

ANNEXE 2

RAPPORT DE LA VISITE DU 13 FEVRIER 2008

Appontement du Verdon
Compte rendu suite à examen visuel
par M. P. XERCAVINS le 13 février 2008, avec M. GUERIN - SOFREGAZ

Introduction

L'accès à l'appontement est sous contrôle du port autonome de Bordeaux, qui a un poste de surveillance de l'estuaire juste au départ de cet appontement.

La toute première vue de l'appontement, dont la 1^{ère} partie bien visible de la rive, la seconde plus lointaine (photo n°1), sensiblement parallèle à la rive et au chenal, est celle d'une structure ancienne abandonnée plus ou moins curieusement détruite. Sans doute est-ce l'image qu'en ont beaucoup de personnes d'où a priori le scepticisme sur la valeur de réemploi de cet appontement.

La description qui suit comporte des données numériques qui ne sont qu'approximatives, en l'absence de plans et de moyens de mesure autres que le décompte de pas.

Nos observations ont été faites depuis l'appontement, le plan d'eau à marée basse quand nous avons fait la visite étant environ 12m en contre bas.

Durée d'observations et de photos, 2 heures.

Estacade d'accès (photos 2 à 6)

La toute première partie sur 60m de longueur, dans l'alignement de la voirie à terre, perpendiculaire au rivage, est assez massive et en un état suffisamment bon pour qu'on n'en donne pas de photos.

L'estacade d'accès qui suit comporte 16 travées de 16m.

Les appuis sont constitués d'un portique transversal sur deux poteaux légèrement inclinés réunis en tête par une traverse en béton armé, section 1.20 x 1.20. Poteaux dont la chemise métallique est très fortement corrodée en partie basse (visite faite à marée basse) (photos n°4 et 5). La chemise en acier visible Ø600, est le prolongement du tube qui sert de fondation, et qui a dû être bétonné - profondeur de ces pieux et mode d'exécution non connus mais sans doute assez facilement retrouvables.

Le chevêtre en béton est facilement observable parce que le tablier sur lequel on circule, 6m de largeur, est plus étroit que les portiques transversaux qui ont servi d'appui à la tuyauterie lorsque l'estacade a été utilisée pour l'accès aux pétroliers.

Le tablier lui-même est en béton armé. Il a sans doute été préfabriqué en demi largeur, en travées indépendantes avec joint sec sur chaque ligne d'appui. En bon état.

De cette estacade, on voit côté Sud-Est des restes de fondation et une 1^{ère} travée (côté large) de ce qui a du être autrefois l'appontement d'accès, avec un tracé en courbe (photo n°6).

Appontement (photos n° 7 à 15)

L'appontement d'une dimension hors tout d'environ 40 x 360m. Il a subi une destruction partielle à la fin de la seconde guerre mondiale.

Il est difficile à décrire avec précision en terme de nombre de travées et de structures d'appui, du fait de la disparition plus ou moins complète de certaines d'entre elle, et de la mise en place de tabliers sur des « soubassements » anciens, afin de rétablir la continuité du cheminement pour des véhicules et les canalisations quand le terminal pétrolier a servi.

Les tabliers pontant les brèches sont des poutres en treillis tubulaire, portée 45m, hauteur 4m, section triangulaire avec un gros tube carré à la base, des montants et diagonales en tubes ronds, deux membrures supérieures dont les extrémités sont visibles au dessus du niveau de l'appontement lorsque l'état des « soubassements » récupérés pour servir d'appui a conduit à trouver une zone saine plus facilement en haut qu'en bas.

Largeur de ces tabliers 5m, avec dalle de béton quand ils servent à la circulation, sans dalle béton quand ils ne servent qu'à la pose des tuyauteries.

Selon restes des structures anciennes, il y a un ou deux tabliers de ce type côte à côte (photo n° 11), configuration que l'on trouve également en direction transversale pour rejoindre le môle d'escale (photos n° 19 et 20).

Faute d'entretien, il y a une forte corrosion, qui a pu totalement pénétrer des platines de fixation en extrados du tablier, là où les contacts métal-eau-air sont évolutifs.

On a des vues transversales partielles des tabliers anciens (photos n° 12 et 13), qui correspondraient à une plateforme comportant 8 poutres, associées 2 par 2, entretoisées sur appuis, avec peut-être des blocs « courts » de 24m et des travées entre ceux-ci dont certaines ont complètement disparues.

Ce qui reste de ces tabliers, ce sont des poutres à talon, âme de 0.40m, hauteur 4.50, dalle supérieure de 0.20m ou 0.40m selon zones. L'aspect « net » de certaines sections au nu de grands voiles transversaux montre qu'il s'agissait de sections de joint, donc au droit d'appuis tandis que la travée voisine a disparu. Dans certains cas on voit en élévation la trace de ragréage après démolition d'autres nervures juste au nu de ces voiles.

D'autres vues montrent les restes de structures encore en place dans une travée pour deux nervures en rive, côté Ouest, tandis que dans la travée adjacente au sud ces nervures ont disparu et que les deux suivantes sont encore en place, bien facturées et fléchies (photos n° 14 et 15).

On voit un peu de corrosion d'armatures (des aciers lisses), mais quasiment pas d'éclatements de béton dus à cette corrosion - le béton paraît globalement sain.

Fondations (photo n° 16)

Ce qui en reste de visible hors structures en élévation qui les cachent, à savoir des arases rondes en béton bien érodées de 4m de diamètre, plus par endroit des formes « allongées » perpendiculaires à l'appontement, est sans doute la trace d'un premier appontement des années 1930 - avec un maillage de 15 x 20m environ (3 alignements assez bien discernables en longueur).

Les vestiges actuels avec un maillage devenu difficile à reconstituer, sont certainement consécutifs à la guerre (bombardements, destruction à l'explosif de certains appuis).

Le môle d'escale et les ducs d'albe (photos n° 17 à 24)

Situés côté Sud Est abrité, le môle proprement dit de 30 x 40m est accessible par 2 poutres en treillis métallique (photos n° 17 à 20) identiques à celles disposées sur l'appontement.

Il a dû être réalisé quand on a créé au Verdon après la seconde guerre un terminal pétrolier, dans l'optique d'y accueillir des bateaux jusqu'à 250 000 tonnes, avec 14m de tirant d'eau.

Différents documents de presse se réfèrent à cette période, l'exploitation de ce terminal aurait cessé vers 1980, d'où une absence d'entretien.

Toutes les parties métalliques sont donc fortement rouillées, la zone basse de marnage abondamment recouverte de coquillages sans doute un peu protégée de ce fait de la corrosion.

Il sera nécessaire de retrouver les hypothèses qui ont servi à le dimensionner, contrôler les niveaux d'encastrement des tubes, ceux des couches du terrain, profondeur d'eau.

Conclusions

Concernant le môle où étaient situés les bras de déchargement pour les pétroliers, un fort doute subsiste sur sa capacité à reprendre les descentes de charge des bras de déchargement de GNL et de la structure béton les supportant.

Il ne semble pas possible de ré-utiliser les ducs d'Albe existants tant leur état de corrosion est avancé. Une étude supplémentaire serait de toute manière nécessaire pour déterminer si ces ducs d'Albe seraient en mesure de reprendre les efforts liés à l'amarrage d'un méthanier.

