

ANNEXE 9 : LES ÉLÉMENTS DE TARIFICATION DU TRANSPORT ROUTIER

Vous avez à votre disposition sur le site du CNR les éléments de coût suivants :

Ensemble routier Tracteur + Semi remorque porte-conteneur 40 T de PTR A

<i>Eléments de coûts</i>	<i>Valeurs</i>
Coûts Kilométriques	0,490 €
Coûts de Conduite	21,333 € par Heure
Coûts liés au véhicule	57,06 € par jour
Coûts de structure	15% des coûts ci-dessus
1 journée = 9,6 heures de temps de travail effectif	

Éléments complémentaires nécessaires à la tarification :

- Distance entre Cébazat et le Port de Marseille-Fos : 486 Km,
- Vitesse moyenne du véhicule : 60 Km/h,
- Temps de chargement et déchargement, plus temps administratif : 30 minutes,
- Temps d'attente moyen sur la prestation chargement et déchargement : 1 heure.

Le recours au ferroutage entrainerait une modification de l'organisation selon les modalités suivantes :

- Approche routière de Volvic au chantier multimodal de Lyon,
- Ferroutage en non-accompagné de Lyon jusqu'au port de Marseille-Fos.

Sur le parcours étudié, il est estimé que le recours au ferroutage entrainerait :

- Une diminution de 60% des distances kilométriques,
- Une diminution de 60% des coûts liés à la conduite.

ANNEXE 10 : LE CALENDRIER MARITIME

EXTRAIT DU CALENDRIER MARITIME DE LA COMPAGNIE MARITIME WORMS SERVICES MARITIMES NYKLine

Itinéraire : La Spézia/ Barcelona/ Marseille-Fos/ Damietta/ Singapore/ Hong-kong/ Busan/ Yokohama/ Nagoya/ Shangai/ Ningbo

NOM DU NAVIRE		NYK PROCYON	SANDRA AZUL	NEDLLOYD HONSHU	BUNGA PELANGI	SANDRA BLANCA	NEDLLOYD HONG KONG	BUNGA PELANGI DUA	LUDWIGSHAFEN EXPRESS
PAYS	PORTS	DATES DE DEPART							
Italy	La Spezia	12-05	19-05	26-05	02-06	09-06	16-06	23-06	30-06
Spain	Barcelona	13-05	20-05	27-05	03-06	10-06	17-06	24-06	01-07
France	Marseille-Fos	15-05	22-05	29-05	05-06	12-06	19-06	26-06	03-07
Egypt	Damietta	19-05	26-05	02-06	09-06	16-06	23-06	30-06	07-07
PAYS	PORTS	DATES D'ARRIVEE							
Singapore	Singapore	30-05	06-06	13-06	20-06	27-06	04-07	11-07	18-07
Hong-Kong	Hong-Kong	03-06	10-06	17-06	24-06	01-07	08-07	15-07	22-07
Korea	Busan	06-06	13-06	20-06	27-06	04-07	11-07	18-07	25-07
Japon	Yokohama	08-06	15-06	22-06	29-06	07-07	13-07	20-07	27-07
Japon	Nagoya	10-06	17-06	24-06	01-07	09-07	15-07	22-07	29-07
China	Shangai	13-06	20-06	27-06	04-07	13-07	18-07	25-07	01-08
China	Ningbo	14-06	21-06	28-06	05-07	14-07	19-07	26-07	02-08

ANNEXE 11 : L'AUTOROUTE FERROVIAIRE

Extrait Texte 1

«Des navettes mieux remplies même si un déséquilibre persiste, selon les heures »

«En atteignant cet équilibre et en ayant rempli comme demandé les navettes ferroviaires, l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) a également et surtout démontré que les transporteurs avaient besoin de cette alternative au tout routier dans les Alpes. Un pari loin d'être gagné d'avance tant les critiques ne manquaient pas sur ce nouveau type d'autoroute ferroviaire qui impose aux clients deux ruptures de charge sur à peine 180 kilomètres. Par ailleurs, une telle expérimentation a dû être menée alors qu'une seule voie est disponible et que le parcours n'est jusqu'en 2009 accessible qu'aux seules citernes pour des rails de hauteur..... ».

«Si certains clients anciens se sont détournés de l'AFA, d'autres ont testé le système, et notamment des transporteurs par bennes. Même s'ils sont peu nombreux (6 ou 7), ils ont tout de même représenté 10 % du total (près de 2000 passages). Pour y parvenir, certains ont fait transformer leurs remorques par un carrossier, d'autres ont remplacé leur matériel, d'autres encore ont pu agir sur le réglage en hauteur de leurs « ranchers ». Les marchandises ainsi transportées étaient diverses : chimie, pulvérulents ou ferraille, sidérurgie, etc..... ».

