

NORBERT  
DENTRESSANGLE



# Un exemple de logistique urbaine fluviale sur le bassin de la Seine : l'UTI sur mesure ?

UNECE Working Party on  
Intermodal and Logistics  
21/10/13

# Sommaire

- 1. Notre présence sur le marché du transport multimodal**
- 2. L'UTI en distribution urbaine fluviale : l'exemple Parisien**



# Notre présence sur le marché du report modal



## Un acteur global, un partenaire local

**3,9 milliards** d'euros  
de chiffre d'affaires

**3** continents

**27** pays

**32 500**  
collaborateurs



**500** sites

**6 200 000 m<sup>2</sup>**  
de surface  
d'entreposage

**7 400**  
véhicules  
moteur



# Un acteur majeur en Europe

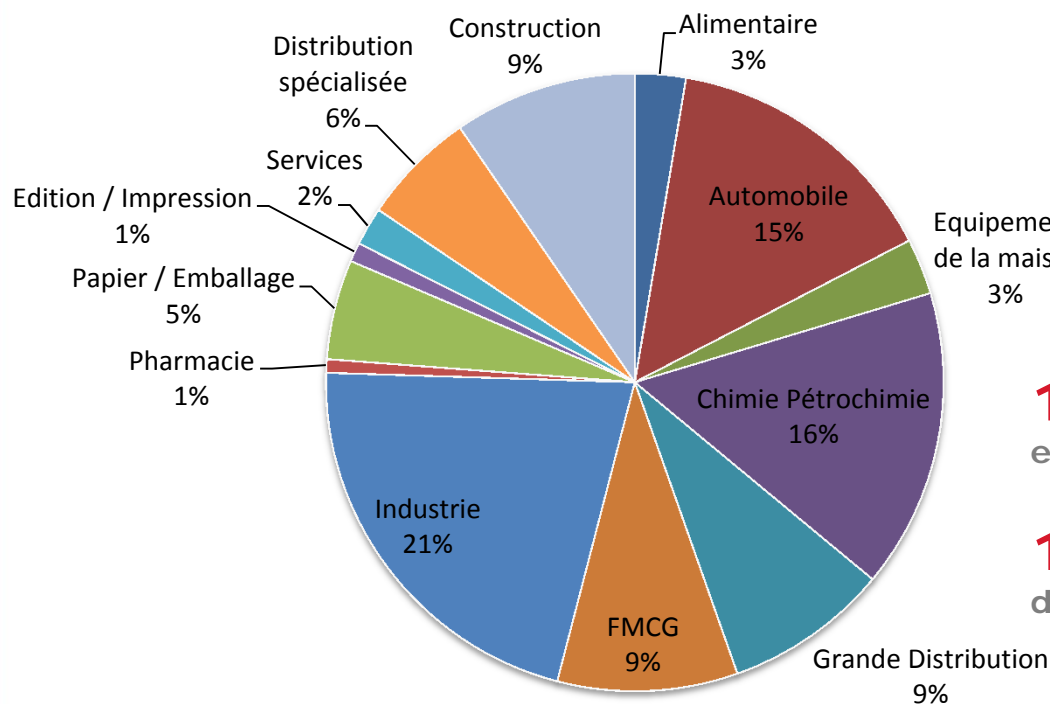


**13 560 collaborateurs**

171 sites dans 13 pays

7 400 véhicules moteur / 95% EURO IV & V

**1er parc européen**



**12 000 clients**  
en Europe

**15 000 000**  
d'ordres de transport par an

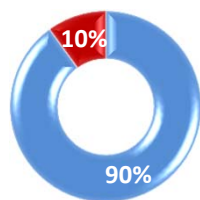


# 20 ans d'expertise du multimodal en Europe

Répartition des volumes par mode

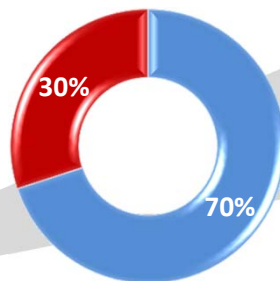
■ FERROVIAIRE  
■ MARITIME  
■ FLUVIAL

	2011	2012
TRAIN	4 736	5 085
SHORT SEA	3 069	3 579
FLUVIAL	/	3 722
<b>TOTAL</b>	<b>7 805</b>	<b>12 386</b>



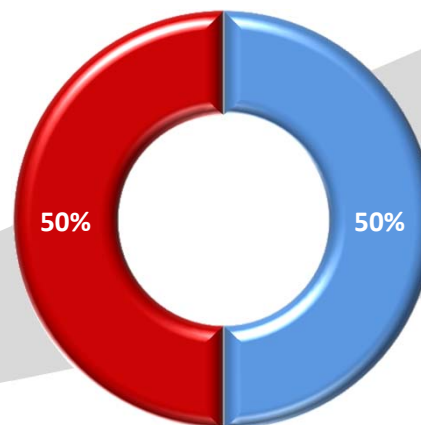
**1993**

Norbert Dentressangle utilise la connexion short sea Espagne-UK



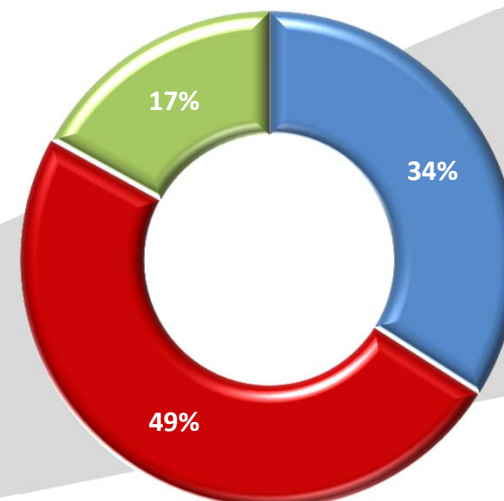
**2008**

Norbert Dentressangle devient le premier utilisateur de l'Autoroute Ferroviaire Alpine avec 1200 passages par an



