée de caisses mobiles d'un nouveau type transporte les papiers à recycler provenant des centres de tri du SYCTOM de l'Agglomération parisienne vers la papeterie d'UPM-Chapelle Darblay à Rouen. Au retour, les bobines de papier neuf sont chargées sur la barge pour revenir vers Paris et être utilisées par les imprimeries franciliennes.

Après plusieurs années d'efforts, le transport fluvial initié par UPM début 2005 avec 17 000 tonnes de papiers à recycler atteint aujourd'hui 113 000 tonnes par an, en combinant le transport des matières premières à recycler et des bobines de papier.

Ce dispositif s'inscrit dans la démarche de protection de l'environnement initiée par UPM dès les années 90. Cette stratégie intègre la gestion durable des forêts, la préservation des ressources naturelles et de la biodiversité, le développement de combustibles renouvelables issus de la biomasse et la réduction de sa consommation d'énergie. Le Groupe rationalise également ses circuits logistiques pour minimiser l'impact des transports.

"UPM souhaite jouer un rôle de précurseur dans le domaine logistique en limitant au minimum les impacts environnementaux de ses transports. Le projet fluvial que nous inaugurons en est un exemple marquant", commente Jean-Marc Louvet, Président d'UPM-Kymmene France.

Le site de Chapelle Darblay à Rouen fabrique du papier journal 100% recyclé à partir de journaux-magazines issus de la collecte sélective des ménages. L'usine est alimentée par une chaudière qui produit une énergie "verte" provenant de la biomasse locale.

Pour plus d'informations, merci de contacter :

Mr. Jean-Marc Louvet – Tél : 33 (0)1 46 39 30 02 – e-mail : jeanmarc.louvet@upm-kymmene.com

Mr André Poiret – Tél : 33 (0)2 35 18 40 65 – e-mail : andre.poiret@upm-kymmene.com

Avec UPM, les papiers préfèrent la Seine

→ Le transport combiné : une étape supplémentaire pour UPM	3
→ Baisse de 40% des émissions de CO ₂	3
→ UPM : un papetier précurseur, persévérant et réactif	4
→ Les chiffres du projet	5
→ Chapelle Darblay recycle les papiers issus du tri des ménages	6
→ UPM poursuit son action pour la protection globale de l'environnement	7
→ Les partenaires d'UPM pour ce projet de transport fluvial	9
→ Le SYCTOM de l'Agglomération parisienne, fournisseur de matière 1 ^{ère}	10
→ Du papier jeté au papier recyclé : le trajet des papiers au sein du SYCTOM de l'Agglomération parisienne	11
→ Le SYCTOM (Fiche)	
→ Port Autonome de Paris (Fiche)	
→ Voies Navigables de France – VNF (Fiche)	

Visuels :

Schéma : 1 bateau UPM = 30 semi-remorques	3
Trajet sur la Seine	4

Visuels et photos disponibles sur demande auprès de Martine Cartier . Faites d'abord votre choix sur le site www.cartier-conseil.fr

Contact presse : Martine Cartier – Tél : 33 (0)1 39 27 19 11 - mobile : 33 (0)6 15 23 28 59 – email : martine.cartier@cartier-conseil.fr – site internet : www.cartier-conseil.fr

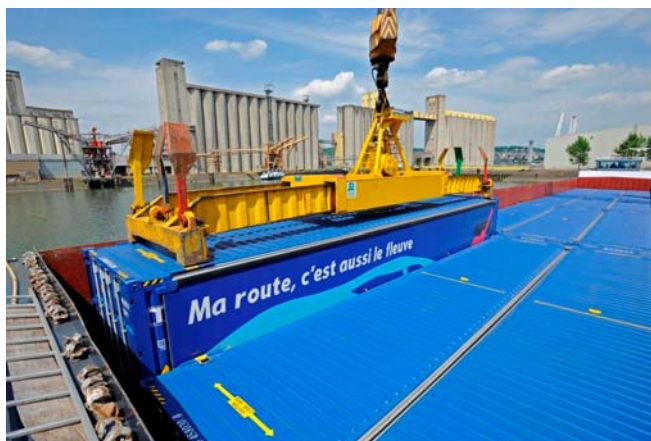
Une étape supplémentaire significative

Avec la mise en place d'un mode de transport durable sur le plan environnemental, UPM ajoute une action significative à sa politique de protection globale de l'environnement engagée dès les années 90.

