



## LES TRANSPORTS LOURDS DU GROUPE EDF

*L'Agence Logistique Nationale  
(ALN)*



CHANGER L'ÉNERGIE ENSEMBLE

# Sommaire

## I- L'Agence Logistique Nationale- SETRAL dans le Groupe EDF

I.1 Les missions

I.2 L'organisation

I.3 Les ressources et moyens

## II- La politique des transports lourds du Groupe EDF

II.1 Les besoins en transports

II.2 Les principaux colis transportés

II.3 La multi-modalité- Une réalité

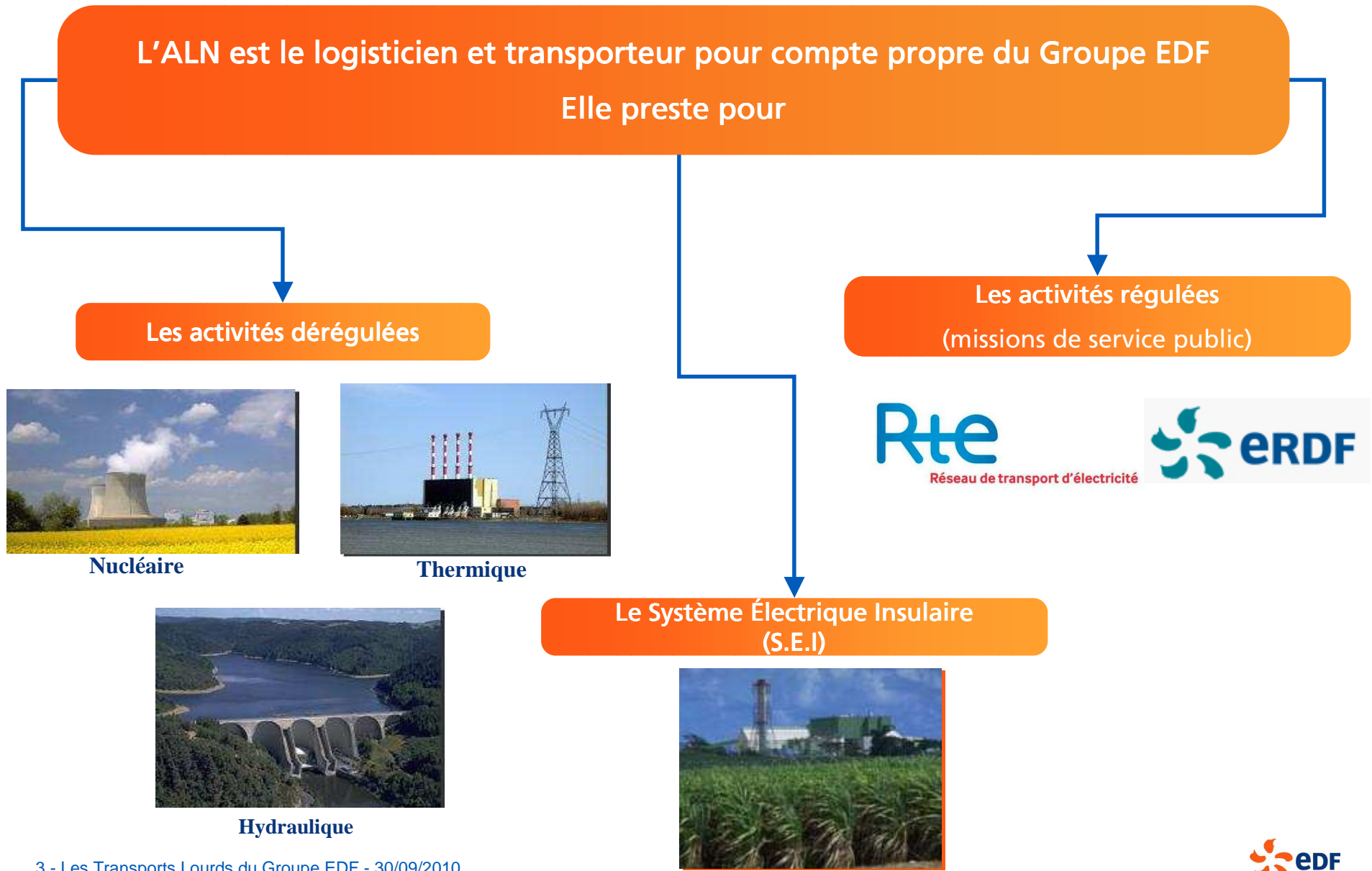
II.4 Le transport routier- un incontournable