**2010**

Mise en place d'une équipe d'ingénierie dédiée pour les projets Multimodaux



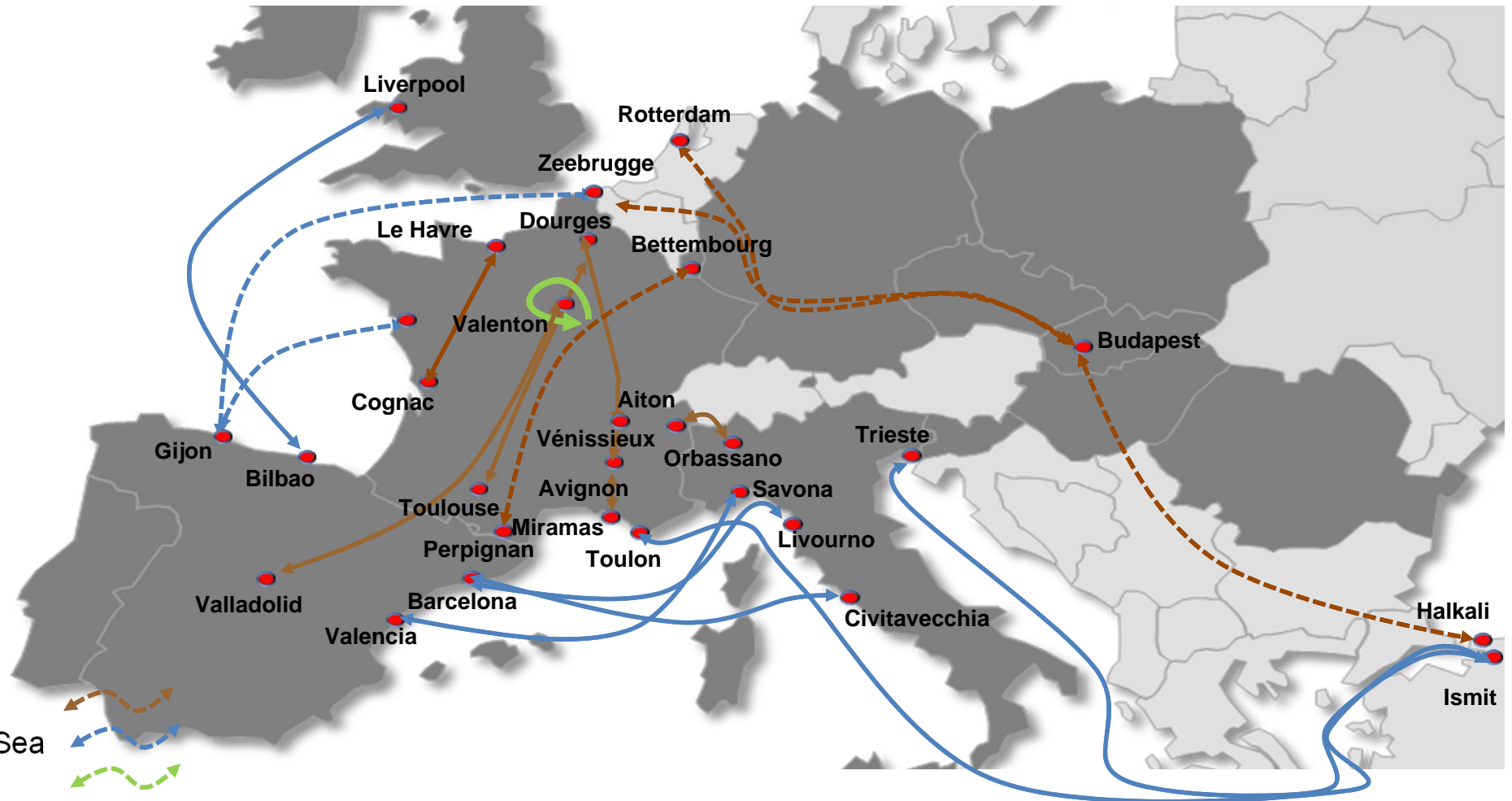
**2012**

Lancement du dossier Franprix et premiers transports par barge sur la Seine

**2013**

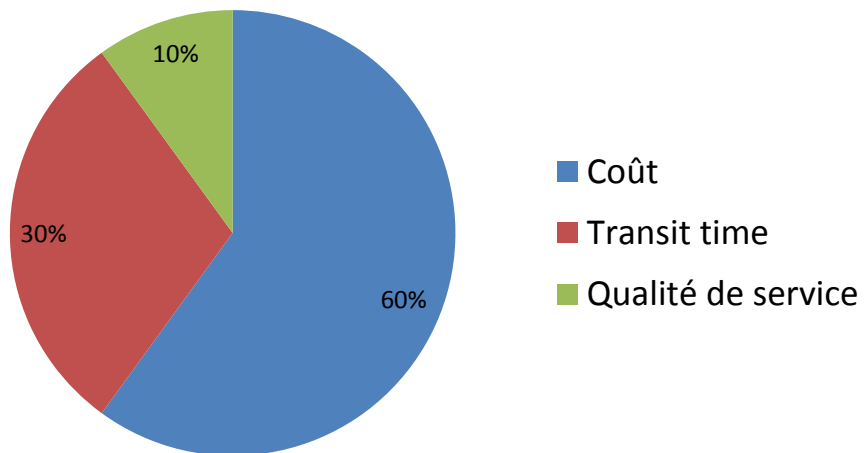
Création d'une base de données européenne des solutions multimodales pour faciliter la multimodalité

# Notre présence sur le réseau européen



# Les facteurs clés de succès de report modal

## Hiérarchie dans la prise de décision





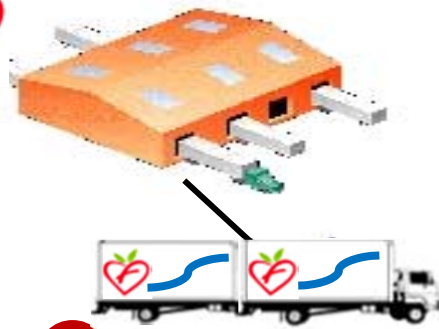
# L'UTI en distribution urbaine fluviale : exemple Parisien



## Le projet « Franprix entre en Seine »

Le projet fluvial **Franprix** consiste à approvisionner par voie route & fleuve, une partie de ses magasins situés à Paris (80).

