

SPPPI ESTUAIRE DE L'ADOUR
REUNION THEMATIQUE SECURITE
Mardi 11 octobre 2011

Présents

M. NUNEZ - Sous-préfet de Bayonne
M. DAUBAGNA - Adjoint à l'environnement, Mairie Anglet et Président du SPPPI
M. PAGANI - Commandant du Port, DDTM64
M. BOULAIGUE - DREAL, Responsable UT 64
M. LABELLE - DREAL, Responsable UT 40
Mme BOURGEOIS - Préfecture des Landes, Chef SIDPC
M. FARGUES - ARS, DT 64
M. CHOPIN - ARS, DT 40
M. VOISIN - DDTM 64/ DML Capitainerie
Mme DUHART - Adjointe environnement, Mairie de Boucau
M. PERRET - Adjoint à l'environnement, Mairie de Tarnos
Mme BIRLES - Elue, Mairie Tarnos
M. CAUSSE - Conseiller municipal, Mairie de Bayonne
M. CURUTCHET - Responsable Service Hygiène et Sécurité, Mairie de Bayonne
M. LAMBERT - Directeur Administration Générale, Mairie Anglet
M. VIGNES - Responsable Gestion Domaine et Concession, Service Développement et Exploitation du Port de Bayonne/Conseil Régional d'Aquitaine
M. CARRERE - Service Urbanisme, Communauté de Communes du Seignanx
Mme MABILLE - Responsable Mission Développement Durable, Agglomération Côte Basque Adour
Mme COURREGES - Responsable du service Environnement et Développement durable, Mairie Anglet
M. LAJUSTICIA - Chargé de mission Qualité Sécurité Environnement, Port de Bayonne/Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque (CCIBPB)
M. MICHIELS - YARA
Mme OXARAN - BAYONNE MANUTENTION
Mme ARCHIMBAUD - BAYONNE MANUTENTION
Mme VETTES LANNEBRAS - LBC TANK TERMINAL
M. VIVANT - Responsable d'exploitation, LBC TANK TERMINAL
Mme MELQUIOT - CELSA
M. TERRASSE - CELSA
M. PARRENO - MAISICA
Mme KARBAUM - AIR LIQUIDE
M. JACQUEMIN - AIR LIQUIDE
M. BOTELLA
M. AZARETTE - CLPM Bayonne

Excusés

Mme ESPIAUBE - Maire Boucau, Vice-Présidente Agglomération Côte Basque Adour, Présidente de la Commission Environnement
Mme DULIN - ARS 64
M. CASTERAN - Préfecture des Landes
M. MARTY - Directeur Ports et Equipements/Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque
M. CLAVERIE - CADE
Direction Environnement - Conseil Général des Landes
Bureau Prévention des Risques et Défense - DDTM 40

Ouverture de la séance

Georges DAUBAGNA, Président SPPPI Estuaire de l'Adour
Présentation en ligne - SPPPI Estuaire Adour Réunion thématique Sécurité

Pour faire suite à diverses interrogations des riverains, portant sur la toxicité des produits émis et les risques encourus en cas d'accident, le bureau du SPPPI a proposé l'organisation de cette réunion, portant sur les dispositifs de sécurité mis en place sur les sites industriels, notamment :

- Leur Plan Particulier d'Intervention (PPI), document établi par le Préfet qui contient notamment l'organisation de l'intervention en cas d'accident ayant une conséquence sur l'environnement du site, et l'organisation des secours, dans le but de protéger les populations avoisinantes.
- leur Plan d'Opération Interne (POI), élaboré par l'exploitant qui définit les mesures d'organisation, les méthodes d'intervention et les moyens nécessaires que l'exploitant doit mettre en œuvre pour protéger le personnel, les populations et l'environnement.

Avant d'aborder l'objet principal de la réunion, je laisse la parole à M. Le Sous-préfet qui a souhaité vous présenter un point sur le transfert de NAT qui a fait l'objet d'un exercice le 28 septembre dernier.