UPM innove avec le transport combiné de papiers

UPM lance un dispositif de transport combiné, alternative innovante au transport 100% routier pour le transport entre Paris et Rouen.

Une barge chargée de caisses mobiles d'un nouveau type transporte désormais 1 500 tonnes de papier par semaine dans les deux sens. A l'aller, le bateau emporte 750 tonnes de balles de papier à recycler ; au retour il rapporte des bobines de papier neuf vers la région parisienne.



Moins de nuisances et 40% de CO₂ évité

Le nouveau bateau affrété pour UPM remplace 30 camions semi-remorques par trajet.



Le transport fluvial est réputé être moins polluant que le transport routier et moins gourmand en énergie. Pour UPM, l'ensemble du dispositif fluvial déployé entre Rouen et Paris représente précisément :

- 4 500 camions en moins chaque année sur les routes et autoroutes interrégionales
- une réduction de 40% de consommation d'énergie fossile
- une économie de 40% des émissions de CO₂

Sécurité : cette solution diminue le risque routier et les nuisances sonores ; elle allège le trafic sur des axes fréquemment saturés (A13/A86).

A terme, le cours du carburant et les augmentations de taxes prévisibles sur les transports routiers amèneront progressivement les transports par mode fluvial à devenir économiquement intéressants. L'ouverture du Canal à grand gabarit Seine-Nord permettra dans quelques années une mutualisation des coûts des engins de manutention par l'afflux de nouvelles opportunités de transferts intermodaux.

UPM : un papetier précurseur

Dès 2000, UPM a recherché avec ses partenaires une solution pour transporter des produits finis et des matières premières sur la Seine en lieu et place du transport autoroutier.

En janvier 2005, un premier bateau - une péniche équipée de pinces à balles – convoie une partie des papiers à recycler. 17 000 tonnes/an partent ainsi de la région parisienne vers le site de Chapelle Darblay.

Une innovation technique décisive permet de quadrupler les tonnages transportés

En 2007, la conception d'un nouveau type de caisses mobiles (Unités de Transport Intermodal ou UTI) rend possible le transport des bobines de papier neuf, notamment des bobines dites "Jumbo".

Ces caisses mobiles sont des conteneurs à rideaux coulissants, d'une taille de 45 pieds (13,70 m.), qui équivalent chacun à une remorque routière à ouvertures latérales bâchées de type Tautliner. Les conteneurs maritimes conventionnels étaient peu adaptés au transport de ces bobines de papier car ils ne s'ouvrent pas sur les côtés et ne font que 40 pieds (12 m. de longueur).

En décembre 2007, UPM signe avec l'armateur maritime et fluvial Marfret un contrat incluant l'acquisition de 70 caisses mobiles. Le transport alternatif est mis en place fin mai 2008 entre les ports de Gennevilliers et Rouen.

Les principaux imprimeurs franciliens concernés

Les principaux imprimeurs de la région parisienne sont concernés : deux imprimeries Circle Printers (ex-Quebecor) à Corbeil et à Mary-sur-Marne, Sego à Taverny, Siep à Bois-le-Roi. Le dispositif est actuellement en test auprès des imprimeries du Groupe Maury.

Le fluvial devient prépondérant

Désormais, la quasi-totalité des tonnages de papiers à recycler provenant des centres de tri du SYCTOM de l'Agglomération parisienne est transportée par la voie fluviale.

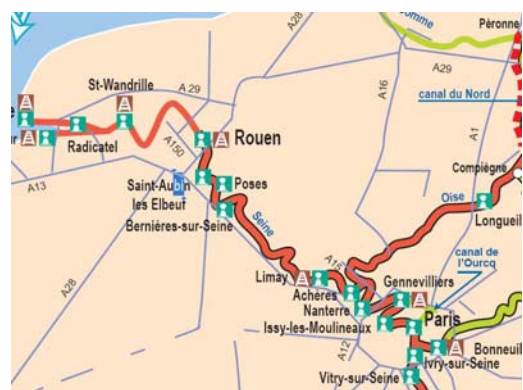
30% du volume des papiers neufs qu'UPM livre en région parisienne devrait à terme emprunter le transport fluvial. Ce mode de transport pourra également s'étendre à d'autres flux de marchandises et d'autres sources d'approvisionnement.