## III – Les difficultés rencontrées- Préconisations

## IV- Conclusion- Un dialogue régulier et constructif

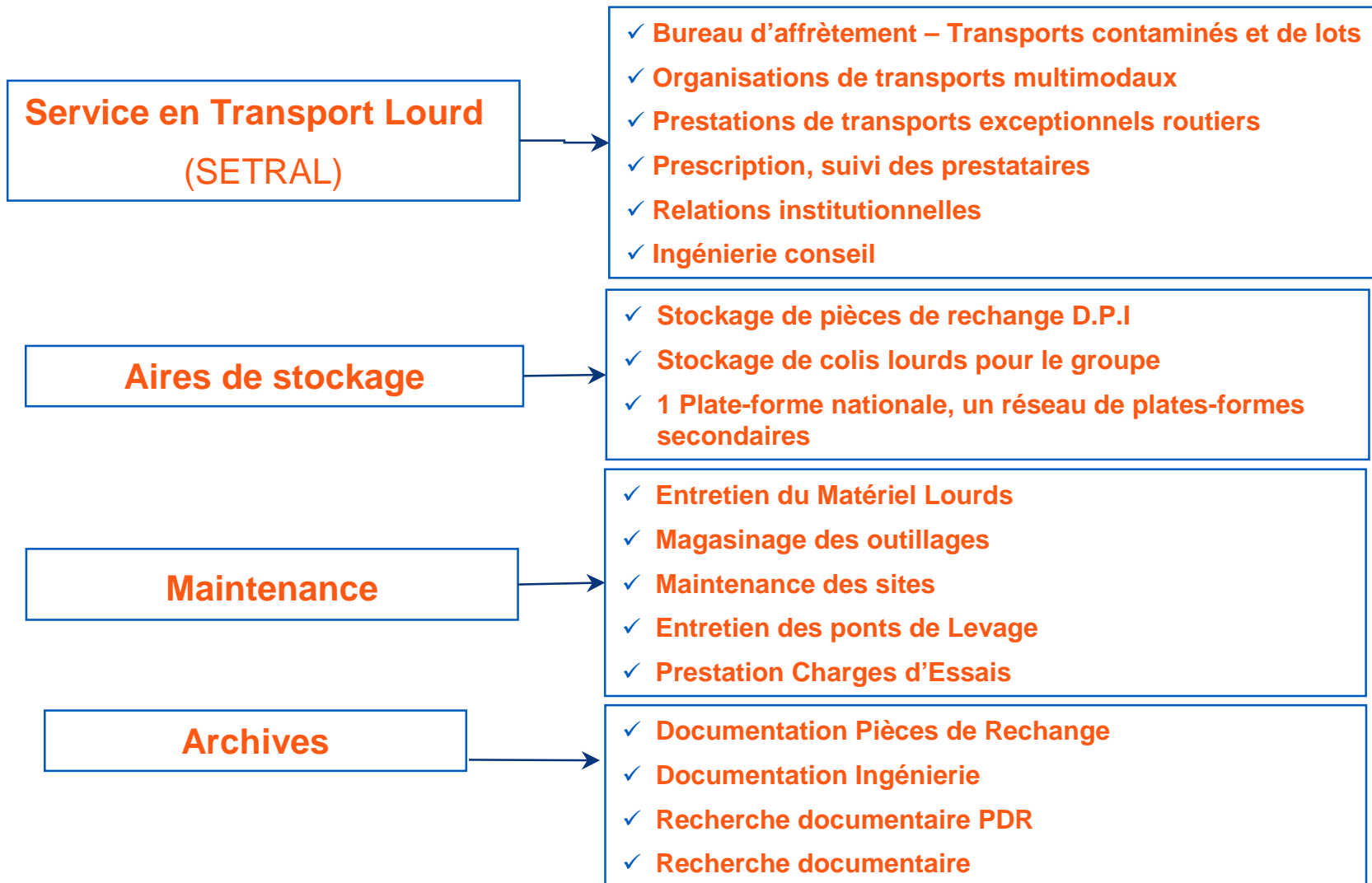


## I.1- Les missions de l'ALN - Présentation Générale

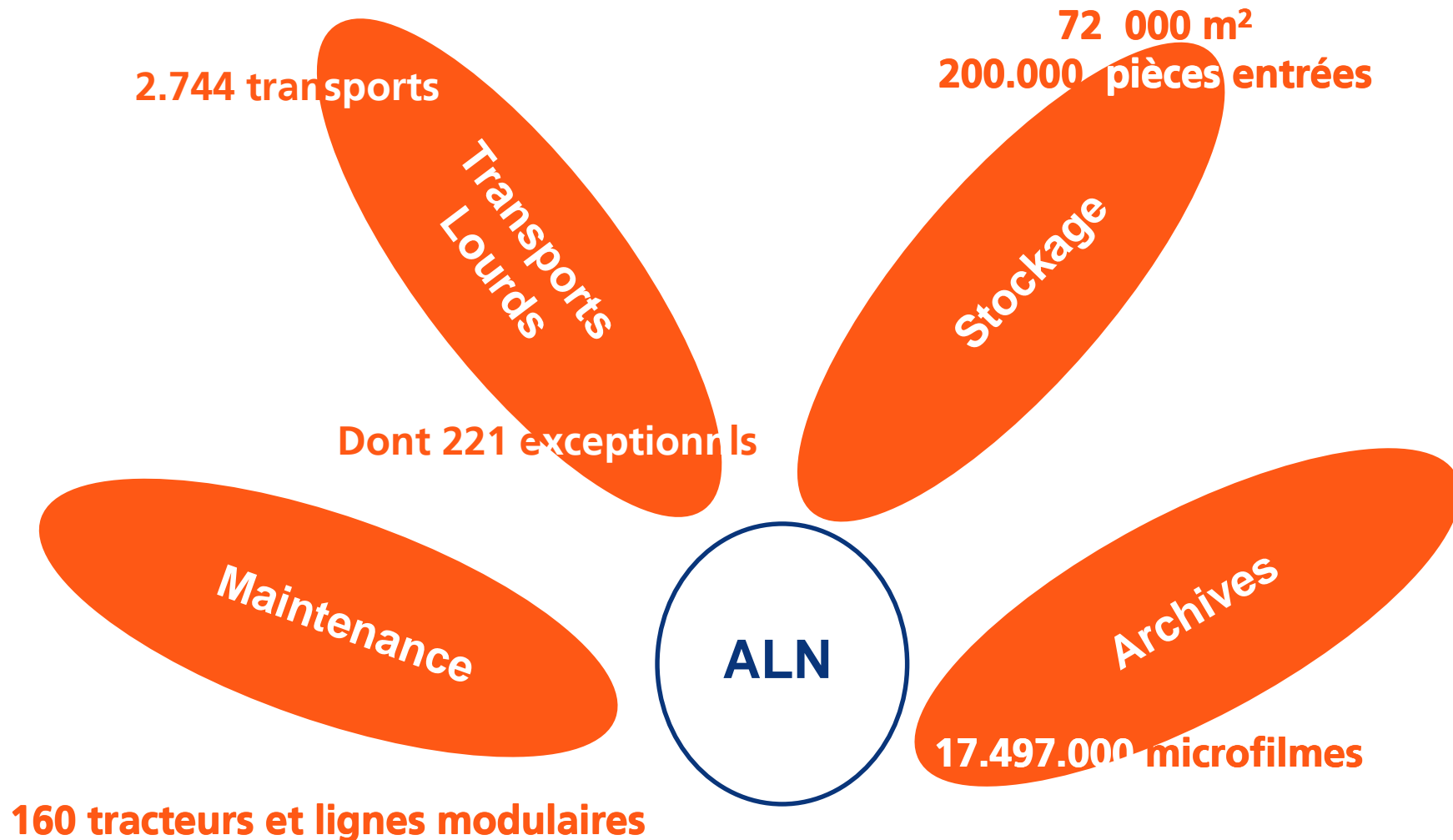