Tour de table

Point sur le projet de transit de NAT : Laurent NUNEZ, Sous-préfet de Bayonne; Philippe MICHIELS, YARA; Yves BOULAIGUE, DREAL Aquitaine UT64; Philippe PAGANI, Commandant du Port, DDTM64

Laurent NUNEZ, Sous-préfet de Bayonne

Nous avons souhaité profiter de cette réunion pour faire un bilan d'étape de l'état d'avancement de l'instruction, en cours au sein des services de l'Etat, du dossier de transit de Nitrate d'Ammonium Technique (NAT) par le Port de Bayonne. C'est la première fois qu'on le présente en SPPPI et on sera disposé à le présenter autant de fois que nécessaire. Il nous semblait important de le faire, aujourd'hui, dans le cadre de cette réunion consacrée à la Sécurité qui est l'une de nos problématiques essentielles sur ce dossier.

Je vous propose de commencer par une présentation par M. MICHIELS, représentant de YARA, qui va présenter le projet, le produit et les conditions de sécurité. Le Commandant PAGANI complètera avec la partie réglementaire sur les conditions de sécurité, puisque le transit de NAT est autorisé dans certaines conditions. M. BOULAIGUE présentera également des éléments liés à l'accidentologie. Nous répondrons ensuite aux questions que vous vous posez.

Philippe MICHIELS, YARA

YARA est un groupe dont le siège social se trouve à Oslo, en Norvège, qui compte, à peu près, 8000 salariés dans le monde. C'est le leader mondial des produits tels que l'ammoniaque, l'urée et les engrais azotés.

L'usine de Pardies est cinquantenaire. En 1991, elle s'est reconvertie vers la chimie en gardant les mêmes procédés mais avec des produits qui partent vers l'industrie process. Cette usine était intégrée au sein d'une plateforme qui n'existe plus depuis l'arrêt de CELANESE en 2009. Cet arrêt a engendré de lourdes perturbations de l'intégration qui avait été mise en place au niveau du process, des utilités, de l'organisation humaine et de la sécurité, ainsi que la perte de la source d'ammoniaque qui a entraîné l'arrêt de la production d'ammoniaque.

Le choix qui s'est alors posé pour YARA était soit d'arrêter les activités, soit de se donner un peu de temps pour voir comment trouver des moyens de rebondir.

L'ammoniaque doit être transportée depuis le site d'Ambés, générant un surcoût de transport. On a perdu tout l'effet d'intégration et de mutualisation qui existait sur la plateforme de Pardies entre les trois partenaires CELANESE, AIR LIQUIDE et YARA. Il fallait également parvenir à rétablir une certaine économie

de notre activité sachant que 2009 était une année de crise économique mais aussi de crise des marchés de nos produits. YARA a pris une décision courageuse en donnant 3 ans au site de Pardies pour trouver des solutions.

Dans ce contexte, tous les éléments qui concourent à l'économie du site sont réalisés, notamment la revalorisation de la vapeur fatale produite dans notre procédé, tous les aménagements des procédés, et d'autres éléments d'économie dont la logistique.

Depuis 1991, on fabrique, entre autres, du NAT, avec une capacité de production d'environ 130 000 t/an et sur une zone de chalandise Sud Europe (France, Espagne, Portugal, Italie) ainsi que le Maghreb et l'Afrique Subsaharienne. En l'absence de liaison routière, on passe par des liaisons maritimes. On a donc besoin d'un débouché portuaire pour exporter nos produits. On traiterait 15 à 20 000 t/an dans le cas du transit par Bayonne.

Depuis 1991, on dispose d'un débouché maritime par Port-la-Nouvelle. Donc, nous avons déjà une expérience de cette pratique de transit. Cependant, dans le cadre de la recherche de réduction des coûts, nous souhaitons trouver, avec le débouché de Bayonne, une solution qui nous permet d'économiser 800km de traction. Nous souhaitons faire sur Bayonne, une partie du transit effectué sur Port-la-Nouvelle.

Ce NAT, fabriqué à l'usine de Pardies, entre 110 et 130 000 t/an, est conditionné pour une grande partie en big bag (sacs à double paroi de 1000 à 1200kg). Pour l'export maritime, il est chargé dans des wagons pour constituer des trains entre 800 et 1000t qui sont tractés jusqu'aux zones portuaires, puis il est transféré des wagons aux bateaux. On souhaite pouvoir mettre en œuvre ce type de transit sur Bayonne soit un transfert des wagons aux navires sans aucun stockage, ni dépôt du produit au sol, sur la zone portuaire. Les 15 à 20 000 t/an représentent 5 à 12 navires par an.

En ce qui concerne le produit lui-même, le NAT est un produit stable dans les conditions classiques. Il se présente sous forme de petits granulés blancs. Il est neutre, n'a pas d'odeur particulière. On peut le prendre dans la main sans risque toxique.

