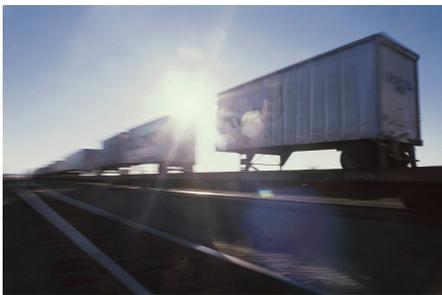


L'ACHEMINEMENT DES MARCHANDISES PAR VOIE FERREE ET VEHICULES ROULANT AU GNV VERS LES MAGASINS MONOPRIX ET MONOP' DE PARIS



Les données clés du projet.....	2
Le projet en détails.....	3
Une étape décisive vers une <i>supply chain</i> plus respectueuse de l'environnement	6
Un engagement pionnier pour un développement durable.....	7

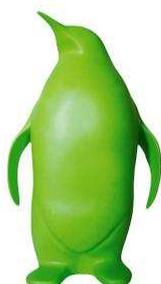
Relations avec la presse : Anaïs Lannes : 01 78 99 85 02, a.lannes@harrison-wolf.com
Alexandra Goubotchkine : 01 78 99 94 42, agoubotchkine@monoprix.fr

MONOPRIX

LES DONNEES CLES DU PROJET

Les chiffres clés

- 60 magasins Monoprix et Monop' de Paris *intra muros* approvisionnés par le rail ;
- 210 000 palettes de marchandises transportées ;
- soit environ 120 000 tonnes de boissons sans alcool, textile, beauté et produits pour la maison et le loisir acheminées chaque année ;
- 5 trains de 20 wagons chaque semaine
- une flotte de 20 camions roulant au GNV et équipés de dispositifs anti-bruit pour effectuer les « derniers kilomètres » ;
- 3 700 m² utilisés par Monoprix au sein de la halle Gabriel Lamé (gare de Bercy).



Les gains environnementaux estimés ¹

- 10 000 camions entrant dans la capitale en moins chaque année ;
- une réduction des émissions de CO₂ de 280 tonnes ;
- une réduction des émissions d'oxydes d'azote (Nox) de 19 tonnes.

Les principales étapes

2004 : Monoprix est sollicité par la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France pour expérimenter un projet d'acheminement de marchandises par voie ferrée. Compte tenu de son engagement pour un développement durable, Monoprix accepte.

Fin 2004 - septembre 2005 : Une étude menée pour le compte de la Direction régionale de l'Équipement, la Mairie de Paris, la Région Ile-de-France, Réseau Ferré de France et Monoprix permet de rendre compte de la faisabilité logistique d'un acheminement par rail des marchandises vers les magasins Monoprix de Paris *intra muros*.

2006 : Monoprix lance un appel d'offre auprès des opérateurs ferroviaires et choisit Fret SNCF.

5 juillet 2007 : Signature du contrat entre Monoprix et Fret SNCF pour l'approvisionnement par rail des magasins parisiens du groupe.

Fin 2007 : Mise en œuvre du projet.
(voir fiches parties prenantes)

¹ Gains environnementaux estimés par une étude de faisabilité menée en 2005.

LE PROJET EN DETAILS

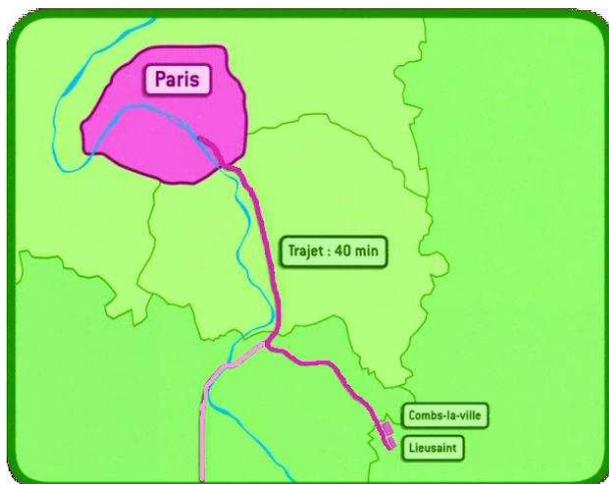
L'acheminement des marchandises par voie ferrée et véhicules roulant au GNV vers les magasins Monoprix et Monop' de Paris devrait concerner chaque année **210 000 palettes**, soit **120 000 tonnes de marchandises**.