## I.2- L'organisation de l'ALN

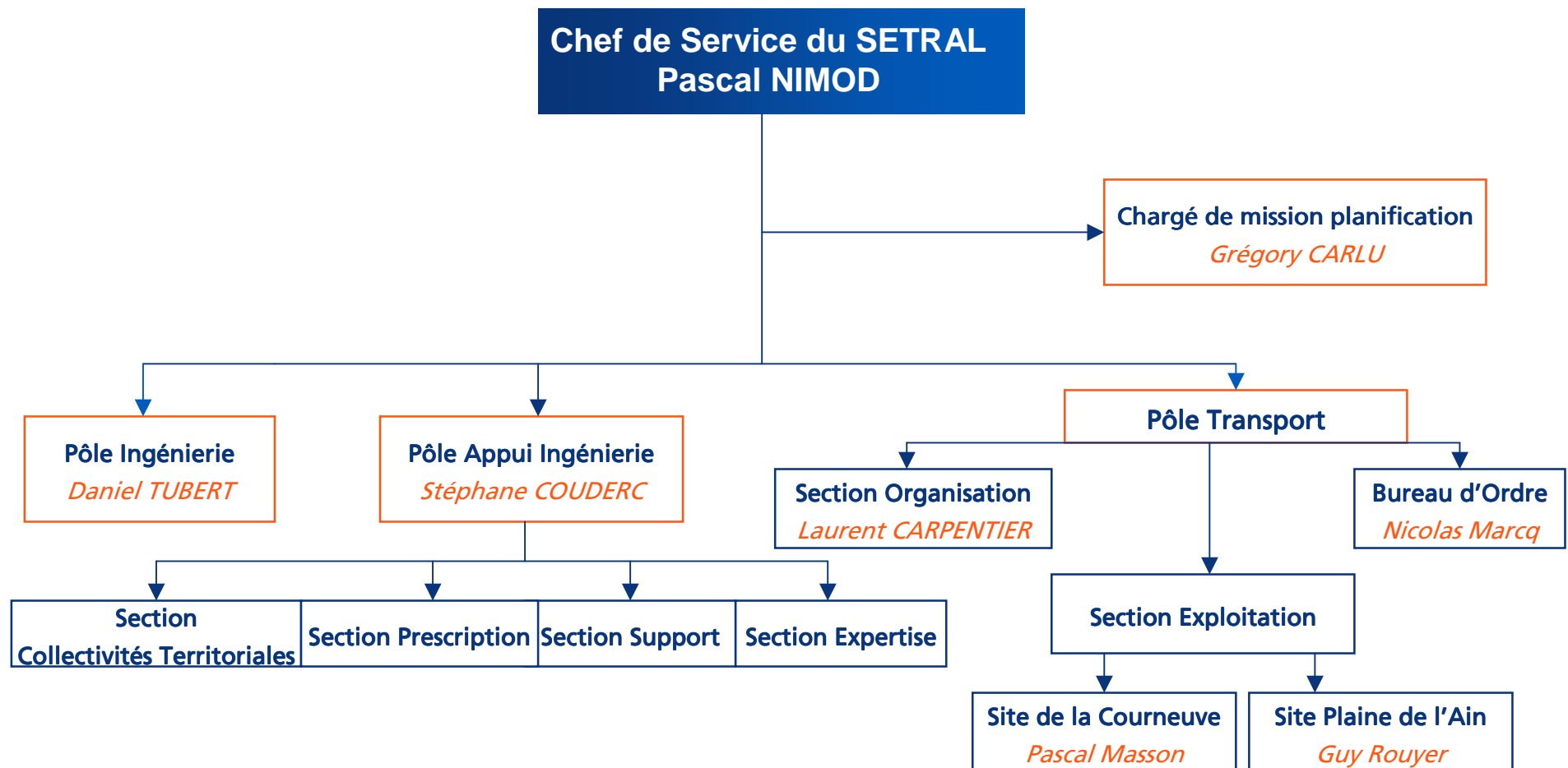
### Les 4 services de l'ALN (*Directeur Yann Baros*)