Ce produit comporte des dangers de deux ordres :

- quand il est soumis à une température élevée (au moins 170°) de façon continue, il peut se décomposer et revenir aux matières premières, oxyde d'azote et ammoniacque.
- quand il est confiné (enfermé dans une capacité étanche) et chauffé de façon continue et intense ou bien en cas de mélange avec des produits organiques et une énergie suffisante, dans ces cas, le produit peut exploser. On a, également, cité le cas de choc très violent (projectile ayant une vitesse de l'ordre de 800m/s).

Laurent NUNEZ, Sous-préfet Bayonne

Pour introduire le propos des services de l'Etat qui va suivre, il faut rappeler que ce que nous instruisons, nous le faisons, également, à la demande du Président du Conseil Régional d'Aquitaine, qui a demandé au Préfet de s'assurer que les conditions de sécurité pour effectuer ce transit sur le Port étaient remplies et effectives, que l'on était bien en mesure de remplir leur application.

Pour autant, dans la réglementation, ce transit ne nécessite pas d'autorisation dès lors qu'il n'y a pas de stockage sur site. En revanche, nous sommes garants, au titre du pouvoir de police et notamment de police de sûreté portuaire de la correcte application du règlement, et de l'arrêté réglementant le transport des matières dangereuses sur le Port de Bayonne, qui a été adapté dans les conditions que nous allons voir.

Par ailleurs, on est dans une phase d'instruction. Un test a été réalisé. Si le Préfet a souhaité que l'on s'exprime, au cours de cette réunion, il rencontrera les élus concernés, notamment les 4 maires de Boucau, Bayonne, Anglet et Tarnos pour leur restituer l'ensemble du processus auquel nous serons arrivés à l'issue de l'instruction en cours.

Yves BOULAIGUE, DREAL Aquitaine UT64

Pour resituer le rôle de la DREAL Aquitaine dans ce dossier, les deux entités des Landes et des Pyrénées Atlantiques interviennent en tant qu'appui technique au Préfet et au Commandant du Port, dans la mesure où l'Etat était saisi d'une demande exprimée par le Conseil Régional d'Aquitaine. Nous sommes saisis, d'une part, sur l'aspect risque technologique relatif au NAT, et d'autre part, s'agissant d'un site de production, situé à Pardies, dont nous assurons le contrôle sous forme d'inspection mais aussi par

l'instruction des études de dangers que l'exploitant présente pour son site qui est classé SEVESO, seuil haut.

La DREAL intervient donc sur ce dossier dans un cadre à la fois technique et réglementaire. Notre valeur ajoutée a été d'examiner les conditions dans lesquelles le transit devait se faire compte tenu à la fois des pratiques en vigueur en matière de transit de NAT, sachant que l'on dispose d'études de dangers élaborées spécifiquement pour le cas du transit sur Bayonne.

M. MICHIELS a évoqué la nature du NAT et des conditions dans lesquelles il reste stable, et, à l'inverse, les conditions dans lesquelles il peut se comporter comme un explosif. Il faut avoir en tête que le NAT, et de façon générale le nitrate d'ammonium, est un produit de consommation courante notamment en tant qu'engrais dans l'agriculture, en tant qu'explosif dans les carrières.

Il s'agit d'un produit stable sous forme de granulé qui est manipulé à Pardies, sans précaution particulière, car cela n'est pas nécessaire. Il ne faut pas assimiler le NAT à la nitroglycérine.

C'est un produit explosif dès lors qu'il est placé dans les conditions où il doit exploser.

Philippe MICHIELS, YARA

Le NAT est utilisé comme matière première pour fabriquer des explosifs à usage civil. On ne peut pas faire le raccourci en disant que le NAT est un explosif car c'est en réalité une matière première qui sert à des industriels pour fabriquer des explosifs. En tant que tel, il peut être explosif dans des conditions particulières qui sont, entre autres, celles utilisées par les industriels de cette filière.

Yves BOULAIGUE, DREAL Aquitaine UT64

Ces conditions consistent à mélanger le NAT, qui est un comburant, avec un carburant, essentiellement du fioul, et lui envoyer une source d'énergie suffisante (détonateur) pour que la réaction de combustion se déclenche dans le milieu confiné qu'est la cartouche où le NAT a été mélangé avec le fioul. C'est sous cette forme qu'il est explosif et qu'il est utilisé dans les carrières y compris du département des Pyrénées Atlantiques.

