

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. At the bottom, the logos for YIC (green and blue) and ONCF (orange) are displayed.

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**



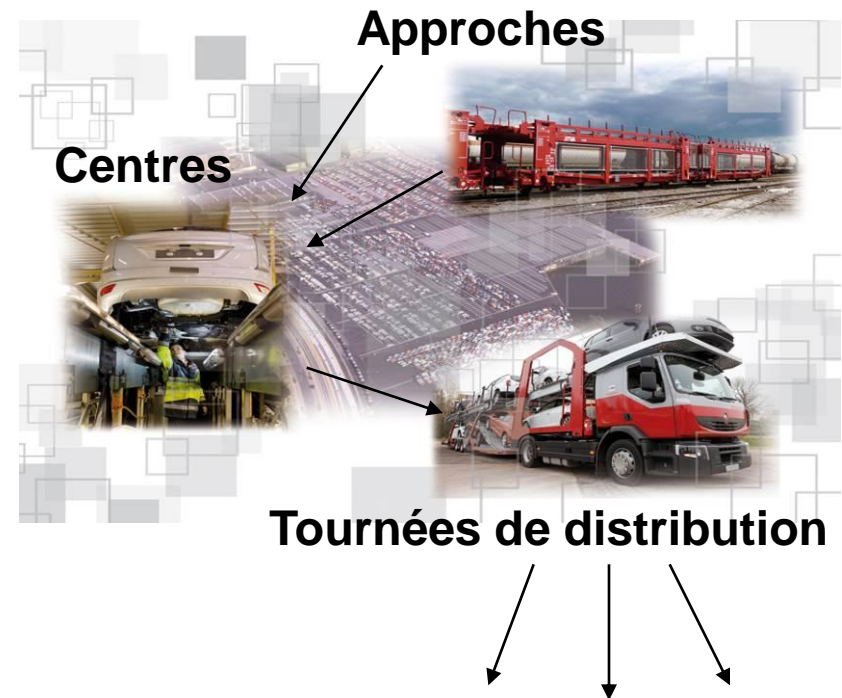
**3600 wagons**

**Intermodality – Multimodality : an answer to better manage traffic flows**

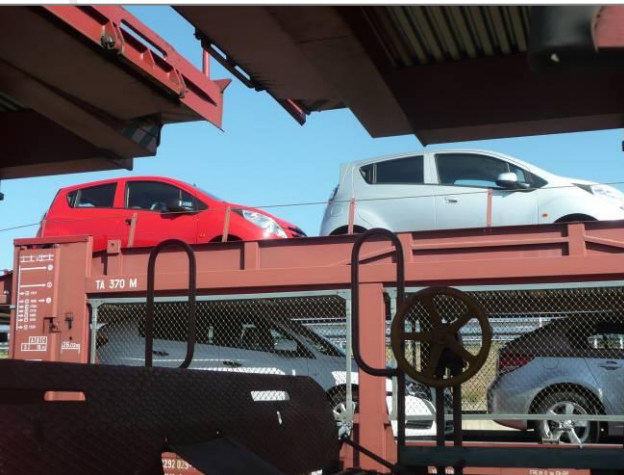
## Centre Logistique de véhicules automobiles - multimodalité

### ■ 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

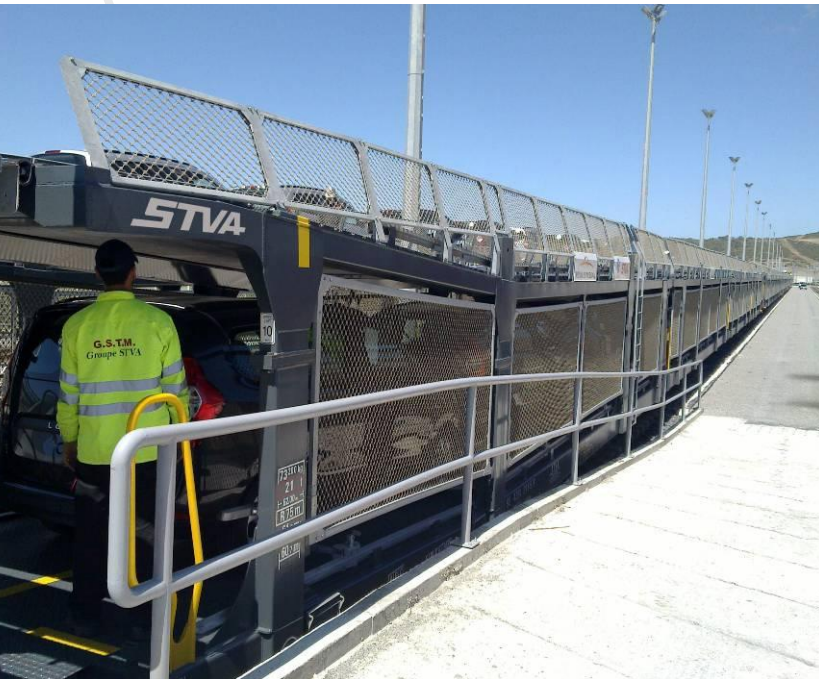


■ Complémentarité rail / route

- 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 CO<sub>2</sub> / 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.