

ANNEXE 1

SOLUTION D'UN APPONTEMENT ATTENANT AU COIN SUD-EST DU TERRAIN

Finalement, une grande part des inconvénients de la solution envisagée est essentiellement liée au choix d'utiliser l'appontement existant :

- Il est en mauvais état et l'on peut craindre que sa remise en état ne soit finalement pas d'un coût très différent de celui d'une réalisation neuve,
- Il est près de zones sensibles :
 - . la prise en compte des scénarios très peu probables, que la DRIRE tend tout de même à considérer, comme la rupture guillotine des canalisations GNL à sa racine conduira sans doute à condamner une partie de la plage de la Sarretièrre, car les distances des nuages inflammables sont de 600 m (voire plus suivant les logiciels utilisés),
 - . mais, surtout, l'éventualité d'une brèche intentionnelle (attentat terroriste) sur le méthanier à poste donne un feu dont le rayonnement à 5 KW/m² (donc pratiquement très rapidement mortel) s'étend, d'après les études les plus autorisées (SANDIA LABORATORIES) diligentées par les Autorités américaines, de 1 600 à 2 000 m, distance qui englobe l'Ecole du Verdon,
- Sa liaison avec le terrain du terminal doit franchir 3 voies ferrées et 2 routes menant au terminal porte conteneurs, d'où une problématique d'accès prioritaire à l'appontement des équipes de sécurité du terminal.

Mais, surtout, comme les lignes cryogéniques ne peuvent être de ce fait en site propre, elles doivent donc être enterrées, ce qui, du fait des problèmes de dilatation, n'est possible qu'avec une technologie « pipe in pipe » avec tube en invar, extrêmement coûteuse (environ 40 MM€ pour 900 m considérés). Pour autant, cette solution enterrée n'évitera pas d'avoir à prendre en compte de chaque côté de son tracé une banse de sécurité de 230 m, si on ne considère qu'une fuite limitée, voire de 600 m, si l'on considère une rupture guillotine.

- Enfin, citons que la position même de l'appontement n'est pas totalement idéale du point de vue sécurité maritime, car le trafic desservant les divers établissements du Port de Bordeaux en amont doivent passer dans l'intervalle d'environ 1 350 m entre la bouée -12 et cet appontement et une zone de mouillage située au Nord peut générer des navires à la dérive.

De ce fait, nous avons abordé avec le P.A.B. la possibilité d'implanter un appontement 550 m à l'Est / Sud-Est du coin Sud Est du terminal porte conteneurs dans une zone de bathimétrie 10 à 12 m. Le P.A.B. nous a écrit qu'il pourrait réserver un accueil favorable à une telle solution (cf. Annexe 5).

Il faudrait créer une darse de largeur 300 m et profondeur 450 m draguée à 13,5 m, dans laquelle le méthanier viendrait s'amarrer en marche arrière avec l'aide des remorqueurs, après avoir effectué sa giration dans la zone profonde de plus de 14 m située au Sud Est de l'appontement existant (voir croquis en annexe).

La jetée reliant l'appontement au terminal ferait environ 1 000 m en contournant à plus de 230 m le terre plein du terminal porte conteneurs, donc à distance de sécurité eu égard aux fuites limitées dites crédibles des lignes GNL.

L'appontement serait par ailleurs plus à l'écart du trafic maritime et de la zone de mouillage.

Une telle réalisation ferait arriver la canalisation GNL à l'opposé de la zone administrative du terminal et serait donc d'autant plus satisfaisante que l'on choisirait le plan d'implantation du type n° 2, donc avec zone Process au Sud des réservoirs, à l'opposé de la zone administrative.

Dans ce type de solution, la pomperie d'eau de mer pourrait être implantée en un point de la jetée à distance suffisante du rejet pour éviter un recyclage thermique.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, une telle solution, qui présenterait des avantages majeurs du point de vue sécurité, serait moins chère que la solution de base sur l'appontement existant.

La comparaison sommaire des coûts peut se résumer en toute première approximation comme suit :

En K.Euros

	Solution actuelle	Solution Nouvelle jetée
Génie Civil appontement	5 000 (1)	7 000
Jetée	10 000 (1) (550 m)	30 000 (1 000 m)
Draguages (2)	700	3 500
Lignes GNL sur la jetée	7 500 (550 m)	14 000 (1 000 m)
Liaison GNL entre racine appontement et collecteurs terminal	40 000 (900 m)	/
Autres liaisons – Route – Etc ...	10 000	
	73 200	54 500

(1) Estimation du coût de remise en état à confirmer

(2) Les draguages ont été évalués à 450 000 m³ au départ (3 m sur 15 Ha), puis, en entretien, à 250 000 m³ par an x 7,36 (le coefficient représentant l'actualisation à raison de 6 % sur 10 ans) avec un coût de 1,5 € / m³. De fait, ce coût sera sans doute, d'une façon ou d'une autre, incorporé dans les Droits de Port du P.A.B.

En définitive, il semble bien que le seul inconvénient d'une telle solution serait qu'elle induit des travaux maritimes dans des zones ZNIEFF et NATURA 2000. Mais elle ne serait finalement pas plus polluante de ce point de vue que la remise en état de l'appontement existant (la suppression de ce dernier pourrait d'ailleurs être envisagée, et constituer un plus apporté aux ambitions touristiques de la commune du Verdon).

La réglementation des zones NATURA 2000 donnée en annexe du dossier E imposera qu'une autorisation soit donnée pour des travaux portuaires, mais il en sera de même pour les travaux de draguage de la zone de mouillage en sécurité à créer au large de l'appontement existant.