Dès lors qu'on a bien identifié que les conditions dans lesquelles ce produit peut s'avérer explosif et donc devenir dangereux, sont sa contamination par des matières polluantes organiques, et son exposition à une source d'énergie puissante, alors on peut maintenir les conditions de sécurité permettant que le NAT ne se comporte pas en tant qu'explosif.

Quand on regarde l'accidentologie, étude faite en complément des études de dangers, on a des bases de données publiques assez complètes (consultables sur site BARPI) y compris au plan mondial. Le NAT est un produit utilisé depuis plus de 100 ans. On constate que les cas répertoriés où le NAT a effectivement explosé dans des conditions non souhaitées, sur un lieu de production ou sur un lieu de transit, sont en nombre limité, une soixantaine de cas répertoriés depuis le début du siècle au plan mondial. On ne peut pas garantir que tous les événements aient été répertoriés mais les plus graves le sont dans la base BARPI. Une dizaine de cas, seulement, concerne le transport. Les accidents les plus graves sont des situations où le NAT a été exposé à un incendie, non maîtrisé, pendant plusieurs dizaines de minutes voire plusieurs heures. Il s'est liquéfié et s'est mélangé avec des matières combustibles. Par exemple, sur un bateau, des matières combustibles étaient transportées en même temps que le NAT. Dans le cas d'un accident de transport routier, il y a eu mélange du NAT avec le bitume de la route.

Le cas de l'incendie non maîtrisé est dû, sans doute, au défaut de prise en compte du risque qui en résultait. L'ammonitrate, fondu, s'est mélangé avec le combustible, alors qu'il était exposé à l'énergie intense de l'incendie. Il y a eu détonation. Les cas les plus graves recensés sont ceux de 1947, deux navires transportant des matières incompatibles avec l'ammonitrate, ont explosé, l'un en rade de Brest et l'autre à Texas City. D'autres cas d'incendie ont eu lieu pour lesquels les intervenants ont agi à l'inverse de ce qui était souhaitable, soit refermer les cales en créant des conditions de confinement, laisser se développer l'incendie et, à défaut de pouvoir le maîtriser, envoyer les bateaux au large mais les bateaux ont explosé avant d'atteindre le large avec des conséquences à terre.

Le cas d'AZF est à part, car les circonstances n'ont pas été établies mais la piste privilégiée porte sur des produits déclassés, mélangés avec des substances non désirables, et vraisemblablement, une source d'énergie qui a activé la réaction.

L'accidentologie, constituée de cas qui ne sont pas très nombreux et sont relativement anciens, rappelle les conditions dans lesquelles les explosions ont lieu et la gravité de ces explosions. Elle permet ainsi d'y voir clair sur les mesures à prendre pour faire en sorte que cela ne se produise pas, ou en tout cas, le risque zéro n'existant pas, de ramener le risque au niveau le plus bas possible, en assurant les conditions de manutention, de transport et de transbordement qui sont celles appliquées sur l'usine de Pardies et sur d'autres lieux de transbordement comme Port-la-Nouvelle.

Un dernier élément nous a été rapporté par Mme le Maire du Boucau. Un incendie est survenu en 1970 sur le Port de Bayonne, pas exactement à l'endroit où le transbordement aurait lieu à ce jour, mais plus près de la ville, au cours duquel un cargo transportant des engrais à base d'ammonitrates a pris feu. Le feu a démarré en salle des machines. Il y a eu intervention des pompiers pour maîtriser l'incendie avec les moyens disponibles pas particulièrement spécifiques. Déjà à l'époque, les conditions d'intervention étaient connues et ont été mises en place, permettant de maîtriser l'incendie et d'éviter le risque d'explosion. Sachant qu'à l'époque les conditions n'étaient pas celles qui sont en vigueur aujourd'hui, dans l'hypothèse d'un transit de NAT par le Port, en application du règlement national et du règlement local.

Philippe PAGANI, DDTM64

Dans ce dossier, la capitainerie est en charge des dispositions à mettre en place. Ces dispositions sont déjà déclinées dans un règlement national qu'on appelle le RPN. Le règlement local reprend toutes les dispositions nationales, avec, en plus, les problématiques locales. C'est le cas, à Bayonne, avec les stockages de bois qui sont assez nombreux sur le site de Tarnos.