«Et, malgré les espoirs des responsables de l'AFA de positionner une cinquième fréquence, pour l'instant, il semble impossible de dégager les sillons souhaités (non seulement la ligne ne fonctionne que sur une voie, mais les travaux quotidiens entraînent la fermeture de l'autre voie entre midi et cinq heures). Au total et dans les deux sens, l'AFA annonce une fréquentation moyenne de 70 %.. ».

«La fermeture pour entretien de différents sites du groupe Arkéma, prévue jusqu'à fin février/début mars. En d'autres termes, les prochains mois devraient être les meilleurs que l'AFA a réalisés depuis son lancement. Toutefois, ce n'est qu'en 2009 que l'autoroute ferroviaire connaît son véritable développement, lorsque les travaux de mise au gabarit international auront été menés à bien. »

«Entre-temps aura été lancé l'appel d'offres en vue de trouver le successeur des équipes actuelles. C'est alors que l'AFA sera étendue davantage vers l'ouest (Lyon) ou vers le sud (Marseille), ce qui permettrait de capter d'autres trafics. En effet, actuellement, empruntent surtout l'autoroute des clients locaux qui peuvent concevoir leur déplacement en fonction des horaires des navettes. Ce qui s'avère impossible pour des transporteurs partis de l'ouest ou du nord de la France et qui préfèrent continuer en camion une fois arrivés à Aiton.

Pour toutes ces raisons, l'Autoroute Ferroviaire Alpine ne trouvera son véritable développement que dans deux ans, lorsque les travaux seront terminés et que la ou les nouvelles plates-formes auront été réalisées. Il est donc déjà grand temps de préparer ces échéances. ».

Jean-Claude Fennec

Transports Actualités n°865 Avril 2007

Extrait Texte 2

ET MAINTENANT, PLACE A L'AUTOROUTE PERPIGNAN-LUXEMBOURG...

Alors que l'autoroute ferroviaire alpine semble bien partie pour démontrer sa pertinence, les circulations d'essai ont démarré le 29 mars dernier sur un autre axe stratégique : Perpignan-Luxembourg. Les ministres des Transports français et luxembourgeois, Dominique Perben et Lucien Lux, ont profité de l'occasion pour inaugurer officiellement cette nouvelle autoroute ferroviaire qui relie Bettembourg au Boulou. Le service commercial doit démarrer le 2 juillet prochain.

«Ce service, exploité par la société Lorry-Rail (1) offrira dans sa première phase une capacité de transport annuelle de près de 30000 semi-remorques, chaque train étant composé de 20 wagons doubles pouvant transporter 40 semi-remorques. « Pour les clients réguliers, le tarif moyen est de 900 € par semi-remorque et par voyage » annonce Lorry-Rail, en soulignant tous les éléments à prendre en compte pour une éventuelle comparaison. Les promoteurs du service évoquent ainsi un temps de

transport de 14 h 30 pour parcourir les 1 050 km qui séparent Le Boulou de Bettembourg, « inférieur à ce qui constaté par autoroute ».

900 € en moyenne par semi-remorque

«Indépendamment des avantages environnementaux, Lorry-Rail met également en avant les économies potentielles en matière de ressources humaines, matériel et carburant, puisque les remorques sont acheminées sans tracteur, ni chauffeur. D'autre part, l'autoroute ferroviaire fonctionne 7 jours sur 7, « à la différence du réseau routier frappé d'interdictions de circulation ». Enfin, « il autorise 44 tonnes de charge maximale, soit un gain de 17 % de charge utile par rapport au transport par route ».

Des arguments qui semblent convaincre, puisque le taux de réservation pour les trois premiers mois d'exploitation dépasserait déjà les 60 %, sachant que chaque opérateur ne peut disposer de plus de 5 passages par jour. Quelques grands prestataires ont déjà manifesté publiquement leur intérêt pour ce nouveau service en signant officiellement un contrat avec Lorry Rail le jour de l'inauguration. Il s'agit des Français Gaudis BM, Geffroy et Giraud International, du Suisse Kuhn + Angel, du Danois Niels Pache Logistiques et du Luxembourgeois LIFT (Transport de verre)..... ».