Le transport fluvial : déjà très utilisé par UPM

A environ 120 km de Paris, à Grand-Couronne près de Rouen, premier port français pour les produits papetiers, Chapelle Darblay bénéficie d'une implantation idéale, avec un accès rapide aux principales capitales européennes et à la façade atlantique.

UPM utilise le port de Rouen pour stocker puis envoyer ses bobines de papier à destination des clients imprimeurs implantés en région parisienne ainsi que dans d'autres régions de France.

*Extrait de la carte de VNF
Voies Navigables de France*



Les études se poursuivent pour réaliser un plus grand projet ...

Un automoteur fluvial de type Ro-Ro est à l'étude. Il pourrait effectuer une rotation entre Rouen et Paris chaque semaine. Ce bateau transporterait 60 caisses mobiles autoportantes, soit 160 000 tonnes ; ceci remplacerait 6 600 rotations routières par an sur l'autoroute A13.

Deux ports de regroupement seraient retenus en région parisienne pour leur proximité avec les centres de tri de papier d'une part, et des gros imprimeurs clients d'UPM Chapelle Darblay, d'autre part : Gennevilliers au nord-ouest de Paris et Evry au sud-est.

Les chiffres du projet

- 4 500 camions semi remorques en moins sur l'A13 et l'A86
- 40% de consommation d'énergie fossile économisée, soit 176 TEP (tonnes équivalent pétrole)
- 40% d'émissions de CO₂ évitées, soit 558 TEC (tonnes équivalent carbone)
- 90% des tonnages des papiers à recycler du SYCTOM de l'Agglomération parisienne
- 30% du volume des papiers neufs destiné à la Région parisienne, à terme
- 210 km : distance Paris-Rouen par la Seine
- 16 heures : temps mis par la barge entre Paris et Rouen
- 30 UTI par semaine et par trajet = 3 000 camions (19 Millions de TKm – tonne/kilomètre) en moins chaque année sur les autoroutes en trafic interrégional. Ceci vient en complément de 1 500 camions déjà évités par l'utilisation de l'automoteur auto-déchargeant depuis janvier 2005.
- 1 500 tonnes de papier transportées par semaine, soit :
 - 750 tonnes à l'aller : les papiers à recycler (journaux et magazines)
 - 750 tonnes au retour : le papier neuf en bobines

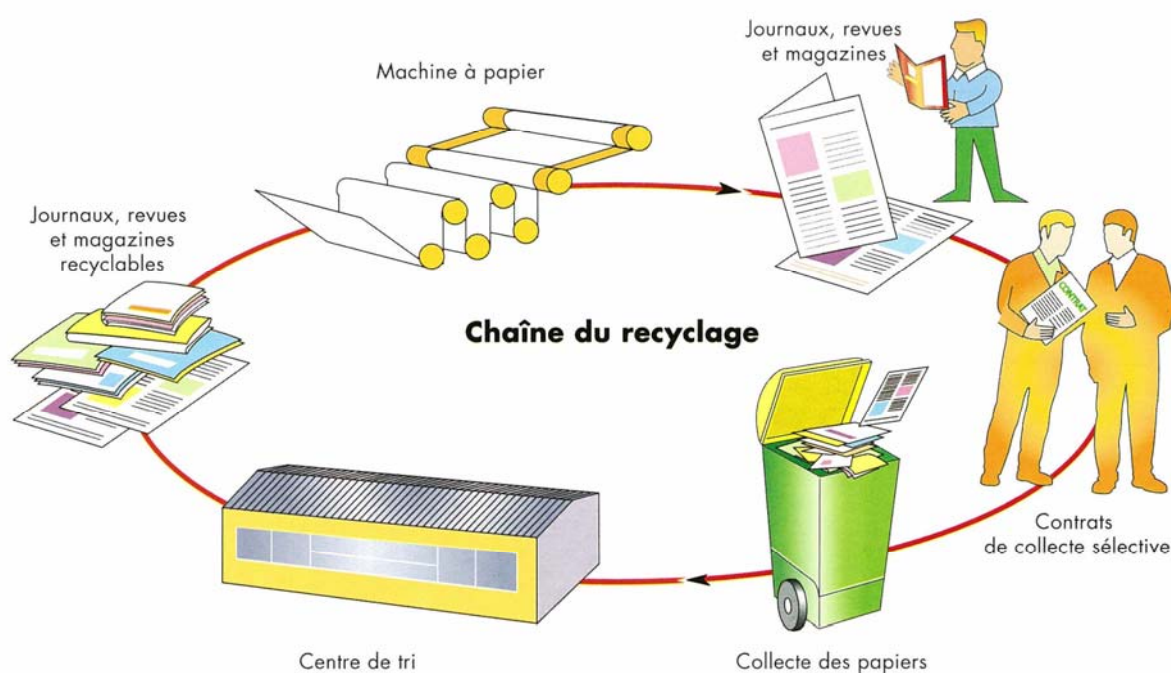
Chapelle Darblay produit du papier journal 100% recyclé