1/ L'acheminement par voie ferrée jusqu'à Bercy



Départ des marchandises depuis 2 entrepôts

Les boissons sans alcool, le textile, la beauté et les produits pour la maison et le loisir sont stockés dans **deux entrepôts** de la Samada, filiale logistique de Monoprix, situés en Seine et Marne (77) : l'entrepôt de Lieusaint (boissons sans alcool) a été raccordé à la voie ferrée fin 2006. Celui de Combs-la-Ville (textile, beauté, maison, loisir) le sera dans le courant de l'été 2007.



Un trajet de 30 km

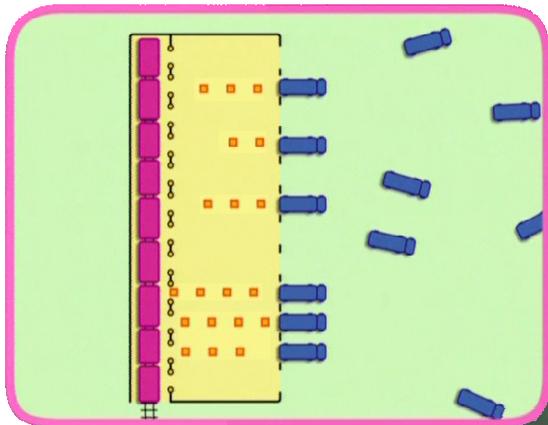
Du lundi au vendredi, une **navette ferroviaire** composée d'une vingtaine de wagons empruntera les voies de la ligne D du RER (axe Paris-Melun), et parcourra les 30 km qui séparent les entrepôts Samada de la Gare de Bercy.

2/ L'éclatement des marchandises dans la halle Gabriel Lamé



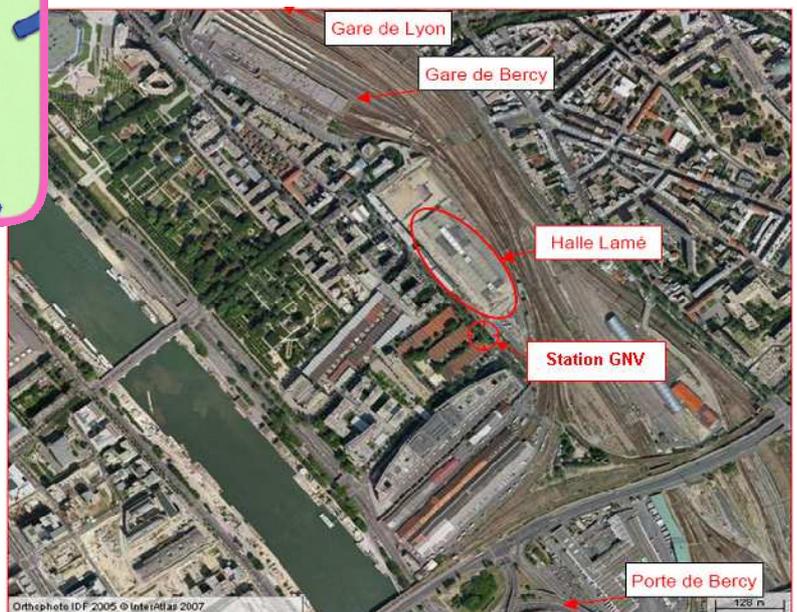
Arrivée en gare de Bercy

Monoprix disposera d'un vaste espace de 3 700 m² dans la **halle Gabriel Lamé**, spécialement aménagée pour Monoprix. La halle pourra accueillir jusqu'à 20 wagons à quai pour le déchargement des marchandises. 12 emplois seront créés sur le site par la Samada.



La halle Gabriel Lamé, une plate-forme d'éclatement

Les marchandises seront ensuite déchargées des wagons, triées puis rechargées dans des camions roulant au GNV sans préparation de commande (« **cross-docking** »).

