

FICHE
EXPÉRIENCE

CHOIX DES MODES POUR UNE OPTIMISATION DES DÉPLACEMENTS

GROUPE MONOPRIX :

n°19 | la création d'une plateforme logistique à Paris

ENJEUX ET OBJECTIFS

Monoprix est implanté en centre-ville dans la plupart des grandes villes, en notamment en Ile-de-France. Cette localisation crée des contraintes logistiques, en termes d'accès, d'approvisionnement, de minimisation des nuisances pour le voisinage.

Il s'est avéré essentiel de maîtriser la logistique pour maîtriser les coûts en conservant l'offre commerciale de produits diversifiés, et pour satisfaire la clientèle citadine sensible aux questions environnementales.

Ainsi, en partenariat avec la Direction Régionale de l'Équipement, le Conseil Régional, la Mairie de Paris et Réseau Ferré de France, Monoprix a engagé une politique de réduction de l'impact environnemental de la logistique d'approvisionnement de ses magasins d'Ile-de-France.

RÉPONSES APPORTÉES**Des transports par voie ferroviaire**

Tout en conservant les deux entrepôts en Ile-de-France (Combs-la-Ville et Lieusaint), un report modal a été opéré pour l'acheminement des marchandises : une partie du mode routier (PL gazole) a donc été remplacé. La démarche est basée sur la collaboration avec un affréteur ferroviaire.

En juillet 2007, un accord de fret est signé entre Monoprix et VFLI, filiale de Fret SNCF. Le mode ferroviaire (diesel avec filtre à particules) est utilisé depuis les entrepôts jusqu'à la gare de Bercy via la ligne RER D.

Étant donné les contraintes propres au transport par rail (durée d'acheminement et volumes de marchandises nécessaires à une rentabilité minimale), les types de marchandises transportés sont les boissons, le matériel de loisir et domestique puis le textile et les produits de beauté. Les produits frais en ont été exclus pour des raisons de délais et de chaîne de froid.

Optimisation des circuits de distribution

Le circuit de distribution est optimisé à partir d'une infrastructure existante (entrepôts, ligne de transport collectif RER D). Un maillon de la chaîne logistique a été créé à la gare de Bercy. Cette organisation vise à réduire la circulation et les distances parcourues par les poids lourds grâce au report modal depuis les entrepôts, et la plateforme en centre ville.

Depuis la gare de Bercy, la distribution est effectuée avec du matériel roulant au GNV. Cela permet de réduire la pollution et le bruit pour un même volume de marchandises transportées.

ÉTAT D'AVANCEMENT

Le schéma d'approvisionnement est en service depuis le 28 novembre 2007.

POINTS À CONSIDÉRER POUR REPRODUCTIBILITÉ**Facteurs de réussite**

L'implication directe des partenaires institutionnels dans le processus en appui au groupe Monoprix qui avait déjà la volonté de trouver d'autres solutions de transport dans un contexte d'enchérissement des énergies fossiles et d'une politique urbaine contraignante pour le transport routier.

Une anticipation des réglementations qui donne au groupe une longueur d'avance en matière de polluants locaux.

Une échelle finale de distribution parfaitement adaptée au gabarit de la ville considérée, car la plateforme logistique irrigue une soixantaine de magasins et superettes.

Des bénéfices immédiats en matière d'environnement grâce à la nouvelle organisation, qui permet les gains annuels suivants :

- réduction de 50% des émissions de CO₂ (-410t), et de 50% des polluants locaux,
- 700 000 km en moins parcourus en camion,
- 12 000 camions en moins entrant dans Paris.

La diminution des nuisances environnementales et les gains en termes de qualité de vie locale appréciés par le groupe et ses clients.

Points de vigilance

La plateforme supplémentaire de distribution entraîne un surcoût qui n'est pas compensé par l'économie générée par le transport de marchandises par le ferroviaire, ni par l'augmentation du nombre de magasins en centre ville. Cette organisation repose sur une volonté forte de l'entreprise, qui cherche à réduire ce surcoût. La plateforme logistique de Bercy n'est occupée qu'une partie de la journée, Monoprix cherche donc à mutualiser cet espace pour les moments où il est vide.

La nécessité d'une offre pertinente de destinations par voie ferrée de même qu'une aire de chalandise garantissant un volume de livraison conséquent au terminus.

Une mise en service d'une plateforme qui nécessite la préexistence d'infrastructures adaptées voire leur aménagement.

Une multimodalité qui doit être effective à la mise en place du service, alors que la souplesse du système est limitée par l'obligation de réserver les sillons auprès de RFF un an à l'avance.

Des contraintes de sécurité élevées (espacement des trains, etc.) du fait que les marchandises sont transportées sur des infrastructures prévues pour le transport de voyageurs.

Pour en savoir plus :

SAMADA
4, rue du Courson - 94320 THIAIS
01 49 78 33 00