### 1 Chennevière s/Marne



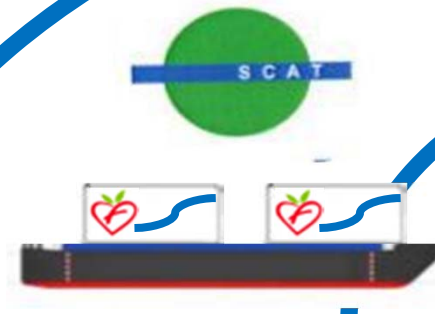
2

Port de Bonneuil

3



4



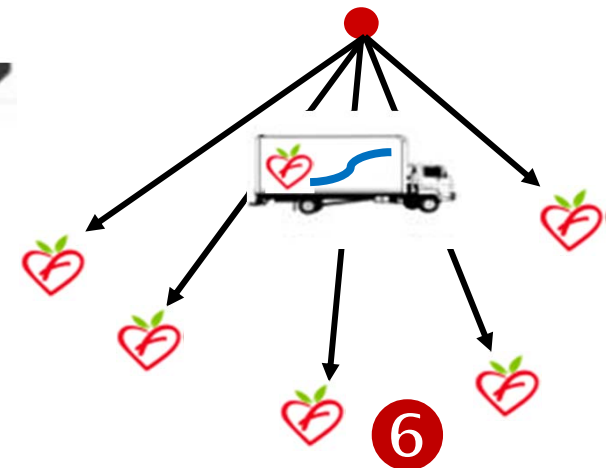
7

TDS TERMINAUX DE SEINE

5

Paris

Quai de la Bourdonnais



6

# La solution fluviale en distribution urbaine : des moyens & investissements spécifiques

## ✓ Caisses : 73 caisses mobiles préhensibles par le haut



- 2 tailles de caisses (7m40 et 8m20 pour des capacités de 17 et 19 palettes 80x120 + 1 tire-palette électrique), revêtement et plynthes anti-bruit

## ✓ Véhicules amont – conducteurs Franprix



- 8 camions remorques porte-caisses hayons avec porteurs 26T, essieux directionnels. Euro V.

## ✓ Véhicules aval - conducteurs ND



- 6 porteurs porte-caisses Euro V aux normes Piek avec hayon 2T5, essieu directionnel, hayon silencieux.

## ✓ Unité Fluviale : Automoteur – Long. : 85m – Larg. : 9,5m

- Capacité d'emport de 2000T, capacité de la cale : 48 caisses



## ✓ Moyens de manutention portuaire :

- 1 reachstacker géré par Paris Terminal sur Bonneuil



- 1 reachstacker répondant à des normes d'émissions sonores géré par TDS sur La Bourdonnais.



# La logistique urbaine fluviale : un contre-exemple à la standardisation de l'UTI ?

## Contraintes réglementaires

- Caisses mobiles construites selon les Normes Internationales des Chemins de Fers

## Contraintes opérationnelles

- Contenant de livraison urbaine = emprise au sol à 29 m<sup>2</sup>
- Massification des volumes du client et équilibre économique = 2 types de caisses pour maximiser le ML lors de traction pré-acheminement
- Préhension par le haut = carrosserie rigide avec pièce de coins en position 20° pour faciliter la manutention par n'importe quel spreader
- Gerbabilité = caisse acier obligatoire

Les contraintes et l'hétérogénéité des contextes urbains ne jouent pas en faveur de la standardisation mais font appel au contraire à l'ingénierie du logisticien pour penser des solutions de mobilité durable sur-mesure .

Quel est votre rêve ?



Rapprochons les hommes de leurs rêves