La 1^{ère} partie de l'estacade n'est sans doute pas prévue pour la circulation de véhicules lourds. Si une telle circulation était nécessaire, le renforcement voire la construction d'une estacade neuve, sur 250m de longueur, s'imposerait. Par contre cette suspicion n'existe pas sur les structures massives, bien que très endommagées par la guerre.

Les chevêtres de l'estacade ne sont pas d'une largeur suffisante pour supporter l'ensemble des tuyauteries devant cheminer sur l'appontement (tuyauteries de déchargement de GNL, de retour de gaz d'évaporations, du réseau incendie et des utilités). De plus les lignes de GNL et de gaz d'évaporations étant cryogéniques, des lyres d'expansion seraient nécessaires compte tenu de la longueur de l'estacade, à ce jour il n'y pas de structures existantes qui pourraient permettre de supporter ces lyres.

De même les tabliers en structure métalliques ayant servi au supportage des lignes de déchargement de pétrole ne permettront certainement pas la reprise des efforts des lignes de GNL ni la mise en place des lyres nécessaires.

Photo n°1 - Vue de l'appontement depuis l'estacade

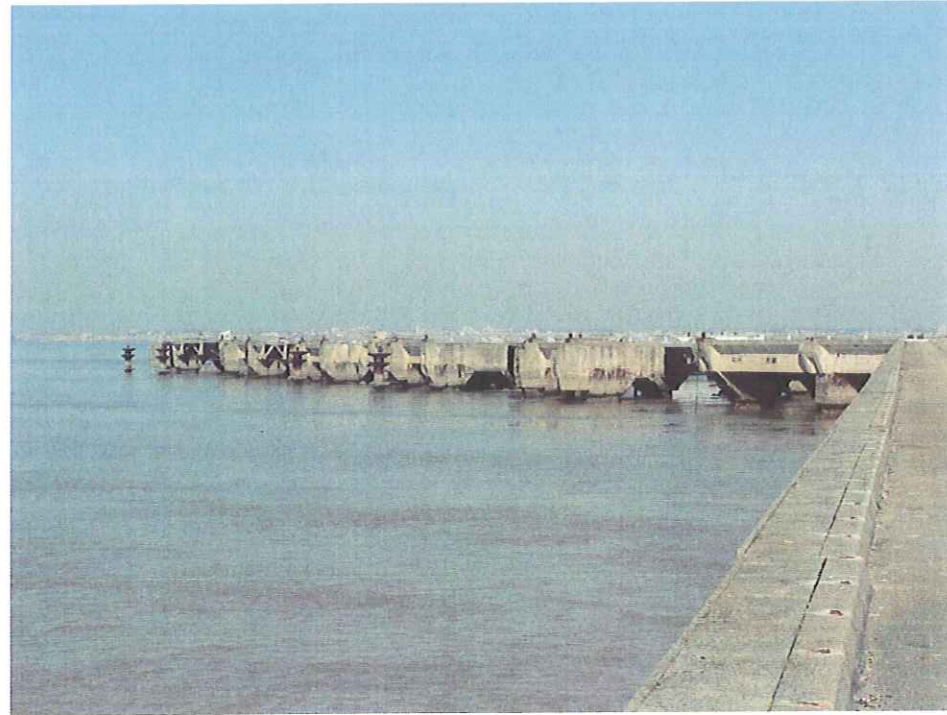


Photo n°2 - Vue de l'estacade depuis l'appontement



Photo n° 3 - Vue de l'estacade depuis l'appontement



Photo n°4 - Vue d'un chevêtre et d'un pieu de l'estacade



Photo n° 5 - Zoom sur un pieu de l'estacade

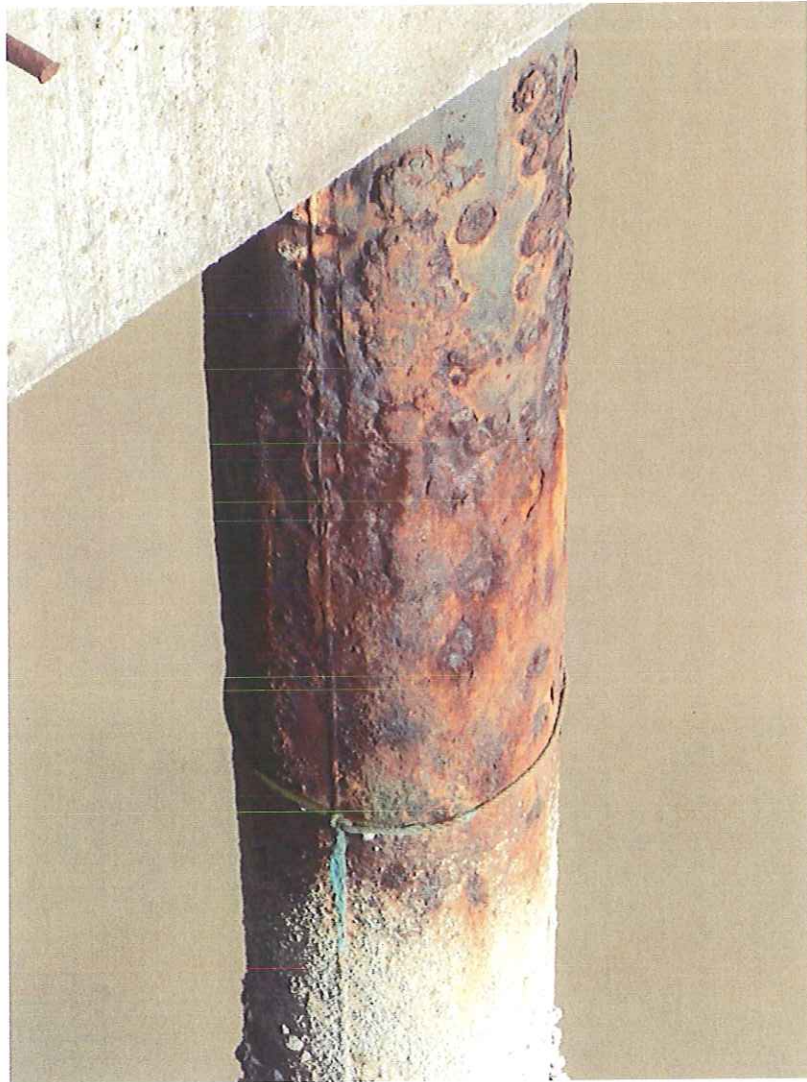


Photo n°6 - Restes de fondations



Photo n°7 - Tablier pour le supportage des tuyauteries de l'ancien terminal pétrolier
(en regardant vers le nord)