## I.2- l'organisation de l'ALN - Quelques ordres de grandeurs en 2009

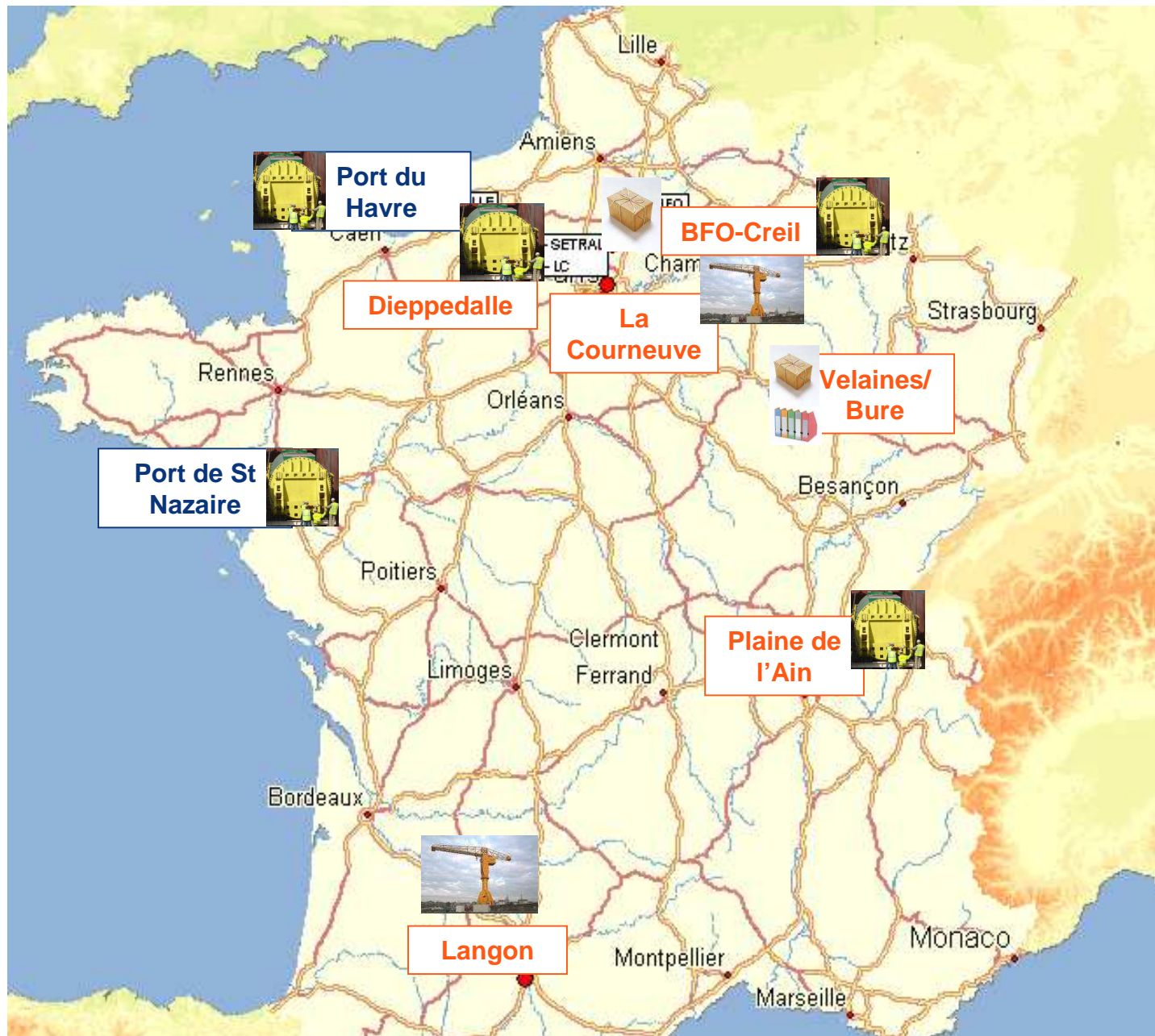


## I.2- l'organisation de l'ALN - Zoom sur le SETRAL





### I.3- Les ressources et moyens de l'ALN - Les principaux sites



#### LEGENDE



Stockage  
Colis < 10t



Stockage  
Colis > 10t



Levage



Archives

En location  
En propre

## I.3- Les ressources et moyens de l'ALN - Moyens en propre

✓ **30** lignes « modulaires super lourds » dont 10 en demi-file.

✓ **64** lignes « modulaires lourds ».

✓ **12** lignes « modulaires légers ».

