## Débat public - Projet de terminal méthanier du Verdon





# CAHIER D'ACTEUR | n°12

**NOVEMBRE 2007** 



**Pilotage de la Gironde** 4, impasse Franklin 33530 Bassens



## Les pilotes de la Gironde

Les pilotes de la Gironde, à l'instar de leurs collègues des autres ports français, assurent, dans la droite ligne de leurs ancêtres, le pilotage de tous les navires marchands ou militaires fréquentant les différents sites portuaires qui jalonnent l'estuaire de la Gironde et les rives de la Garonne, et ce de jour, comme de nuit, 24 heures sur 24, par tous les temps et tous les jours de l'année.

Réunis en syndicat professionnel, tous anciens marins expérimentés, titulaires du plus haut brevet de commandement, ils offrent ainsi aux capitaines des navires leur expertise en matière de manœuvre et leur parfaite connaissance de la topographie locale, de la rivière, des passes navigables et des procédures désormais nombreuses. Au sein de leur fédération nationale, la **Fédération Française des Pilotes Maritimes,** ils veillent à maintenir pour chacun d'eux le meilleur niveau de compétences qu'exige la mission qui leur est confiée. L'Etat français impose à la plupart des navires de recourir à leurs services dans un souci de préservation de l'environnement, de protection des installations portuaires et de la sécurité des femmes et des hommes qui y travaillent. Le monopole qui leur est dévolu dans chaque port est un gage de sérieux et de qualité, car les mettant à l'abri de la concurrence dans un domaine où la sécurité ne saurait s'accommoder de la recherche du moindre coût.

## → Le pilotage de la Gironde en 2007

Les pilotes de la Gironde sont aujourd'hui au nombre de 21, tous dans la lignée de ce qui précède, et sont équipés des outils les plus modernes pour exécuter leur service, quelles que soient les conditions météorologiques.

Ainsi, ils disposent d'une vedette rapide de haute mer et d'un hélicoptère (EC 135) ultramoderne répondant aux critères de sécurité les plus exigeants des grands transporteurs maritimes de matières dangereuses pour servir les navires au large de Cordouan. Ils exploitent aussi la couverture Radar de l'embouchure et disposent de deux vedettes plus petites pour le travail sur rade intérieure.

Dans l'état actuel du trafic du port, ils sont amenés à piloter très régulièrement des navires porte-conteneurs de plus de 200 mètres de long entre les quais du Verdon et la mer, et il n'y a pas si longtemps, ils manoeuvraient encore des supertankers jusqu'à 300 000 tonnes à l'ancien appontement pétrolier quand les raffineries de Gironde fonctionnaient encore. Pour ce faire, ils utilisaient, tout comme aujourd'hui, les remorqueurs portuaires afin d'effectuer ces opérations en toute sécurité.





## Les futurs navires méthaniers



Les passes d'entrée en Gironde évoluent en permanence, mais sont régulièrement draguées pour y entretenir la profondeur et les pilotes de la Gironde y sont présents chaque jour. Elles sont aussi soigneusement balisées et leur largeur les rend tout à fait navigables, même pour des navires de la taille de ceux pressentis, et par quasiment tout temps. Si l'on compare avec les anciens supertankers, les méthaniers seront plus puissants, plus rapides et plus manoeuvrants et leur prise en charge ne posera aucune difficulté, dans un environnement technologique qui s'est de surcroît beaucoup perfectionné.

## → Le pilotage de ces navires

Ces grands navires seront pris en charge au large, à environ 20 Km dans l'ouest du phare de la Coubre, donc bien avant les bancs et la passe d'entrée. Au-delà d'une certaine taille (longueur 250m), il y aura deux pilotes maritimes à bord. Ces pilotes embarqueront le plus souvent à l'aide de leur hélicoptère basé à Soulac, ou à l'aide de leur vedette rapide basée à Port Bloc.

Un remorqueur d'escorte (non imposé en Loire), si sa mise en place est décidée, établira, le plus souvent, une remorque à l'arrière et accompagnera ainsi le navire jusqu'à l'appontement.

Durant la remontée du chenal, le navire progressera à une vitesse de sécurité adaptée, permettant à l'éventuel remorqueur d'escorte d'être immédiatement efficace en cas d'avarie de gouvernail ou de panne moteur. Cette phase de l'opération prendra entre 1 heure et 1h30 selon les conditions de courant.

Son cheminement fera l'objet d'un suivi permanent depuis les bureaux du pilotage et la Capitainerie de Bordeaux grâce au radar d'estuaire et il sera bien sûr en liaison permanente avec les divers services portuaires concernés.

Le ou les pilotes seront aidés par le recours aux nouvelles technologies, en particulier le PPU, dispositif permettant le suivi de la position, des vitesses d'approche et de bien d'autres paramètres avec une précision inégalable.

A l'approche de la Pointe de Grave, 3 ou 4 remorqueurs portuaires, selon la taille du méthanier, se présenteront près du navire et établiront leurs remorques selon les indications du pilote.

Puis ce sera la phase d'approche et d'accostage du navire, sous la maîtrise du ou des pilotes, et enfin l'amarrage, opération dans laquelle interviendront les lamaneurs de Bordeaux, qui disposeront de vedettes et de moyens humains en nombre suffisant pour accueillir et amarrer le navire dans les meilleures conditions. Cette dernière phase durera entre 1h et 1h30 selon la taille et l'équipement du navire.

Le départ, aussi appelé l'«appareillage», se déroulera de la manière inverse, avec des moyens identiques qui pourront toutefois varier en fonction de la taille du navire, de son tirant d'eau et des conditions météo.