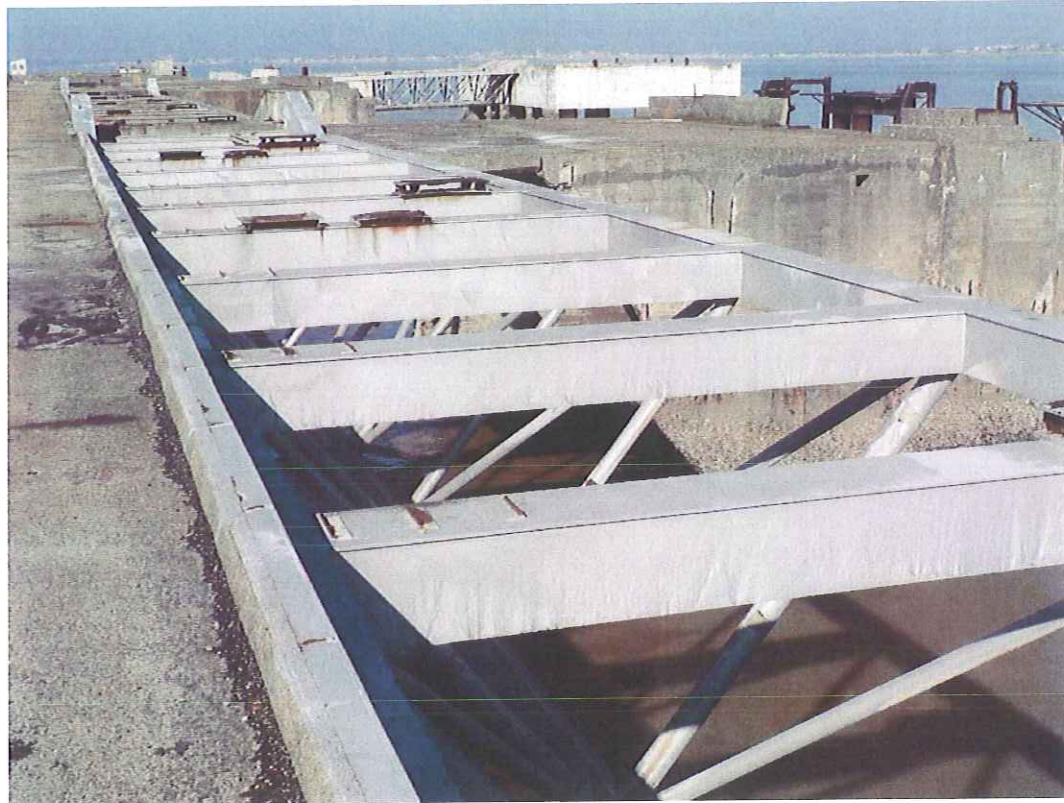


Photo n°8 - Tablier pour le supportage des tuyauteries de l'ancien terminal pétrolier
(en regardant vers le nord)



Photo n°9 - Tablier pour le supportage des tuyauteries de l'ancien terminal pétrolier
(en regardant vers le nord)



Photo n° 10 - Tablier pour le supportage de la route de l'ancien terminal pétrolier
(en regardant vers le nord)



Photo n°11 - Tablier pour le supportage des tuyauterie de l'ancien terminal pétrolier et la route
(en regardant vers le sud)



Photo n° 12 - Ancien Tablier (en regardant vers le sud)



Photo n° 13 - Ancien Tablier à l'extrémité de l'appontement (en regardant vers le nord)



Photo n°14 - Ancien Tablier (en regardant vers le nord)



Photo n°15 - Ancien Tablier à l'extrémité de l'appontement (en regardant vers le sud)

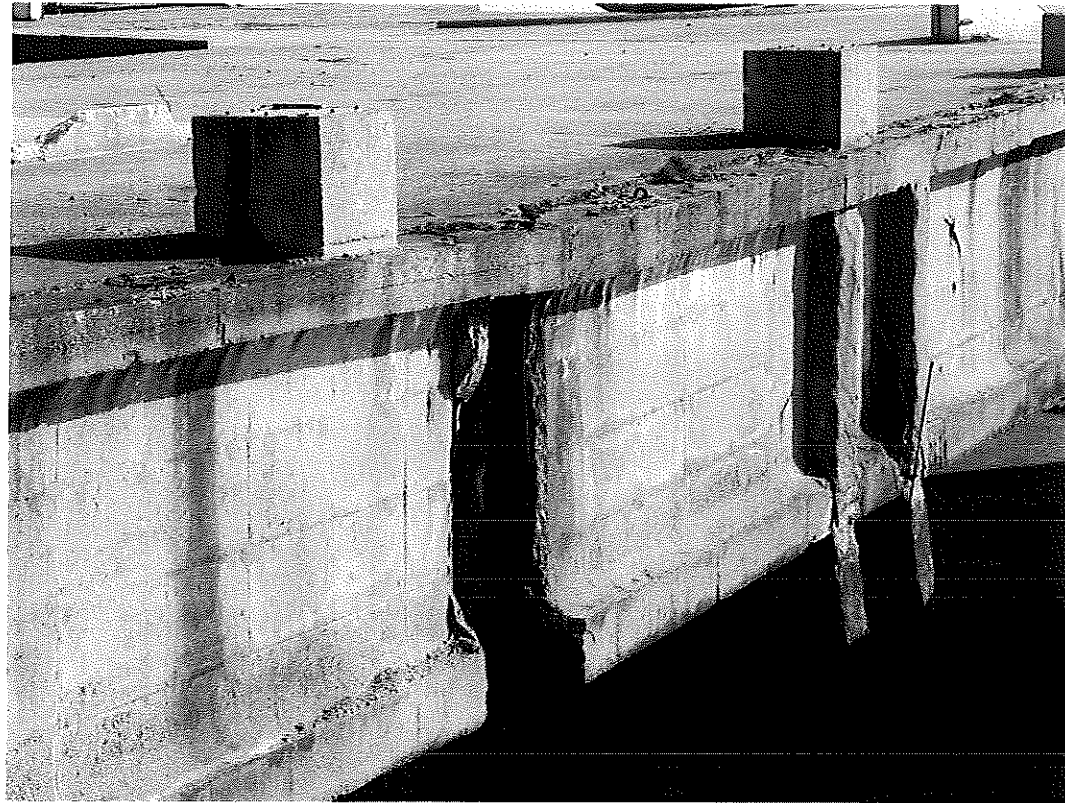


Photo n° 16 - Restes des anciennes fondations (en regardant vers le nord)



Photo n° 17 - Môle et accès (en regardant vers le nord)



Photo n°18 - Môle et accès (en regardant vers le sud)



Photo n° 19 - Môle et accès (en regardant vers l'est)



Photo n°20 - Appontement vu depuis le môle et accès (en regardant vers l'ouest)