Chapelle Darblay recycle vos journaux, revues et magazines en papier journal neuf

L'usine UPM Chapelle Darblay fabrique 350 000 tonnes de papier journal à partir de fibres 100 % recyclées.

Les papiers issus de la collecte sélective auprès des ménages font l'objet d'une opération de désencrage avant d'être transformés en pâte à papier et finalement en papier journal d'excellente qualité. 450 contrats de collecte sélective signés avec les collectivités locales couvrent la totalité des besoins en papiers à recycler de l'usine.

Acteur majeur dans le recyclage des papiers en France, la gamme des produits de Chapelle Darblay couvre l'ensemble des besoins de la presse quotidienne ou gratuite. La plus grande partie de la production est destinée au marché hexagonal.



Trois produits sont fabriqués sur le site : du papier journal standard [UPM News](#), du papier journal amélioré [UPM Brite](#), et du papier journal couleur [UPM Color](#).

La production de papier à partir de fibres 100% recyclées a démarré en 1999. Le site emploie environ 410 personnes.

Précurseur de la nouvelle industrie forestière, UPM poursuit son action pour la protection de l'environnement

Préserver les ressources, éviter les émissions de gaz à effet de serre

Recycler les fibres de bois

Avec 3 millions de tonnes utilisées chaque année, le groupe papetier UPM est le premier utilisateur européen de **papers de récupération pour le désencrage**. Les sites où UPM produit des papiers à partir de pâte recyclée sont situés pour l'essentiel en France, en Angleterre et en Allemagne.

UPM recycle plus de 60% des journaux imprimés en France

Le papier n'est pas recyclable à l'infini, il lui faut un peu de fibres neuves

Une fibre de bois peut être recyclée de 4 à 7 fois, en fonction de la qualité finale demandée. Les fibres du papier deviennent à chaque fois de plus en plus courtes, jusqu'à ce qu'on ne puisse plus les utiliser pour la fabrication du papier. Il faut alors y ajouter un peu de fibres vierges.

Une économie d'énergie

L'utilisation de papiers de récupération permet d'économiser de l'énergie. Pour fabriquer de la pâte recyclée, il faut 5 fois moins d'énergie que pour fabriquer de la pâte à partir de fibres vierges.

Rester proche du gisement pour minimiser l'impact transport

Mais pour conserver tout l'intérêt du recyclage, il faut impérativement limiter l'impact environnemental des transports mis en œuvre. UPM possède des sites papetiers proches des gisements et étudie des solutions logistiques optimisées.

Régénération et biodiversité forestière

UPM applique les principes de gestion durable des forêts partout où elle opère (Rio 1992, Helsinki 1993).

www.upmforestlife.com et www.upm-kymmene/sustainableforestry

2 millions d'hectares de forêts sont directement gérés par UPM

Les forêts et terres boisées durablement gérées se caractérisent par le maintien de leur biodiversité, de leur productivité, de leur capacité de régénération, de leur vitalité, de leur rôle social et économique.

Grâce à la certification forestière et à une gestion rigoureuse de la traçabilité, UPM s'assure que le bois utilisé pour ses produits provient de forêts gérées durablement. Chaque année, UPM achète environ **30 millions de m³ de bois** pour produire du papier, du bois scié et du contre-plaqué.

Les forêts bien gérées agissent comme des puits de carbone : elles captent le CO₂ pendant leur croissance. Les forêts finlandaises d'UPM captent un montant de CO₂ équivalent aux émissions de ses usines finlandaises et allemandes

Energie : orientation très forte vers le renouvelable

UPM investit systématiquement dans ses chaudières pour en augmenter l'efficacité énergétique et la réduction des émissions.

Améliorer l'efficacité énergétique

UPM utilise la cogénération vapeur/électricité et récupère sous forme de vapeur une partie de l'énergie utilisée pour la fabrication de pâte mécanique. Entre l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'utilisation de produits à recycler, le Groupe a réussi à baisser de 20% sa consommation d'électricité par tonne de papier depuis 1990.

