

# 5. PROJETS CONNEXES



## 5.1. Le transport du GNL jusqu'au terminal

***A pleine capacité (15 MMCl/an), le terminal du Verdon-sur-Mer devrait accueillir environ 2 méthaniers par semaine.***

Les navires de GNL sont parmi les plus sûrs des navires maritimes. Ils sont spécialement conçus pour répondre aux conditions extrêmes et sont dotés à leur bord de leurs propres systèmes de sécurité comme la lutte contre l'incendie. Au cours des quelques incidents mineurs survenus dans les 50 dernières années avec ces navires, jamais leurs réservoirs n'ont perdu leur chargement.

Dès la haute mer, les pilotes embarquent à bord pour assister l'équipage dans le chenal et l'accostage à l'appontement. Par ailleurs un ou plusieurs remorqueurs accompagnent le navire méthanier dans le chenal d'accès jusqu'à sa destination finale à quai.

Pendant le trajet d'un méthanier jusqu'à l'appontement, la circulation des autres navires s'effectuera selon les règles internationales de la navigation maritime. Une contrainte

spécifique due à la présence d'un navire méthanier concerne le déchargement pour lequel une zone d'exclusion de 200 m autour du navire est exigée.

La « Passe de l'Ouest » est empruntée par les navires pour rejoindre la Gironde. Pour permettre la navigation des bateaux, le Port de Bordeaux effectue une maintenance régulière par dragage.

Etant donné la profondeur actuelle, la plupart des méthaniers peuvent déjà atteindre la jetée, bien que ce passage ne soit possible que pendant un laps de temps défini (marée haute). Au cours de l'avancement du projet, des investigations devront être réalisées pour déterminer si la profondeur donnée et la fréquence de passage des bateaux assurent assez de flexibilité et de sûreté pour les méthaniers actuels et futurs.

***Si l'activité de Pegaz consiste en l'exploitation du terminal, elle s'inscrit dans une chaîne du GNL où existe en amont comme en aval de ce projet d'autres intervenants avec qui 4Gas est en relation. Les approvisionnements de GNL vers le terminal ne sont pas de son ressort, de même que le transport du gaz qui n'est pas le domaine de la société. Ces deux étapes de la chaîne gazière seront assurées par des tiers ; les compagnies maritimes seront en charge du transport jusqu'au terminal tandis que GRT Gaz ou TIGF assureront le transport du gaz jusqu'aux consommateurs. Ces deux types de logistique requerront leurs propres projets d'investissement qui ne seront pas de la responsabilité de 4Gas.***

## **5.2. Le gazoduc de liaison avec les réseaux de distribution**

Le terminal du Verdon sera relié à l'ensemble du réseau national Français de transport de gaz sur le principal gazoduc de liaison entre le Nord de la France et l'Espagne, l'artère de Guyenne.

Les deux opérateurs de réseaux en France sont GRT gaz (Gaz de France) et TIGF (Groupe Total).

GRT gaz gère les réseaux du Nord, du Centre et du Sud-est de la France, TIGF gère les réseaux du Sud-ouest. L'ensemble représente 36.000 km de réseau de transport et 180.000 km de réseau de distribution.

Les deux opérateurs travaillent ensemble sur les possibilités de raccordement du terminal du Verdon et l'augmentation de capacité de transport de l'artère de Guyenne vers le Nord et le Sud.

D'un commun accord entre les opérateurs, le raccordement se fera sur la partie TIGF de

l'artère et c'est également TIGF qui réalisera les travaux.

Lors de l'une des séances du Débat Public, probablement au mois d'Octobre, des représentants de TIGF viendront présenter les études préliminaires de raccordement et les possibilités de tracés qui sont à l'étude.

Lorsque le tracé retenu sera établi, l'opérateur du réseau saisira la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