Photo n°21 - Vue sur le môle et des ducs d'Albe



Photo n°22 - Vue sur le môle et les ducs d'Albe

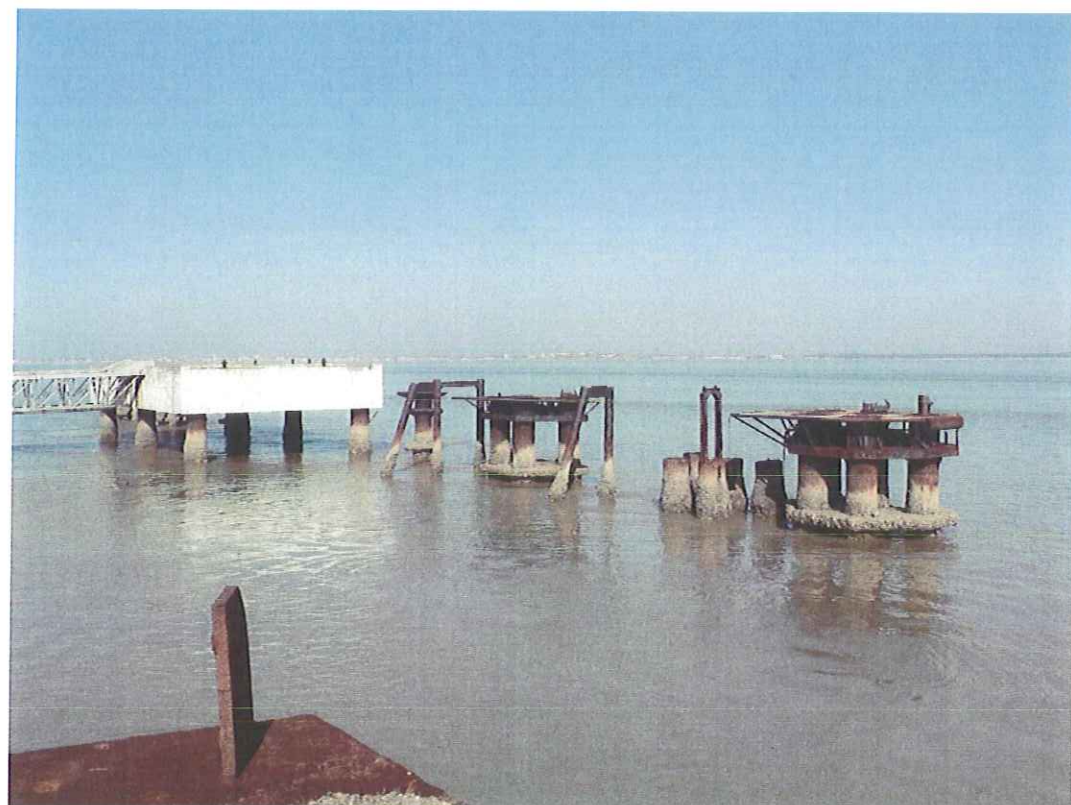
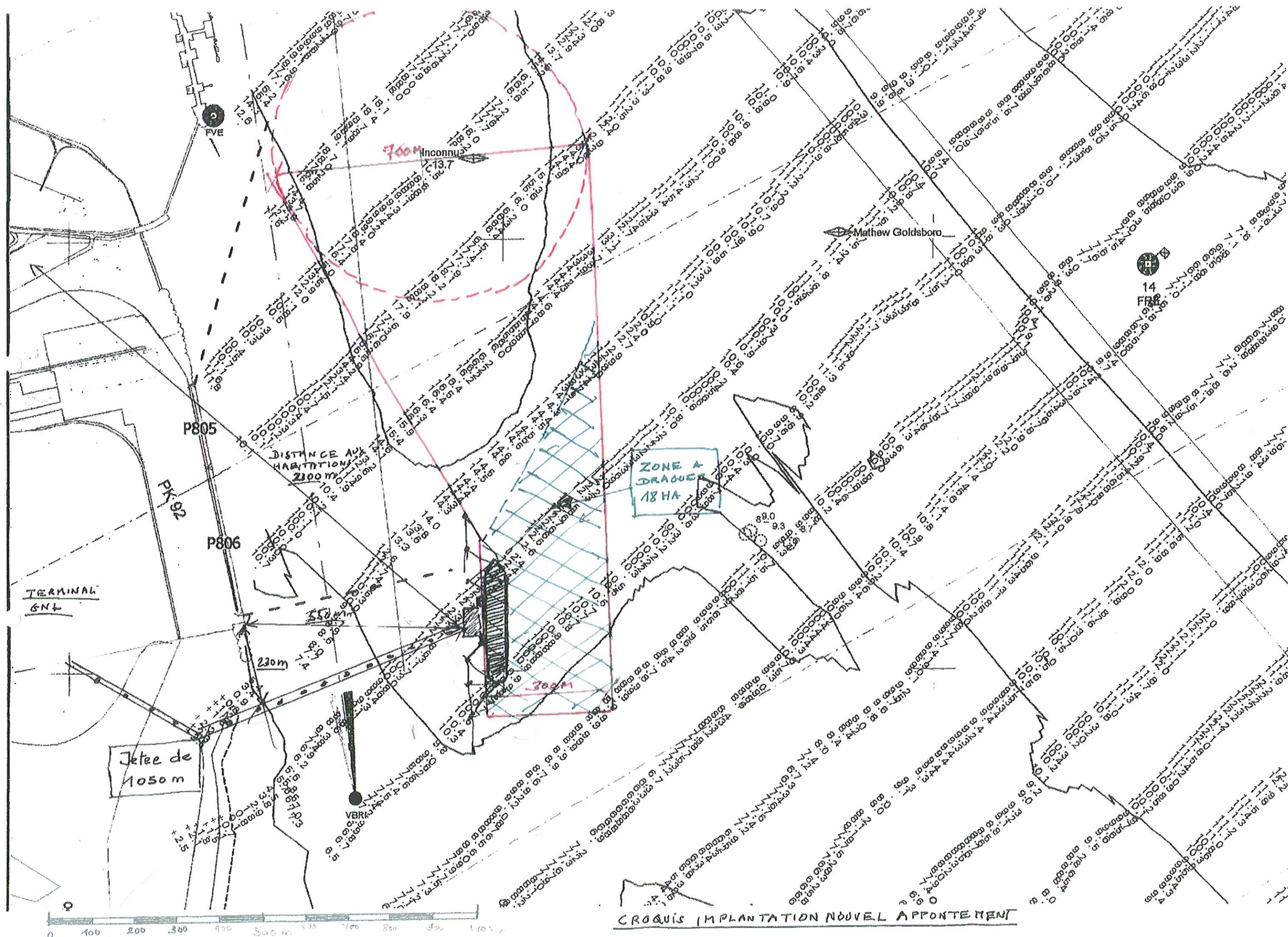