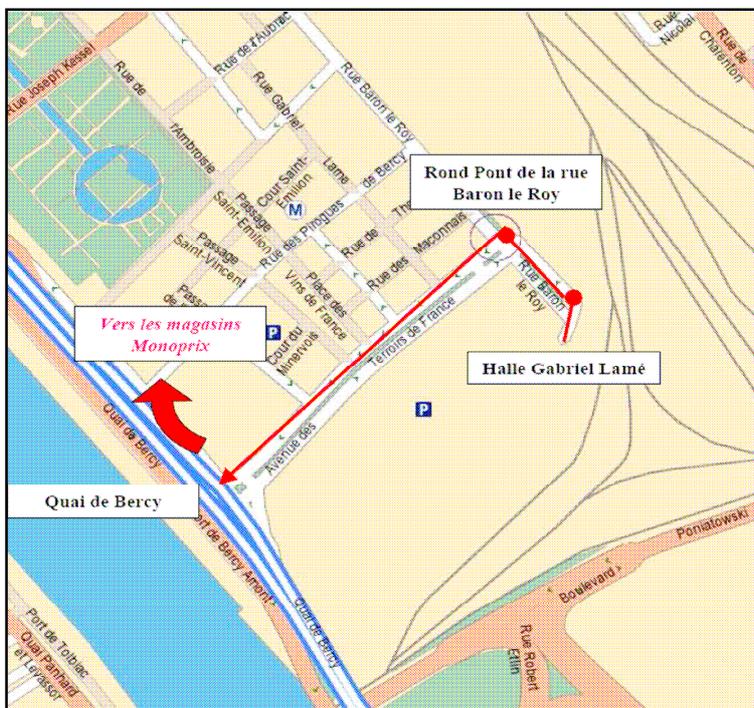


MONOPRIX

3/ La livraison des magasins par véhicules roulant au GNV

La première flotte française privée de véhicules GNV de distribution

Les marchandises seront ensuite acheminées vers les 60 magasins parisiens par une vingtaine de camions « 26 tonnes » roulant au GNV. Une station GNV équipera la halle de Bercy pour permettre leur approvisionnement.



Un itinéraire conçu pour réduire au maximum les nuisances sonores

Le dispositif spécifique mis en place par Monoprix pour les entrées et les sorties du site devrait générer une centaine de mouvements de véhicules par jour. Ces véhicules GNV seront équipés d'un dispositif anti-bruit.



UNE ETAPE DECISIVE VERS UNE *SUPPLY CHAIN* PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

Dans le cadre de son engagement pionnier pour un développement durable, Monoprix mène, depuis 2000, une réflexion sur ses choix logistiques et de transport et sur leurs impacts sur l'environnement. En concertation avec ses prestataires, les collectivités locales et les pouvoirs publics, Monoprix explore toutes les alternatives lui permettant d'optimiser ses flux de marchandises tout en utilisant des modes de transport plus propres.

Le projet d'acheminement des marchandises par voie ferrée et véhicules roulant au GNV vers les magasins Monoprix et Monop' de Paris constitue **une nouvelle étape** dans cette démarche. Il vient compléter un dispositif qui s'appuie d'ores et déjà sur :

- le transport fluvial des marchandises de grand import,
- l'exploitation d'entrepôts HQE.

Ce projet répond par ailleurs aux objectifs de la « **Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris** », que Monoprix a signée le 28 juin 2006 avec la Mairie de Paris.

Le transport fluvial des marchandises de grand import

Développé depuis 2003, le transport fluvial permet aujourd'hui de desservir, depuis le port du Havre, le port de Bonneuil-sur-Marne, à partir duquel les magasins sont ensuite livrés par camion, *via* l'entrepôt de Combs-la-Ville (77).



En 2006, 83% des produits de « grand import », soit 1 643 containers, ont ainsi été acheminés par voie fluviale, ce qui a permis **une économie de 110 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre** pour un coût de transport inférieur de 4% à celui du transport terrestre.

Des entrepôts Haute Qualité Environnementale

Le Groupe exploite deux entrepôts Haute Qualité Environnementale : Combs-la-Ville, inauguré en 2003, et Marly-la-Ville, inauguré en août 2006.

MONOPRIX

UN ENGAGEMENT PIONNIER POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE

1990 : Monoprix est la 1ère enseigne à proposer des produits issus de l'agriculture biologique et des produits verts de qualité environnementale (Monoprix Vert).

1994 : Création de la marque Monoprix Bio.



1998 : Les premiers cafés issus du commerce équitable, garantis Max Havelaar, apparaissent dans les rayons.

2000 : Le développement durable devient un axe stratégique du Groupe.



2002 : Choisi pour sa grande aptitude à vivre en groupe et en harmonie avec son environnement, le Manchot devient le symbole de l'engagement pour un développement durable de Monoprix.

2003 : Première expérimentation des véhicules roulant au GNV pour la livraison des magasins et la livraison à domicile.

2003 : Développement du transport fluvial pour les marchandises de « grand import ».

2003 : Naissance des produits textile en coton 100% biologique et équitable, labellisé bioRe®.

2004 : Lancement des sacs en tissu pliables et réutilisables.



2005 : Ouverture du Monoprix Angers, première opération pilote « Démarche HQE® et Bâtiments Tertiaires » du CSTB, suivi par l'association HQE.

2005 : Création de la nouvelle gamme de produits d'entretien Monoprix Vert issus de la chimie végétale.



2006 : Finalisation du référentiel du Monoprix idéal, un magasin qui incarne le développement durable à tous les niveaux et dans toutes ses dimensions (architecture, management, organisation, offre de produits et de services, relations avec l'environnement).

2007 : Expérimentation du transport ferroviaire sur la Ville de Paris.