# CAHIER D'ACTEUR Pilotage de la Gironde



## Les retours d'expérience

Dans les années 80, des méthaniers sont venus régulièrement en Gironde effectuer des transbordements de GPL, à l'ancre sur rade de Suzac ainsi qu'à quai à Pauillac. Parmi eux le Ben Franklin, 275 m de long, 41 m de large, 14 m de tirant d'eau! Cette ronde de navires a duré presque 18 mois sans émouvoir les riverains habitués, à l'époque, à voir des grands navires fréquenter l'estuaire. Certes les cargaisons n'étaient pas du méthane mais d'un point de vue strictement nautique, la difficulté était la même et les moyens techniques d'alors n'étaient pas ceux d'aujourd'hui.

#### Pourtant, il n'y eut jamais d'accident.

A la même époque, et depuis les années 60, comme évoqué précédemment, des supertankers jusqu'à 300 000 tonnes, véritables géants des mers, accostaient régulièrement à cet appontement du Verdon que l'on veut réhabiliter aujourd'hui. Ce trafic a duré 25 ans...!

#### Il n'y a pas eu non plus d'accident majeur.

Enfin, nos voisins de St Nazaire ont hérité de notre trafic de pétrole brut depuis 1987, date à laquelle la dernière raffinerie de Gironde a fermé. Dans le même temps, ils voyaient un terminal méthanier s'installer sur leur rive. Les grands méthaniers ainsi que les supertankers fréquentent depuis plus de 25 ans l'estuaire de la Loire, comparable en bien des points à celui de la Gironde.

Là-bas, ces grands navires (et ils sont nombreux) passent à environ 300 m de la côte et à 800 m du centre ville de St Nazaire, les méthaniers ne

bénéficient d'aucun remorqueur d'escorte, tout au plus, la **navigation commerciale** est-elle suspendue pendant leur manœuvre.

Là encore aucun problème.

# Les impacts sur le trafic portuaire et la sécurité de la navigation

Actuellement ce sont environ 1500 navires qui entrent chaque année en Gironde. La création d'un terminal méthanier amènerait environ 100 navires de plus, soit moins de 7% d'augmentation des mouvements, nous serions encore bien loin des chiffres de Fos ou Rotterdam! Le recours éventuel au remorqueur d'escorte et la doublure du pilote pour l'accueil de ces nouveaux navires, représenteront un luxe de précautions comparativement aux autres navires fréquentant l'estuaire. En effet, toute l'année transitent dans l'estuaire des cargaisons dangereuses ou polluantes telles que le butadiène, l'ammoniaque liquéfié, le méthanol, le repex, les ammonitrates, le butane, le propane, le pétrole brut extrait des gisements landais, les divers fiouls lourds, et bien sûr tous les produits raffinés comme le super, le gasoil, le kérozène, pour ne citer que ceux-ci.



Ces marchandises sont acheminées vers Pauillac, Blaye, Ambès ou Bassens, dans des zones plus resserrées, où la navigation peut s'avérer plus délicate que sur l'aval de l'estuaire. Il va sans dire que tous ces navires sont traités avec le même professionnalisme qui rassure les populations riveraines, pourtant les risques sont aussi élevés, voire plus qu'avec le méthane.



## CAHIER D'ACTEUR Pilotage de la Gironde

## Le Pilotage de la Gironde, acteur économique local

Le Syndicat des Pilotes de la Gironde dispose d'infrastructures à Bassens mais aussi au Verdon et à Soulac. Il emploie 21 pilotes mais aussi 26 salariés dont une vingtaine séjournent et travaillent sur ces deux derniers sites du Nord-Médoc, certains y vivent. Le Pilotage de la Gironde non seulement offre des emplois locaux mais participe aussi à la consommation et donc à la vie économique du canton. Il fait souvent appel aux entreprises de la région pour ses besoins en fournitures, hôtellerie, entretien, réparation navale et BTP.

## Conclusion

Les moyens nautiques, aériens et radar dont ils disposent, ainsi que la disponibilité et le niveau de compétence des pilotes garantiront aux futurs méthaniers le meilleur service, la largeur du chenal d'approche permettra une navigation sûre et l'étendue de la zone d'évolution aux alentours de l'appontement autorisera des manœuvres en toute sécurité sur une rade par ailleurs bien abritée en cas de tempête.

Les pilotes de la Gironde, dans leur rôle d'expertise nautique ne voient aucun obstacle à la venue de tels navires.

En tant que riverains «initiés», puisqu'ayant pour la plupart fréquenté le monde du transport d'hydrocarbures dans leur carrière de navigant, ils ne se sentiront pas menacés dans leur station située à proximité de l'installation.

Enfin, en tant qu'entreprise de service portuaire, le syndicat des pilotes, longtemps confronté à la baisse inexorable du trafic du port de Bordeaux, a dû sans cesse s'adapter au travers de réformes, restructurations qui ont malheureusement débouché sur des suppressions d'emploi, tant chez les pilotes que chez toutes les catégories de personnel.

Pour toutes ces raisons, les Pilotes de la Gironde ne peuvent que se réjouir de la venue au Verdon de 4GAS et de son impact bénéfique sur le trafic portuaire, dès lors que seront prises en compte les exigences environnementales.

Les cahiers d'acteurs reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de cahier d'acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.



cndp

du débat public Projet de terminal méthanier au Verdon

### Pour joindre la Commission particulière du débat public :

Commission particulière du débat public - Projet de terminal méthanier au Verdon 17, cours du chapeau rouge - 33000 BORDEAUX

Téléphone: 05 56 52 59 31 - Fax: 05 56 52 71 47 **Courriel**: contact@debatpublic-terminal-leverdon.org **Site internet**: www.debatpublic-terminal-leverdon.org