Photo n°23 - Duc d'Albe

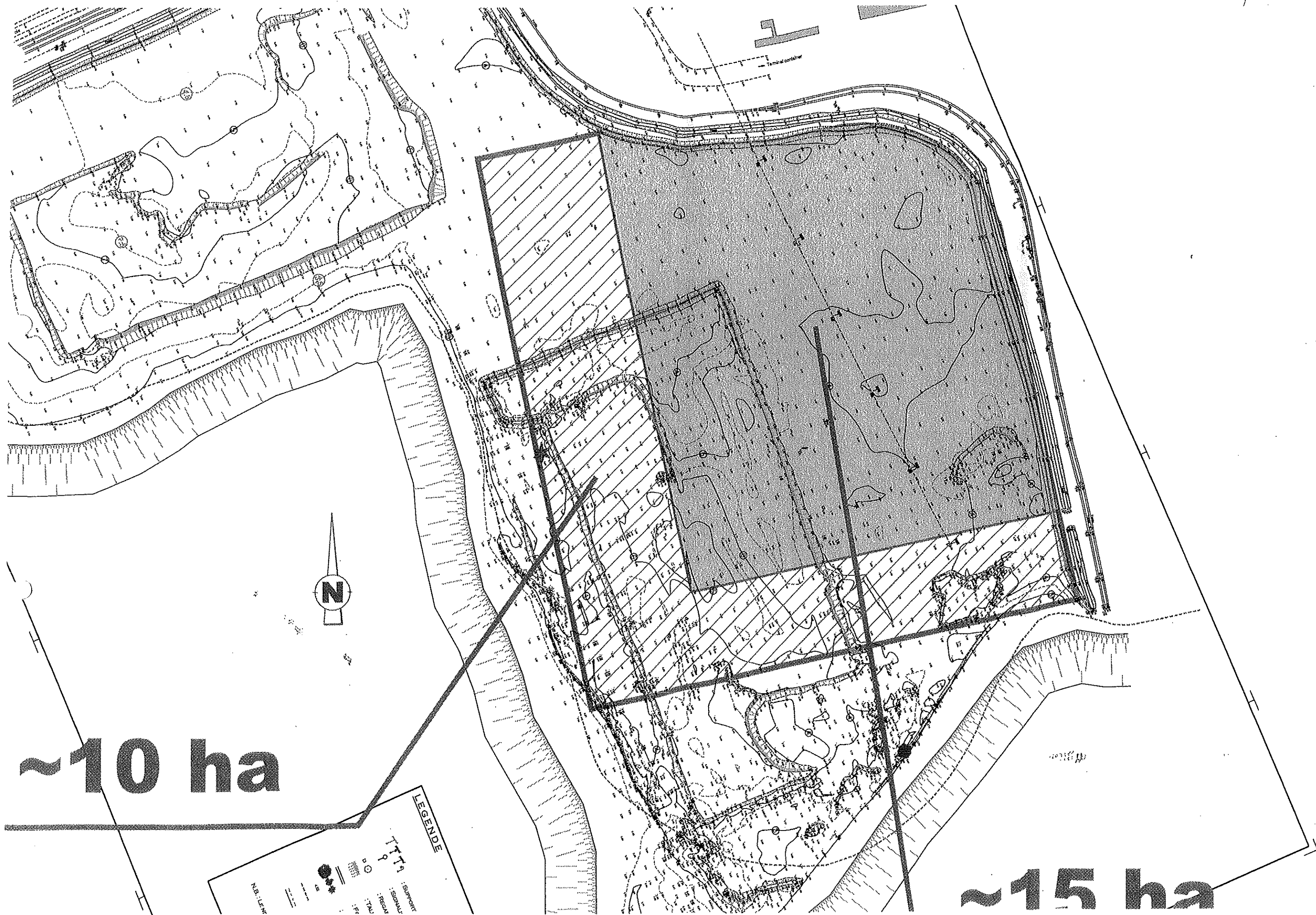


Photo n°24 - Duc d'Albe



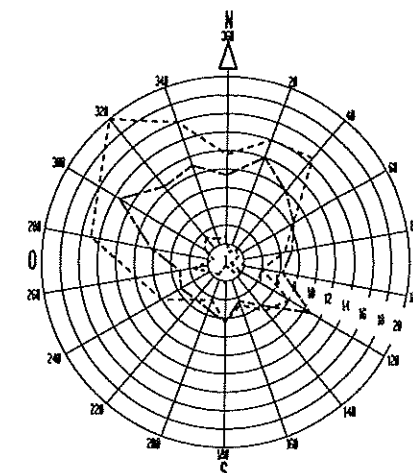
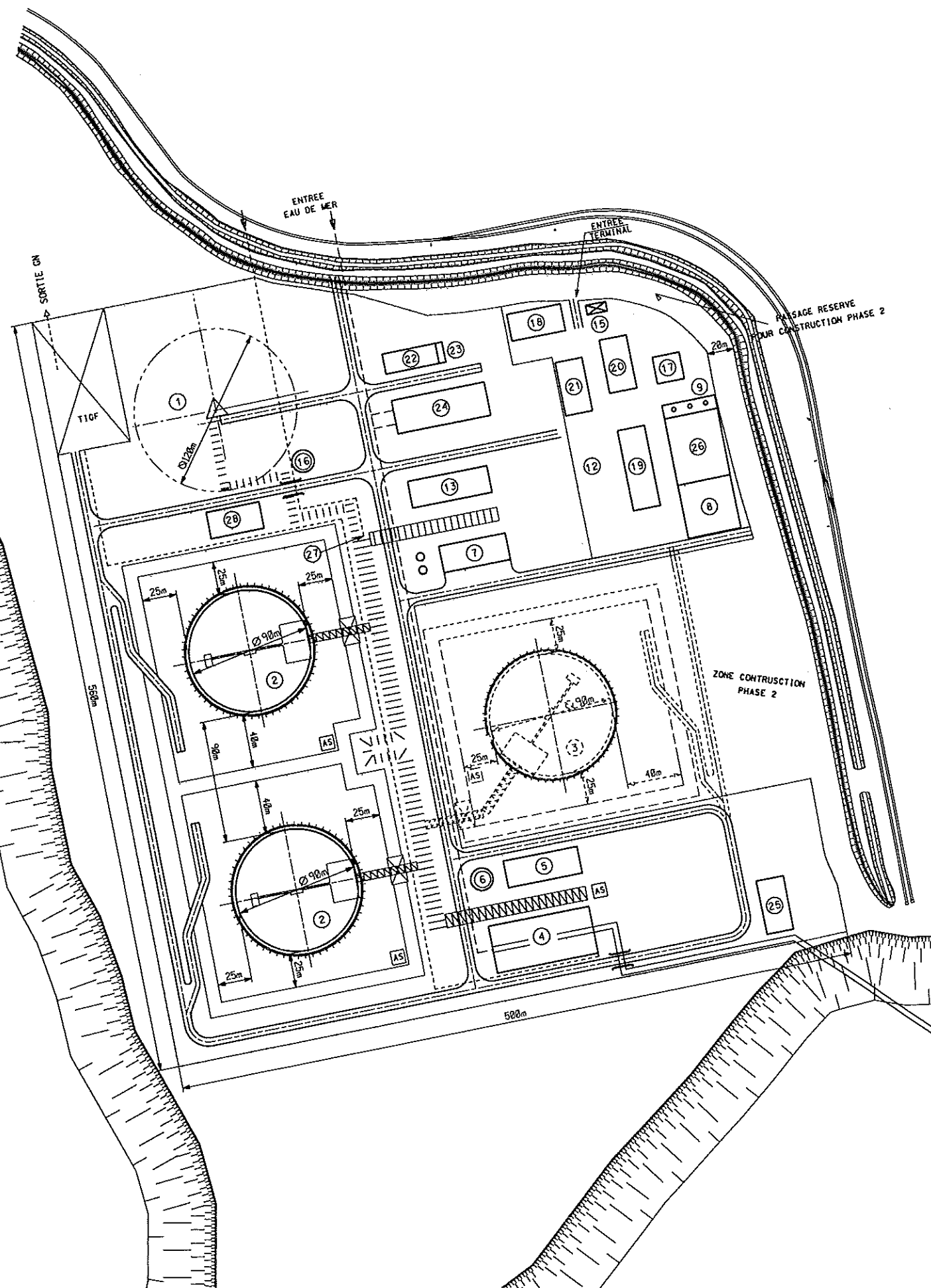


CROQUIS IMPLANTATION NOUVEL APPORTEMENT



~10 ha

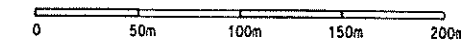
~15 ha



Vitesses moyennes
 V < 1 m/s (7 jours/an)
 1 <= V < 5 m/s (147 jours/an)
 5 <= V < 10 m/s (181 jours/an)
 10 <= V < 15 m/s (29 jours/an)
 15 <= V < 21 m/s (1 jour/an)

