

Pierre Enderlé – Président STVA



GLOBAL
RAIL
FREIGHT
CONFERENCE

17-19 October 2012
Tangier

YIC

ONCF

The banner features a grey top section with a white globe icon and the text 'GLOBAL RAIL FREIGHT CONFERENCE'. Below this is a photograph of a yellow lighthouse on a cliff overlooking the sea, with palm trees in the foreground. The dates '17-19 October 2012' and location 'Tangier' are overlaid on the left side of the photo. At the bottom, there are logos for 'YIC' (green and blue) and 'ONCF' (orange and red).

Intermodality – Multimodality : an answer to better manage traffic flows

« Railway transport : what role does it play in the development of global logistic ? »



- 386 M€ de CA en 2011
- 2 500 collaborateurs
- 9 pays
- 3,2 millions de véhicules transportés / an
- 825 000 véhicules préparés / an



800 camions



42 centres – 530 ha



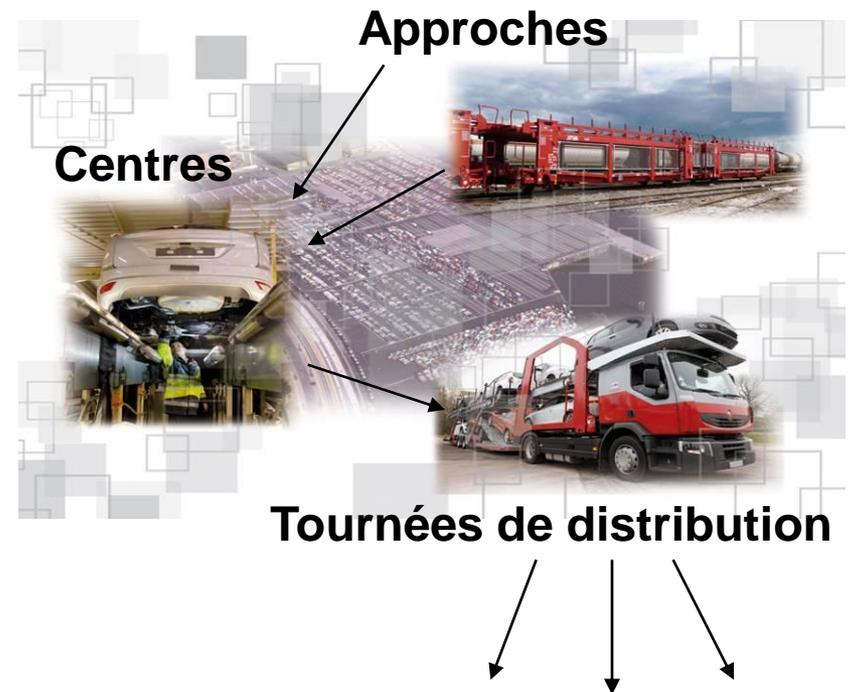
3600 wagons

Intermodality – Multimodality : an answer to better manage traffic flows

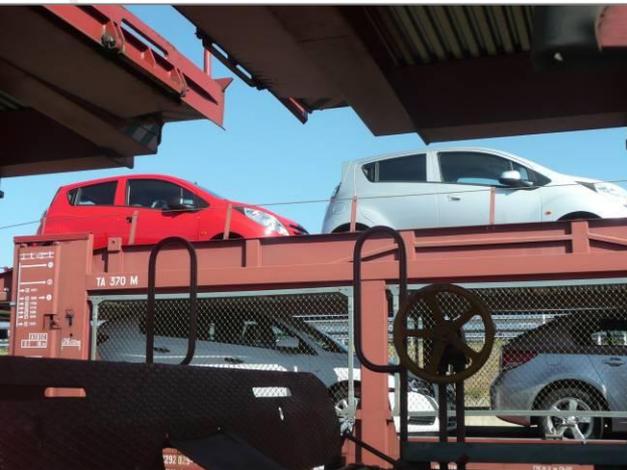
Centre Logistique de véhicules automobiles - multimodalité

■ Fonction de hub

- Approches ferroviaires / routières mono usine vers tous les concessionnaires d'une zone géographique
- Distribution routière de tous les flux constructeurs à destination de 1 à 3 concessionnaires en moyenne
- Possibilité de réaliser des opérations de post-production ou préparation sur les véhicules sur un process de type industriel



Centre Logistique de véhicules automobiles - multimodalité



■ Complémentarité rail / route

- Seul le camion peut réaliser la distribution finale, priorité d'exploitation pour diminution des temps d'attente / chargement et optimiser le nombre de tournées
- Capacité du train complet (équivalent 25/28 camions) – plages de traitement plus larges – économie de 50 g d'émission CO₂ / voiture en moyenne
- Schéma initial rail / route / centres, fonction des contraintes usines, des formats d'acheminements ferroviaires possibles et de l'enjeu économique
- Suivant les volumes d'activité (lancement des nouveaux modèles, blocages qualité...) et les équilibres / déséquilibres de flux : utilisation du rail (wagon isolé ou train) en complément de la route ou vice versa, sur les approches.

Evacuation Renault Tanger



- Navette ferroviaire utilisant des wagons conçus spécifiquement (capacité d'emport, facilité de chargement / déchargement, aucune opération « parasite » sur les wagons)
Intégration dans une optimisation globale
- Navette = outil industriel en prolongement de l'usine.
Capacité / régularité / fluidité
« Tapis roulant de l'usine au Port de Tanger Med »

Evacuation Renault Tanger



■ **Organisation du centre usine et du centre portuaire pour minimiser les déplacements sur le port et optimiser les chargements maritimes**

- Affectation de chaque véhicule, en sortie d'usine, à un lot bateau / destination par les pilotes de flux Renault, découpé par modèle par GSTM
- Chargement navette ferroviaire puis déchargement sur une zone homogène lot bateau / destination / modèle sur le centre portuaire
- Optimisation des opérations de chargement bateaux fonction du plan de chargement fourni par la compagnie maritime



■ **Articulation logistique intermodale entre la production de l'usine et l'évacuation maritime**

- L'information pilote les flux
- Suppression des opérations / déplacements inutiles
- Cohérence / synchronisation journalière des volumes produits, chargés et évacués
- Solution ferroviaire substituable par des camions en mode très dégradé uniquement.