

01 - Paris : des trains de fret arrivent intra muros

Posté le : 29/11/2007

Par: R & G. Claraco

Catégorie :



Attention de ne pas faire tout et n'importe quoi !!

Monoprix a un train d'avance

Le premier train de fret est arrivé hier soir à 20 h 30. Monoprix vient d'inaugurer un nouveau système d'approvisionnement de ses magasins parisiens par voie ferroviaire. Une halle de 3 700 m² a été aménagée à proximité de la gare de Bercy (12e) pour réceptionner les marchandises, qui transitent sur 30 km de voies du RER D.

Les produits sont chargés dans les entrepôts de Lieusaint et de Combs-la-Ville (Seine-et-Marne). Quelque 210 000 palettes de boissons sans alcool, textiles, articles pour la maison et de loisirs doivent ainsi transiter chaque année, ce qui représente 120 000 tonnes de marchandise. Mais le processus ne s'arrête pas là, puisque les produits embarquent ensuite dans des camions de 26 tonnes roulant au gaz naturel pour véhicules (GNV) pour livrer soixante magasins Monoprix et Monop' de la capitale. Un procédé écolo, qui devrait permettre d'économiser chaque année 8 000 trajets de camions, 280 tonnes de CO₂ et 19 tonnes d'oxyde d'azote. S'y ajoute « une réduction significative » des nuisances sonores, car les véhicules seront équipés d'un dispositif antibruit.

Par ailleurs, la Mairie de Paris a dans ses cartons cinq autres projets de plates-formes logistiques, à Pyramides (1er), Magenta (10e), Suzanne-Lenglen (15e), Meyerbeer (9e) et Saint-Germain-des-Prés (5e), pour centraliser les marchandises et éviter les transits inutiles. Il est également question de créer « une navette de fret express » entre l'aéroport de Roissy et le site des Halles, en utilisant le réseau RER. Une étude de faisabilité est en cours sur ce projet.

Magali Gruet - ©2007 20 minutes

Attention au Cheval de Troie !!!

Pas convaincu du tout...

Attention aujourd'hui de ne pas ouvrir la porte aux intérêts privés qui, au faite de l'actualité, prétextent une participation aux nouvelles mesures environnementales pour justifier leur stratégie économique d'implantation intra muros.

- Comment pouvons-nous croire que l'augmentation de l'activité à l'intérieur d'une zone urbaine déjà congestionnée peut résoudre les problèmes de nuisance.

- Comment pouvons nous croire aussi que massifier du fret au cœur de Paris n'est qu'une solution à but environnemental et non pas aussi et surtout une solution logistique servant à éviter au distributeur un acheminement rendu très contraignant par la densité de la circulation routière aux abords de la capitale, surtout en période de grève.

Car si l'originalité consiste à introduire en ville par voie ferrée des marchandises, stockables et non périssables, il faudra toujours les redistribuer sur autant de magasins parisiens. Ce qui veut dire, parcourir autant de kilomètres en générant des nuisances auxquelles viendront s'ajouter celles du trafic induit par le personnel travaillant sur la plateforme.

Notons également les problèmes liés à l'emploi que peut engendrer ce transfert d'activité, mais surtout inquiétons nous de la remise en cause de certaines délocalisations même ciblées.

Cette réintroduction dans Paris d'une plateforme de distribution, rendue possible par une interprétation calibrée des mesures relatives à la sauvegarde environnementale, bien que innovante tend à démontrer que les meilleures implantations logistiques se situent naturellement à l'intérieur des villes et donc à proximité des consommateurs qui seront de fait plus nombreux à travailler intra muros entraînant une augmentation du nombre des déplacements. Souhaitons qu'ils ne viennent pas de trop loin.

S'il n'y a pas si longtemps que cela il était demandé aux entreprises de traiter le fret hors des villes pour équilibrer et améliorer la fluidité de la circulation tout en diminuant la quantité de gaz d'échappement dégagée, aujourd'hui nous entrons dans une démarche inverse qui consiste à introduire le fret en ville dans des conditions environnementales favorables pour les redistribuer de

façon radiale, rendant obligatoire la circulation en aller /retour, dans Paris sans possibilité de délestage ou de contournement comme auparavant, puisqu'il faudra continuellement affronter la circulation parisienne pour revenir sur l'entrepôt de départ.

L'autre inconvénient à cette solution reste redondant, en effet la plateforme, se situant sur Paris, va fatalement attirer les véhicules des employés. Espérons simplement qu'un Plan de Déplacement d'Entreprises ait été réalisé pour valider un tel projet.

Ne nous trompons pas sur cette solution apparaissant comme environnementale, en réalité elle est davantage une solution de stockage de proximité des produits lourds de consommation aidant à libérer ainsi dans chaque magasin une partie de la surface de stockage pour la transformer illico en surface de vente et donc de profit.

Pour les produits frais livrables chaque matin, ils sont majoritairement stockés directement dans les rayonnages de vente du magasin. Il est à noter qu'en distribution bien que ce soit le produit frais qui réclame le plus de contraintes par la fréquence et la vitesse de rotation des livraisons il ne concerne pas dans notre cas ce nouveau concept d'approche des marchandises. Nous espérons que très vite la distribution la plus délicate, la plus onéreuse mais surtout la plus polluante, par rapport au poids distribué, qui reste encore à la charge des fournisseurs directs soit de la même manière très vite traitée.

Nous retiendrons donc en tant que solution environnementale efficace la redistribution des marchandises, au départ de cette nouvelle plateforme, par camions alimentés au Gaz et munis d'un dispositif antibruit.

Il serait peut être tout simplement préférable, puisque l'intérêt général est ici évoqué, que Monoprix pèse de tout son poids pour convaincre et obliger tous ses fournisseurs ou distributeurs actuels à s'équiper de ce type de camion pour servir ses 60 magasins dans Paris à moins que ces marchandises soient déjà intégrées par leur centrale d'achat, ce qui reviendrait à dire que ce sont leurs propres camions qui desservent les magasins et dans ce cas Monoprix qui se veut d'avant garde n'aurait aucun problème à moderniser sa propre flotte de véhicules ou assimilée.