60% de biocombustibles à base de biomasse locale : vers l'autosuffisance

Environ 60 % des combustibles utilisés par UPM sont des biocombustibles renouvelables. Issus de la biomasse, ils sont **neutres en CO₂**.

Les centrales des papeteries brûlent l'écorce, les résidus de coupe et les boues papetières. Les usines de pâte chimique brûlent la liqueur noire générée lors de la fabrication de la pâte.

Depuis 2007, une chaudière produit de l'énergie verte à Chapelle Darblay

UPM a investi 85 M€ pour produire de l'électricité avec la biomasse locale. La chaudière d'une puissance de 85 MWh produit de la vapeur qui est envoyée sur une turbine qui génère de l'électricité. La biomasse brûlée dans la chaudière se compose de :

- 180 000 tonnes/an de boues issues du processus de désencrage,
- 200 000 tonnes de bois provenant de trois filières développées par Chapelle Darblay : les bois de caisse (palettes), les déchets de forêts laissés sur place après traitement pour le bois d'œuvre et la trituration, ou "plaquettes grises", les refus de compostage des environs (branches non fermentescibles).

Transports respectueux

Pour limiter au maximum les impacts dus aux transports, UPM soigne sa logistique. Les sites sont proches des gisements, les transports sont optimisés, les solutions les moins gourmandes en énergie sont développées.

Résultat : moins 25% d'émissions CO₂ en 10 ans

UPM a réduit ses émissions de CO₂ par tonne de papier de 25% en 10 ans.

En bref, UPM

Le Groupe UPM compte parmi les leaders forestiers mondiaux. En 2007, le Groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros et compte environ 26 000 employés. Les principaux produits d'UPM sont les papiers d'impression, les complexes auto-adhésifs et les produits du bois.

Ses usines de production se situent dans 14 pays et ses principaux marchés sont l'Europe et l'Amérique du Nord.

La France est le 5ème marché d'UPM en terme de chiffre d'affaires. Le Groupe y emploie près de 1 500 personnes.

- 3 papeteries : Stracel à Strasbourg pour le papier magazine, Chapelle Darblay pour le papier journal, les papeteries Docelles dans les Vosges pour les papiers bureautiques et le papier pour enveloppes.
- 1 unité de transformation pour les complexes auto-adhésifs : UPM Rataflac à Nancy-Pompey ;
- 2 raboteries situées à Boulogne-sur-Mer et Aigrefeuille d'Aunis.

www.upm-kymmene.com

Les partenaires d'UPM et les soutiens officiels



Ce dossier a été imprimé sur du papier UPM Future Imagetech 100 g

Le Label Ecologique Européen garantit la bonne performance environnementale des papiers. Il tient compte de plusieurs critères environnementaux très stricts, basés sur le cycle de vie du produit.

La marque de certification forestière FSC garantit que le bois utilisé dans le produit provient de forêts gérées durablement et certifiées selon des standards sociaux, environnementaux et économiques stricts et de sources légales et non discutables.



Le SYCTOM, fournisseur de matières premières

Le SYCTOM de l'Agglomération parisienne représente 85 communes, dont Paris. Les quelque 5,6 millions d'habitants du territoire trient les papiers (journaux, revues, magazines et prospectus) qui sont collectés et amenés dans les centres de tri des collectes sélectives du Syndicat pour être préparés au recyclage. Les balles de journaux-revues-magazines (JRM) sont ensuite évacuées par voie d'eau jusqu'à Grand-Couronne, près de Rouen, dans l'usine de Chapelle Darblay où elles sont recyclées en bobines de papier journal pour revenir, par le même chemin, vers les papeteries franciliennes.

Parmi les collectes sélectives (d'emballages et journaux-revues-magazines), les journaux-revues-magazines représentent à eux seuls plus de la moitié (58 %) des matériaux triés dirigés vers les filières de recyclage. Ces matières premières fournies par le SYCTOM à UPM, 70 000 tonnes en 2007, permettent la fabrication de papier journal.

Pour ces flux de matières premières secondaires et de produits finis, la Seine constitue la voie naturelle de transport entre Rouen et Paris. Avec la mise en place de ce nouveau dispositif, ce sont désormais 90% de ces matériaux qui sont transportées par voie fluviale, contre 25 % précédemment.