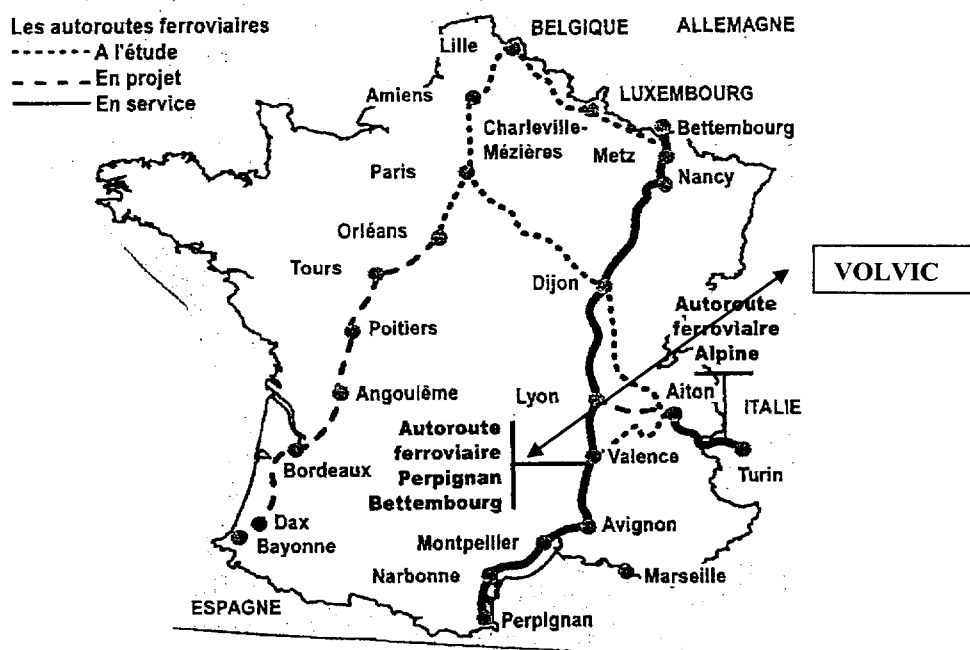
Mise en réseau

« Lors de l'inauguration du 29 mars, Dominique Perben a tenu à rappeler que d'autres projets sont en cours en matière d'autoroutes ferroviaires. Perpignan Luxembourg devrait ainsi bénéficier d'un prolongement vers les pôles industriels et portuaires situés autour du port de Marseille ainsi que vers les agglomérations parisiennes et lilloises. Par ailleurs, une mise en réseau avec l'autoroute ferroviaire alpine est à l'étude et une nouvelle plate-forme à proximité de Dijon est envisagée pour compléter l'offre. Selon le ministère, « une ouverture du service sous deux ans, limité en gabarit haut et donc ouvert aux seules citernes et remorques de hauteur réduite, pourrait être envisagée en fonction des besoins exprimés par les opérateurs ». Des opérateurs largement impliqués dans ces différents projets d'autoroutes ferroviaires, qui ont pour ambition à terme d'être rentables et de ne pas avoir besoin de subventions..... ».

AK

Transports Actualités N°865 - Avril 2007

(2) Comme l'autoroute ferroviaire alpine, Perpignan Luxembourg utilise la technique du wagon surbaissé développée par la société Lohr. L'innovation majeure du wagon Modalohr consiste à permettre un chargement latéral des remorques en épis.



Source : <http://fr.wikipedia.org>

ANNEXE 12 : LES RÈGLES DE GESTION

Les cartons sont acheminés par la société « Les Transporteurs Plane », puis sont rangés dans nos entrepôts. Par la suite, une saisie informatique est effectuée pour mettre à jour les stocks.

Le schéma conceptuel doit tenir compte de la nécessité de gérer quotidiennement les quantités de chaque type de carton en stock. Une commande peut être livrée en plusieurs fois et sur le bon de livraison, le numéro de la commande correspondante est mentionné.

Seules les lignes de production 12, 13 et 14 utilisent les cartons pour emballer les bouteilles.

Il existe trois types de carton : C21, C22, C23.

ANNEXE 13 : LE MODÈLE RELATIONNEL

UTILISER (#N°ligne, #Réfstock, Qté sortie, Date sortie)

COMMANDE (N°boncde, Datecde, #Codefrs)

LIVRAISON (N°bonliv, Dateliv, #N°boncde)

UNITÉS DE PRODUCTION (N°ligne, Nom responsable, Lieu ligne, Fabrication ligne)

FOURNISSEURS (Codefrs, Nomfrs, Nom contact, Adresse1, Adresse2, CP, Tél, Fax, Courriel, Pays)

CARTONS (Réfstock, Type carton, Dimension, Composition, Seuil réappro.)

COMPOSER (#N°boncde, #Réfstock, Qté cdée)

CONCERNER (#N°bonliv, #Réfstock, Qté livrée)

ANNEXE A : LE MODÈLE ENTITÉS - ASSOCIATIONS (à rendre avec la copie)