Echelle : 1 cm = 2 jours/an

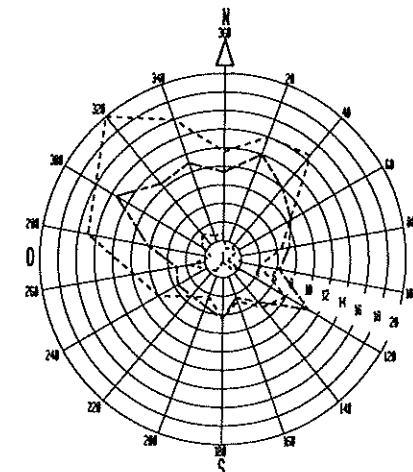
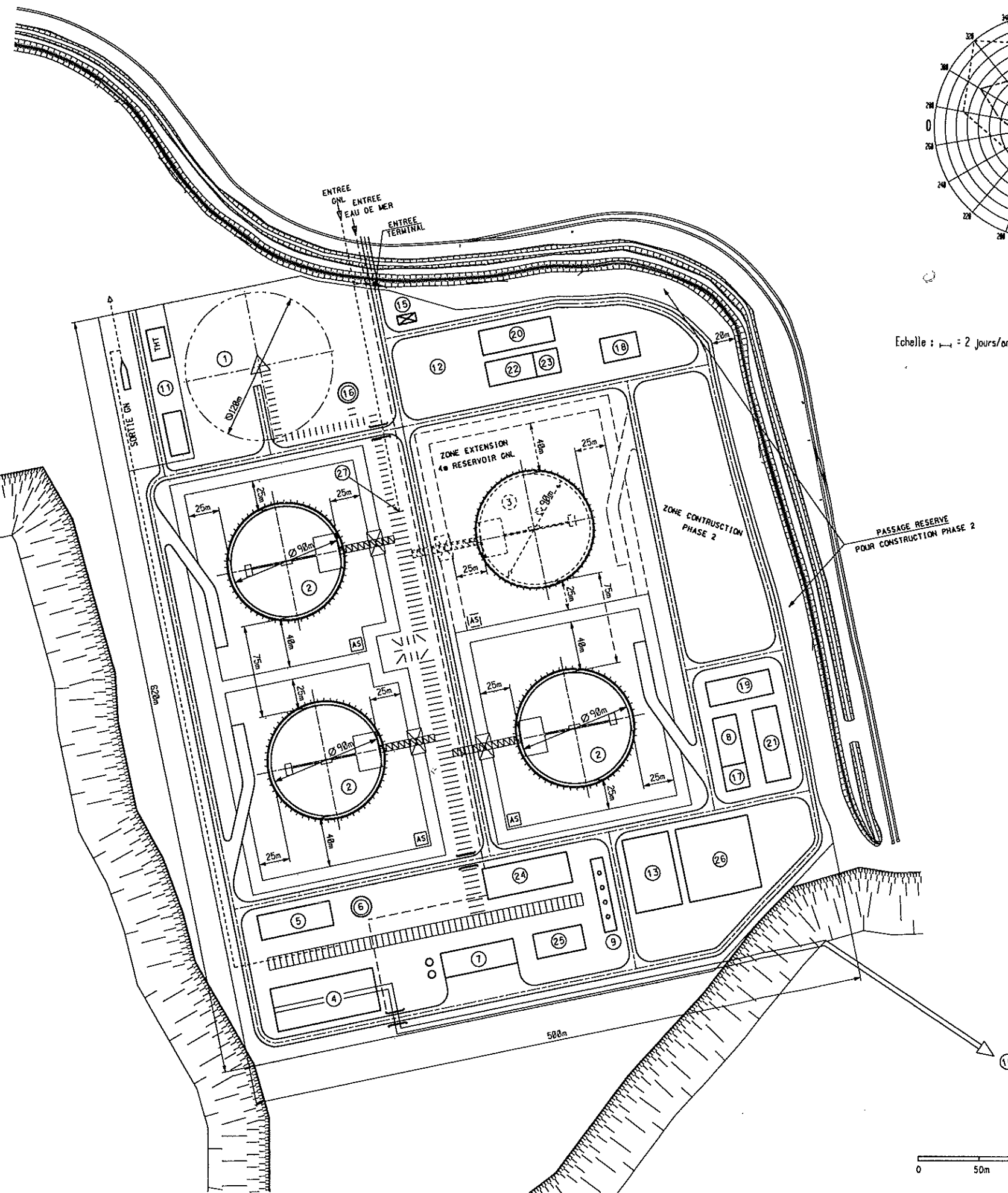
- LEGENDE**
- ① - TORCHE (RAYON D'EXCLUSION 60 m)
 - ② - RESERVOIRS GNL (DIAMETRE 90 m)
 - ③ - FUTUR RESERVOIR GNL
 - ④ - BANC DE REGASEIFICATION
 - ⑤ - POMPES GNL HP
 - ⑥ - RECONDENSEUR
 - ⑦ - COMPRESSEURS DE BOG
 - ⑧ - SOUS STATION
 - ⑨ - POMPERIE
 - ⑩ - REJET D'EAU DE MER
 - ⑪ - POSTE TIGF
 - ⑫ - ZONE PARKING
 - ⑬ - UTILITES
 - ⑭ - POMPES ET RESERVOIR INCENDIE
 - ⑮ - POSTE DE GARDE
 - ⑯ - BALLON DE PURGE
 - ⑰ - DIESEL DE SECOURS
 - ⑱ - LOCAL SECURITE
 - ⑲ - MAINTENANCE
 - ⑳ - BUREAUX
 - ㉑ - MAGASINS
 - ㉒ - SALLE DE CONTROLE
 - ㉓ - LABORATOIRE
 - ㉔ - BOUCLE DE RECHAUFFAGE EAU DE MER (RECHAUFFEUR / POMPES / ECHANGEURS A PLAQUE)
 - ㉕ - TRAITEMENT REJET
 - ㉖ - CENTRALE ELECTRIQUE
 - ㉗ - ARRIVEE GNL (INVAR)
 - ㉘ - ARRIVEE GNL (INVAR)
 - AS - IMPOUNDING BASIN
 - ||||| - PIPEWAY (A TERRE: AVEC TALUS DE RETENTION LIQUIDE)
 - ||||| - PIPERACK
 - == - ROUTE
- NOTA :**
 1 - DIMENSIONS EN m



CE PLAN NE DOIT PAS ETRE EXPLOITE POUR FABRICATION OU CONSTRUCTION S'IL N'EST PAS APPROUVE OU SIGNE ENUS POUR CONSTRUCTION

CE PLAN NE DOIT PAS ÊTRE EXPLOITÉ POUR FABRICATION OU CONSTRUCTION S'IL N'EST PAS APPROUVÉ OU SIGNÉ "ENUS POUR CONSTRUCTION"

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



Vitesses moyennes

V (1 m/s (7 jours/an)

1 < V (5 m/s (147 jours/an)

5 < V (10 m/s (181 jours/an)

10 < V (15 m/s (29 jours/an)

15 < V (21 m/s (1 jour/an)