Le SYCTOM, donneur d'ordre militant pour le transport alternatif

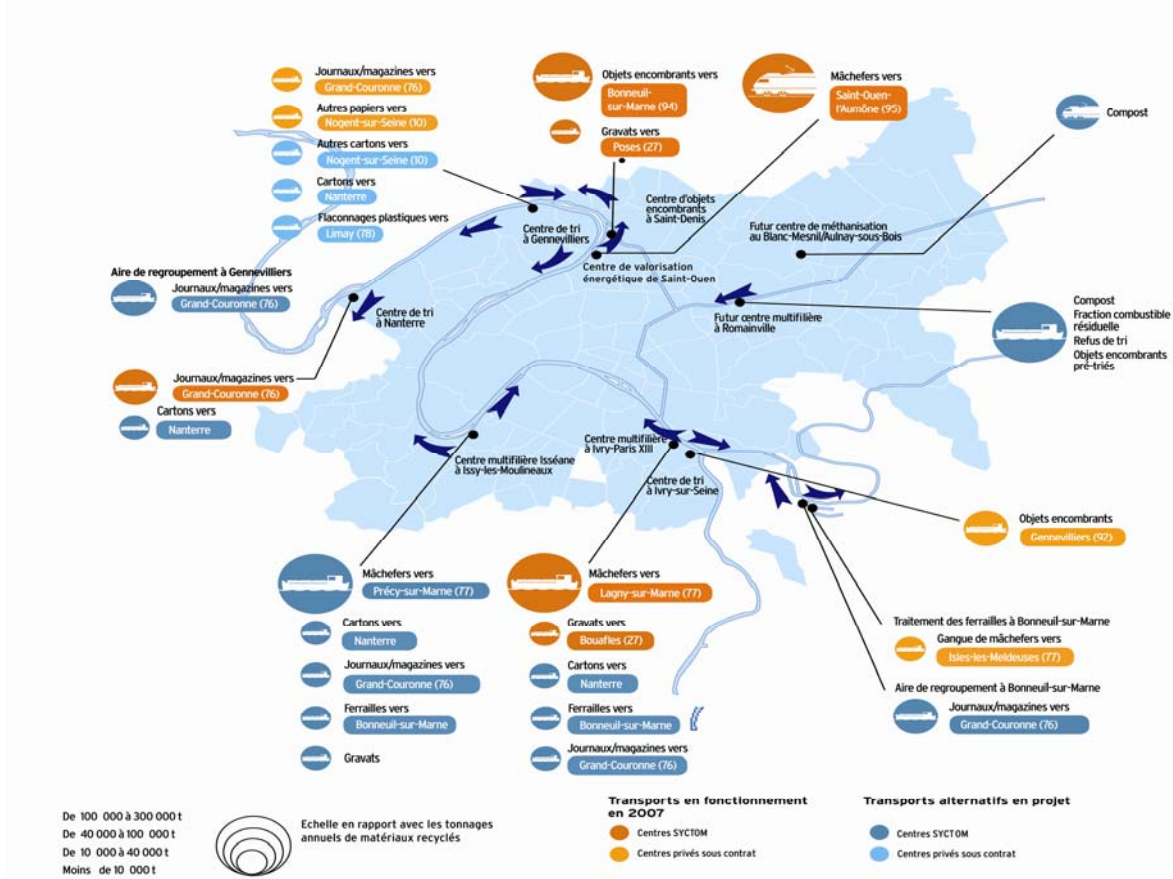
Le SYCTOM recherche systématiquement des solutions de transport alternatif à la route pour les produits issus du tri ou du traitement des déchets. Dès 1995, il acheminait par voie d'eau les mâchefers issus du centre de valorisation énergétique à Ivry-Paris XIII vers leur lieu de transformation. Depuis lors, de nombreux matériaux sortants des centres de traitement des déchets du SYCTOM sont concernés par le transport fluvial : gravats, objets encombrants, cartons d'emballages ménagers, ferrailles et bien sûr journaux-revues-magazines, auxquels s'ajouteront encore dans l'avenir compost, refus de tri et flacons en plastique.

Cette priorité donnée aux modes de transport « doux » constitue un élément majeur de la stratégie globale du SYCTOM dans la réduction des nuisances et des pollutions liées à son activité ; l'évacuation des produits et matériaux par le biais d'un transport alternatif à la route étant systématiquement étudiée dans chaque nouveau projet de centre de traitement de déchets ménagers.