✓ **1** remorque à poutre 75 tonnes,

✓ **7** semi-remorques exceptionnelles de 27 à 58 tonnes,

✓ **20** semi-remorques routières (plateaux)

✓ **34** tracteurs lourds

✓ **Engins de manutention** (centrale à Vérins 400 t, vérins grimpeurs 600t...)



Tracteur Mercedes 8\*6\*4



Grue de Langon



### I.3- Les ressources et moyens de l'ALN - Moyens affrétés

- ✓ 6 wagons exceptionnels (STSI) exclusivement dédiés au Groupe EDF.
- ✓ Une péniche dédiée au groupe EDF (*Le Porthos*).
- ✓ Un contrat cadre avec 11 transporteurs exceptionnels.
- ✓ Un contrat cadre avec 4 transporteurs matières dangereuses.
- ✓ Un contrat cadre avec 5 levageurs.
- ✓ Des contrats spots avec des commissionnaires de transports



## II-1 Les besoins en transports – Une forte croissance de la demande

- ✓ Vieillissement du parc (*production, postes de transformation et de distribution*)
- ✓ Démantèlement des sites de production existant (*Chooz A, Creys-Malville...*)
- ✓ Construction de nouveaux sites de production (*TAC de Vaires, Montereau, Blénod et Martigues, EPR....*) et de transformation (*THT Cotentin Maine...*)

✓ 195 de transports programmés (88 %)



et 26 de fortuits (12%)



- ✓ 1461 Transnuc (+12%) et 1062 Trancaisse (+24%)
- ✓ Un des défis actuel de l'Agence Logistique Nationale est la pérennisation des lieux de stockage induisant l'abandon des surfaces inadéquates et la recherche de nouvelles plus adaptées et plus accessibles.



## II-2 Les principaux colis transportés



265 t < Générateur de Vapeur < 375 t



330 t < Stator d'Alternateur < 390 t

100 t < Couvercle de Cuve < 130 t



120 t < Transformateur < 180 t

180 t < Rotor d'Alternateur < 260 t



## II- 3 La multi modalité - Une réalité

- ✓ En raison de la réglementation existante (Arrêté du 4 mai 2006) le recours aux modes de transport alternatifs à la route est privilégié et en augmentation constante





## II- 4 Le transport routier – Un incontournable



Le transport routier reste incontournable pour :

- ✓ Les **pré- et post-acheminements** entre les gares / ports et les sites électriques,
- ✓ Les **transports urgents** (*équilibre du réseau électrique, Plan d'Urgence Interne, dérogations nuit, week-end et jours fériés...*),
- ✓ Les **transports sensibles** (*matières dangereuses...*).

Le transport routier doit faire face aux évolutions des infrastructures :

- ✓ Suppression des passages à niveau ferroviaires et routiers,
- ✓ Aménagements urbains non adaptés (existants ou créés,
- ✓ Vieillesse des ouvrages d'art et limitation du tonnage

... et à une législation et un portage administratif de plus en plus contraignants





### III –Les difficultés rencontrées- Illustration





### III –Les difficultés rencontrées - Préconisations

Il est possible de concilier aménagements nécessaires à la sécurité routière (traversée d'agglomération) et la circulation des convois.



## IV- Conclusion - Un Dialogue régulier .....

L'A.L.N et les exploitants de sites électriques doivent dès à présent recréer les liens avec les services de l'État, les collectivités territoriales et les gestionnaires d'infrastructures en amont des projets afin :

- ✓ De préserver et prospector les itinéraires TE routiers "grâce à une veille permanente des travaux hypothétiques.
- ✓ De maintenir le réseau ferroviaire « TEPE » et les moyens de levage portuaires ;
- ✓ De sécuriser dans la durée l'acheminement des matériels et colis lourds du groupe ;
- ✓ D'améliorer les conditions de transit des convois exceptionnels et éviter le mécontentement des administrés lié aux travaux récurrents.
- ✓ De minimiser les coûts des aménagements ;

## IV- Conclusion - ..... et constructif

Mise en place d'un dispositif  
de veille locale

Organisation de tables rondes avec  
les Délégations Régionales

Participation au Salon des Maires

Signature de Conventions de  
passage avec les Conseils Généraux



Passage de l'A6 à Ury mars 2010