Echelle : 1 cm = 2 jours/an

LEGENDE

- ① - TORCHE (RAYON D'EXCLUSION 60 m)
- ② - RESERVOIRS GNL (DIAMETRE 90 m)
- ③ - FUTUR RESERVOIR GNL
- ④ - BANC DE REGASEIFICATION
- ⑤ - POMPES GNL HP
- ⑥ - RECONDENSEUR
- ⑦ - COMPRESSEURS DE BOG
- ⑧ - SOUS STATION
- ⑨ - POMPERIE
- ⑩ - REJET D'EAU DE MER
- ⑪ - POSTE TIGF
- ⑫ - ZONE PARKING
- ⑬ - UTILITES
- ⑭ - POMPES ET RESERVOIR INCENDIE
- ⑮ - POSTE DE GARDE
- ⑯ - BALLON DE PURGE
- ⑰ - DIESEL DE SECOURS
- ⑱ - LOCAL SECURITE
- ⑲ - MAINTENANCE
- ⑳ - BUREAUX
- ㉑ - MAGASINS
- ㉒ - SALLE DE CONTROLE
- ㉓ - LABORATOIRE
- ㉔ - BOUCLE DE RECHAUFFAGE EAU DE MER (RECHAUFFEUR / POMPES / ECHANGEURS A PLAQUE)
- ㉕ - TRAITEMENT REJET
- ㉖ - CENTRALE ELECTRIQUE
- ㉗ - ARRIVEE GNL (INVAR)

AS - IMPOUNDING BASIN

||||| - PIPEWAY (A TERRE: AVEC TALUS DE RETENTION LIQUIDE)

||||| - PIPERACK

--- - ROUTE

NOTA :

CE PLAN NE DOIT PAS ETRE EXPLOITE POUR FABRICATION OU CONSTRUCTION S'IL N'EST PAS APPROUVE DU SIGNE 'EMIS POUR CONSTRUCTION'

1	MISE A JOUR	12/02/08	JFT	JFT	JML	DDM
0	PREMIERE EMISSION	29/01/08	JFT	JFT	JML	DDM
REV.	DESCRIPTION	DATE	ETA.	DES.	VER.	APP.

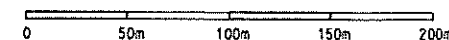
IMPLANTATION PRELIMINAIRE
VERSION 3 (3 + 1 bacs) 107 000 m3

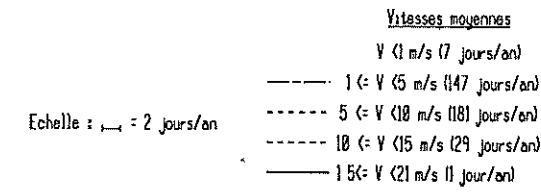
PROJET : TERMINAL GNL DU VERDON

ENDESA - FRANCE

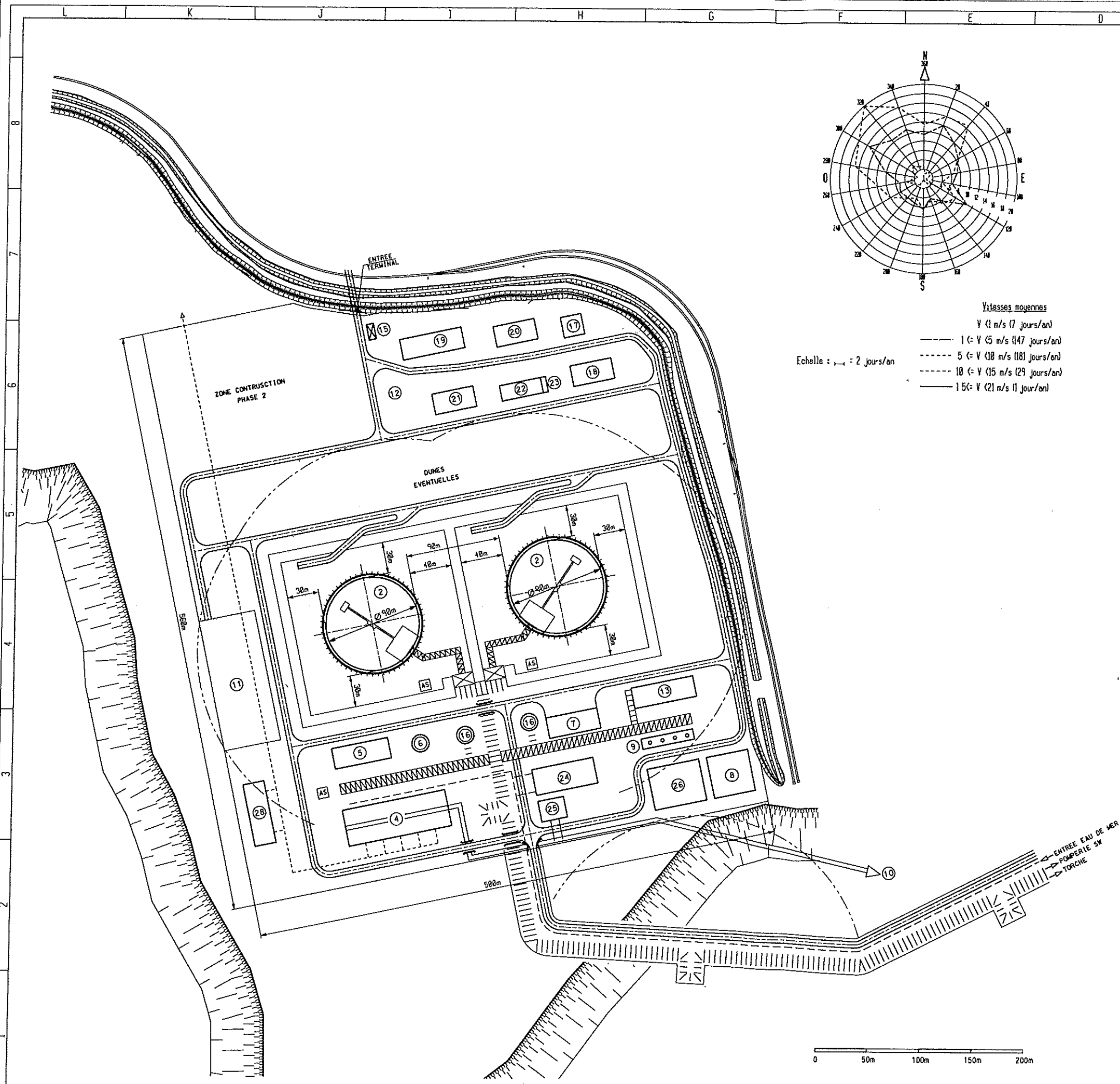
SOFREGAZ
92/98 bd Victor Hugo
92115 CLICHY - FRANCE
Tel 33 (0) 1 41 06 30 00
Telex 620 428 SOFRGAZ
Fax 33 (0) 1 47 37 16 27
E-mail: SZ.clichy@sofregaz.fr