D'ici fin 2008, ce sont 80% des tonnages sortant des centres du SYCTOM qui seront concernés par le transport alternatif, évitant ainsi la circulation de 22 000 camions par an.

A l'horizon 2013, plus de 900 000 tonnes de matériaux issus des installations de traitement seront transportées par voie alternative (rail compris), soit 40 000 camions évités par an.

Transports fluvial et ferroviaire des matériaux en sortie de centre 2008



Du papier jeté, puis trié, au papier recyclé : à chacun son rôle

A leur domicile, les **habitants** trient leurs déchets et jettent dans la poubelle de tri les éléments recyclables : les emballages ménagers (cartons, bouteilles plastiques, boîtes de conserve et cannettes en acier et en aluminium, briques alimentaires) et les journaux-revues-magazines.

Les **communes et intercommunalités**, en charge de la collecte des déchets ménagers, interviennent ensuite en assurant le ramassage des collectes sélectives et l'acheminement de ces dernières vers les centres de tri.

Le **SYCTOM**, en charge du traitement et de la valorisation des déchets, prend alors le relais.

- les déchets recyclables sont réceptionnés au centre de tri
- une chaîne de tri permet, d'abord mécaniquement puis avec un tri manuel, de séparer les déchets par matière et de les débarrasser des éléments indésirables.
- Une fois séparés, les différents matériaux, et notamment les JRM, sont conditionnés en balles afin de faciliter leur transport vers les filières de recyclage.
- Selon que le centre de tri est situé à proximité immédiate de la voie d'eau, les balles de JRM sont chargées soit directement sur des péniches soit dans des conteneurs qui sont acheminés à un point de regroupement pour y être embarqués.
- Les balles partent alors par voie d'eau vers l'usine Chapelle Darblay à Grand-Couronne pour être recyclées.

Après recyclage, le papier reviendra sous la forme de bobines de papier recyclé pour être à nouveau utilisé dans les imprimeries de la région parisienne.

... La boucle est bouclée.

Le Port autonome de Paris accueille le trafic conteneurisé de papiers mis en place par UPM sur sa plate-forme de Gennevilliers (92)

Premier port intérieur français et deuxième en Europe, le Port autonome de Paris développe les infrastructures portuaires nécessaires à la mise en place des nouveaux trafics fluviaux en Ile-de-France.

I – Plus de 20 millions de tonnes transportées chaque année,

Le trafic par voie d'eau en Ile-de-France s'élève à 21.9 millions de tonnes dont 21,4 M tonnes en fluvial et 0,5 en fluvio-maritime.

Un trafic marqué par la croissance des conteneurs...

En Ile-de-France, le trafic fluvial de conteneurs connaît une hausse constante et importante depuis plusieurs années: il a été multiplié par 10 en 10 ans !

En 2007, sur ses différents terminaux le Port autonome de Paris a réalisé un trafic fluvial de conteneurs de 100 687 EVP (+ 26,2 %), et un trafic tout mode de 300 878 EVP (+ 20 %), confirmant ainsi son positionnement de premier port fluvial français de conteneurs en devançant Strasbourg et Lyon.

La politique de développement des terminaux à conteneurs menés par le Port autonome de Paris crée les conditions nécessaires à la multiplication des liaisons régulières entre Le Havre-Rouen-Limay- Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne : outre Logiseine qui opère depuis 1994, de nouveaux opérateurs sont depuis 2005 utilisateurs de l'axe Seine : RSC, MSC, Maersk, SNTC et Marfret , mais également à l'implantation de nouveaux opérateurs de manutention (Progeco sur le port de Bonneuil-sur-Marne, Limay Terminal) gages de développements futurs.

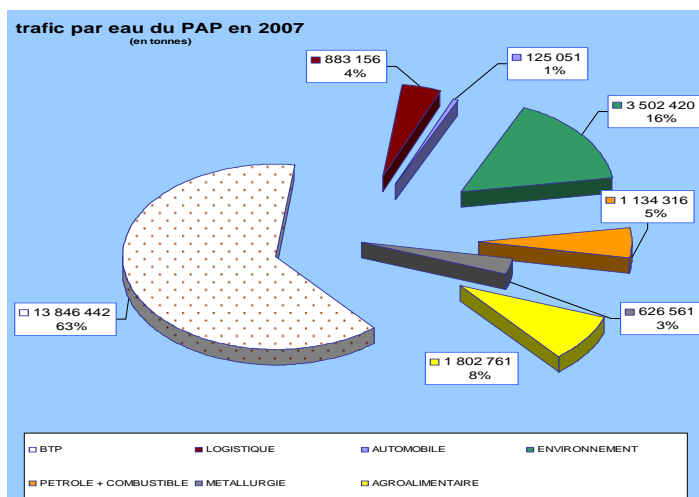
Des implantations portuaires tournées vers le développement des trafics.

