

*Le Parisien (29/11/07)*

ÉCOLOGIE.

## **Monoprix choisit le train**

**Une partie des marchandises de Monoprix va désormais arriver dans Paris par le train. Bilan : 10 000 camions en moins dans la capitale chaque année.**

DANS un magasin Monoprix, quel est désormais le rapport entre un lot de chemises, un pack de douze bouteilles d'eau minérale et des jouets de Noël ? Depuis hier, ces produits arrivent en train dans Paris. Rien ne change dans les rayons. Mais sur les routes d'Ile-de-France, la différence est de taille : en choisissant le train, l'enseigne de grande distribution évitera chaque année à 10 000 camions de circuler dans la capitale.

**Trente kilomètres depuis Combs-la-Ville.** Le premier train Monoprix est arrivé hier à 21 h 30 en gare de Bercy (XII<sup>e</sup>) après un trajet de 30 km depuis Combs-la-Ville (Seine-et-Marne), siège des entrepôts géants de la Samada, la filiale logistique de l'enseigne. A Bercy, une grande halle de 3 700 m<sup>2</sup> - la halle Lamé - a été totalement réaménagée pour accueillir le convoi. Un train quotidien de 20 wagons reliera désormais la Seine-et-Marne à la capitale. Cent vingt mille tonnes de marchandises transiteront ainsi chaque année, soit 30 % des produits présents dans les magasins parisiens. L'opération, lancée en 2004, est menée avec le soutien de l'Etat, la Ville, la SNCF, Réseau ferré de France et la région Ile-de-France.

**Camions au gaz naturel.** Dans la capitale, les camions de livraison seront remplacés d'ici à mars par une vingtaine de camions au gaz naturel qui livreront les soixante Monoprix parisiens au petit matin. « Le coût de livraison par le train puis par les camions au gaz est supérieur de 20 à 30 % à ce qu'il était auparavant », calcule Claude Samson, directeur de la filiale logistique de Monoprix, qui espère une rentabilisation du concept « à moyen terme ». Sans parler du bénéfice en termes de communication pour une marque qui soigne son image écolo.

« **Gagnant-gagnant** ». « C'est un projet exemplaire qui montrera que c'est gagnant-gagnant, tant sur le plan économique que sur le plan écologique », estime Denis Baupin, adjoint vert de Delanoë aux transports. La Ville de Paris, qui a investi 11 millions d'euros dans la réhabilitation de la halle Lamé, espère maintenant que le projet fera des émules. Car le marché du fret ferroviaire reste limité dans la capitale aux transports « lourds » (béton, fuel...).

**Deux autres grandes enseignes** de la distribution sont actuellement en pourparlers. « Des appels d'offres vont également être bientôt lancés pour des projets de petite logistique urbaine dans les parkings souterrains de Magenta (X<sup>e</sup>), Pyramides (I<sup>er</sup>), Meyerbeer (IX<sup>e</sup>) ou Suzanne-Lenglen (XV<sup>e</sup>) », a annoncé hier Anne Hidalgo, première adjointe de Bertrand Delanoë. « D'autres grands sites logistiques ont également été réservés comme le nord du quartier des Batignolles », indique Denis Baupin.

Le projet très ambitieux d'une gare de fret, sous Châtelet-les Halles, fait, en revanche, du surplace.

Nicolas Fertin

Le Parisien, jeudi 29 novembre 2007