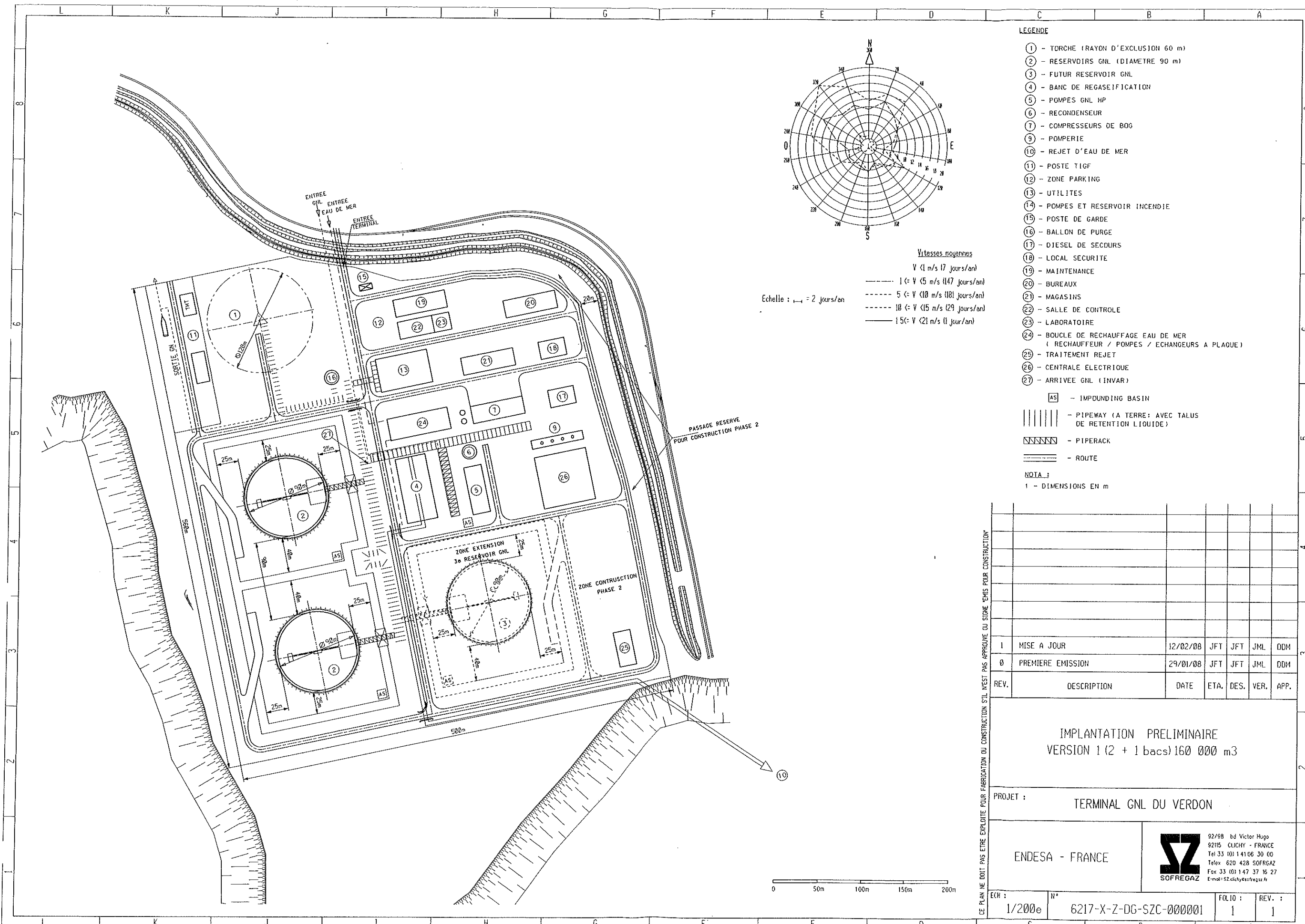
ECH : 1/200e	N° 6217-X-Z-DG-SZC-000003	FOLIO : 1	REV. : 1
--------------	---------------------------	-----------	----------





- | | | | | | | | | | |
|--|-------------------|---------------------------|--|------|-----------|------|----------|--|--|
| CE PLAN NE DOIT PAS ETRE EXPLOITE POUR FABRICATION DU CONSTRUCTION S'IL N'EST PAS APPROUVE OU SIGNE ENIS POUR CONSTRUCTION | | | | | | | | | |
| Ø | PREMIERE EMISSION | 07/03/08 | JFT | JFT | JML | DDM | | | |
| REV. | DESCRIPTION | DATE | ETA. | DES. | VER. | APP. | | | |
| <p style="text-align: center;">IMPLANTATION PRELIMINAIRE
JETTE SUD/EST</p> | | | | | | | | | |
| <p>PROJET : TERMINAL CNL DU VERDON</p> | | | | | | | | | |
| <p>ENDESA - FRANCE</p> | | |  <p>92/98 bd Victor Hugo
92115 CLICHY - FRANCE
Tel 33 (0) 1 41 06 30 00
Telex 520 428 SOFRGAZ
Fax 33 (0) 1 47 37 16 27
E-mail : SZ.clichy@sfrgaz.fr</p> | | | | | | |
| ECH : 1/200e | | N° 6217-X-Z-DG-SZC-000005 | | | FOLIO : 1 | | REV. : Ø | | |





- LEGENDE**
- ① - TORCHE (RAYON D'EXCLUSION 60 m)
 - ② - RESERVOIRS GNL (DIAMETRE 90 m)
 - ③ - FUTUR RESERVOIR GNL
 - ④ - BANC DE REGASEIFICATION
 - ⑤ - POMPES GNL HP
 - ⑥ - RECONDENSEUR
 - ⑦ - COMPRESSEURS DE BOG
 - ⑨ - POMPERIE
 - ⑩ - REJET D'EAU DE MER
 - ⑪ - POSTE TIGF
 - ⑫ - ZONE PARKING
 - ⑬ - UTILITES
 - ⑭ - POMPES ET RESERVOIR INCENDIE
 - ⑮ - POSTE DE GARDE
 - ⑯ - BALLON DE PURGE
 - ⑰ - DIESEL DE SECOURS
 - ⑱ - LOCAL SECURITE
 - ⑲ - MAINTENANCE
 - ⑳ - BUREAUX
 - ㉑ - MAGASINS
 - ㉒ - SALLE DE CONTROLE
 - ㉓ - LABORATOIRE
 - ㉔ - BOUCLE DE RECHAUFFAGE EAU DE MER (RECHAUFFEUR / POMPES / ECHANGEURS A PLAQUE)
 - ㉕ - TRAITEMENT REJET
 - ㉖ - CENTRALE ELECTRIQUE
 - ㉗ - ARRIVEE GNL (INVAR)
- AS - IMPOUNDING BASIN
- ||||| - PIPEWAY (A TERRE: AVEC TALUS DE RETENTION LIQUIDE)
- ||||| - PIPERACK
- ==== - ROUTE
- NOTA :**
1 - DIMENSIONS EN m

Vitesses moyennes
V (1 m/s 17 jours/an)
--- 1 <= V < 5 m/s (147 jours/an)
--- 5 <= V < 10 m/s (181 jours/an)
--- 10 <= V < 15 m/s (29 jours/an)
--- 15 <= V < 21 m/s (1 jour/an)

Echelle : 1 cm = 2 jours/an

CE PLAN NE DOIT PAS ETRE EXPLOITE POUR FABRICATION OU CONSTRUCTION S'IL N'EST PAS APPROUVE DU SIGNE VENIS POUR CONSTRUCTION						
1	MISE A JOUR	12/02/08	JFT	JFT	JML	DDM
0	PREMIERE EMISSION	29/01/08	JFT	JFT	JML	DDM
REV.	DESCRIPTION	DATE	ETA.	DES.	VER.	APP.
IMPLANTATION PRELIMINAIRE VERSION 1 (2 + 1 bacs) 160 000 m3						
PROJET : TERMINAL GNL DU VERDON						
ENDESA - FRANCE			 92/98 bd Victor Hugo 92115 CLICHY - FRANCE Tel 33 (0) 1 41 06 30 00 Telex 620 428 SOFRGAZ Fax 33 (0) 1 47 37 16 27 E-mail: SZ.clichy@sfrgaz.fr			
ECH :	N°	FOLIO :	REV. :			
1/200e	6217-X-Z-DG-SZC-000001	1	1			