Au-delà de la hausse du trafic fluvial constatée entre 2003 et 2007 (+ 2,3 millions de tonnes, soit près de 12 %), le Port autonome de Paris génère, grâce aux clients-chargeurs qu'il implante, un potentiel de trafic supplémentaire de 2 à 3 millions de tonnes.

En effet, l'action du Port vise à attirer de nouveaux clients utilisateurs de la voie d'eau et bénéficie pour ce faire de trois leviers principaux :

- des investissements dits « structurants » qui contribuent à hauteur de 15 M€ par an au confortement de l'outil portuaire francilien.
- Une politique commerciale d'amodiation dynamique : le solde net d'amodiation des surfaces foncières sur 2003-2007 est de + 50 ha environ amodiés, la quasi-totalité de la surface disponible commercialisable étant maintenant occupée. De même, le taux d'occupation du bâti (entrepôts et bureaux associés) atteint 96 %. L'importance de la progression du trafic fluvial et des demandes d'implantation sur les grandes plates-formes font désormais porter l'effort sur l'intensification du ratio « trafic fluvial/foncier occupé en bord voie d'eau ».
- L'incitation au trafic grâce à une politique de « ristourne fluviale » proportionnelle au tonnage réalisé. La contribution du Port s'élève ainsi chaque année à près de 6 millions d'euros.

Les filières référencées comme génératrices de nouvelles conventions les plus prometteuses pour le développement du trafic sont : la métallurgie, notamment pour la partie amont de la filière (récupération et négoce de ferrailles), les déchets et déblais (produits de démolition, DIB...), la filière BTP/granulats/bétons et bien évidemment les conteneurs.



II – Un outil pour le développement durable de la Région Ile-de-France

Avec près de 22 millions de tonnes de marchandises transportées par voie d'eau chaque année, c'est à dire 1 million de camions en moins sur les routes d'Ile-de-France, le Port autonome de Paris contribue à promouvoir le mode de transport le moins polluant auprès des Franciliens.

En 2007, le Port Autonome de Paris, la Région Ile-de-France et l'Ademe ont mené une étude sur les impacts comparés en matière de développement durable entre le mode fluvial et la route à partir de l'évaluation de chaînes logistiques existantes chez Monoprix et Lafarge empruntant la Seine, l'une pour le transport de conteneurs, l'autre pour celui de granulats. L'objet de l'étude, outre l'évaluation comparée des chaînes logistiques existantes versus un « 100% route » théorique, est aussi d'identifier les conditions de « bascule » de la route au

fluvial afin de guider les décideurs dans les mesures à envisager pour favoriser l'absorption par le fluvial des flux croissants de marchandises à destination de Paris et l'Ile-de-France.

L'étude fait apparaître une conclusion :

La route consomme (carburant) et émet (gaz à effet de serre) environ 2,5 fois plus que le fluvial.

A partir de cette étude un outil de modélisation, l'éco-comparateur, permet de déterminer par exemple que le trafic fluvial de conteneurs en Ile-de-France a permis en 2007 d'économiser 12 500 tonnes de CO2.

III – Une priorité : développer le réseau de plates-formes conteneurs en Ile-de-France

Pour soutenir le développement du trafic fluvial et répondre aux objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement d'augmenter de 25% la part des modes de transport alternatifs d'ici 2012, le Port autonome de Paris renforce son réseau de plates-formes de conteneurs : Evry (91), Bruyères-sur-Oise (95) et Montereau-fault-Yonne (77) viendront compléter le réseau existant constitué de Gennevilliers (92), Bonneuil-sur-Marne (94) et Limay-Porcheville (78).

Le transport conteneurisé des papiers mis en place par UPM et opéré par Marfret pourra dans ses développements futurs s'appuyer sur ce réseau.



Contact presse et photos disponibles

Céline Longuépée

01 40 58 28 75

celine.longuepee@paris-ports.fr