En préambule, il faut préciser que les dispositions prises à Port-la-Nouvelle sont exactement les mêmes par rapport aux exigences nationales.

Pour commencer, on a deux consignes qui sont remises aux navires, et plus globalement l'Annexe 3, document intégré par l'arrêté préfectoral qui arrête le document local. Cette Annexe 3 comprend un certain nombre de consignes qui sont déclinées en :

- consignes aux navires,
- consignes aux opérations internes,
- consignes particulières sur les opérations.

Les consignes aux navires sont les consignes classiques que l'on trouve dans tous les ports maritimes. Ce sont les documents réglementaires que doit transmettre le navire. Ce sont des démarches administratives techniques auxquelles le navire doit souscrire avant d'être accepté dans le port. Ça vaut surtout pour les navires qui transportent des marchandises dangereuses puisqu'ils sont amenés à répondre à certaines exigences.

S'agissant des engrais, du nitrate d'ammonium ou du NAT, ils doivent répondre à certaines normes. On demande que les navires soient équipés avec des systèmes d'arrosage par sprinkler, que l'état des cales du navire soient exempt de tout contaminant, huile, fioul, et que les stockages des produits dans la cale soient à une certaine distance de la salle des machines. Le navire doit également arborer une signalétique particulière dès qu'il est à quai, pavillon rouge notamment, et disposer de remorques de sécurité en acier, en permanence, pour pouvoir être saisi par remorqueur en cas d'évacuation rapide.

Concernant la problématique bayonnaise, on a des effets de ressac, seiches, assez fréquents en hiver où les navires ont parfois des difficultés à tenir à quai. Dans cette optique, on demande à ce que le navire soit cap à la sortie, d'une part pour pouvoir sortir le plus rapidement possible, d'autre part, pour ne pas être obligé d'aller dans la zone d'évitage.

Le système d'ouverture hydraulique des cales doit être en parfait état, notamment par rapport à des fuites éventuelles qui pourraient se produire.

L'équipage du navire a sa part de surveillance à assurer. Le commandant, ou l'adjoint, doivent être en permanence à bord pour être en mesure de prendre certaines dispositions.

Le collecteur incendie et les manches doivent être branchés afin de pouvoir intervenir en cas de départ de feu. Les travaux à feu nu sont soumis à des prescriptions très précises.

Il y a des conditions nautiques particulières au Port de Bayonne. En présence de ressac, les opérations sont suspendues. Si la situation n'est pas tenable, on fait sortir le navire pour le remettre au mouillage en attendant que la situation s'améliore. Si le port est fermé, il est prévu de faire déhaler le navire dans la partie amont et il y a un système de noyage, par grosses pompes de secours, qui l'accompagne pour pouvoir satisfaire aux besoins en eau (quantité d'eau au moins égale à la moitié de la cargaison présente dans les cales).

Concernant les consignes responsabilité des opérations internes, une pompe de 1250m³ est en place à Tarnos aval. Elle est essayée, chaque année, devant les collectivités. Cette pompe sera en place en cas de transfert de NAT avec les manches branchées et les clarinettes, organes de déchargement d'eau, mises dans les cales du navire, prêtes à être déclenchées. Les bornes incendie à terre doivent être dégagées. Les stockages de bois doivent être vérifiés en hauteur et dimensions de manière à laisser un passage pour les convois SNCF avec le NAT qui viendra à l'intérieur du port pour le déchargement.

Concernant les matières dangereuses, on a aussi des dispositions particulières portant sur la sûreté portuaire notamment la mise en place d'une zone d'accès réglementé autour des zones ciblées par les opérations. Cette zone d'accès réglementé sera gardiennée par un agent de sûreté qui vérifiera la pertinence des personnes présentes à l'intérieur. Cette zone d'accès réglementé circonscrit une zone de sécurité de 25m à l'intérieur de laquelle se retrouvent les wagons concernés par les opérations de déchargement. Les wagons défilent devant le navire et repartent par le biais des aiguillages dans les voies, où ils seront repoussés à l'extérieur du port, au fur et à mesure du déchargement. Une surveillance particulière sera mise en place pour détecter toute petite fuite susceptible d'être présente sur le quai, de manière à pouvoir intervenir rapidement en déversant du sable ou un autre produit permettant de neutraliser les fuites.

Les dispositions concernant les procédures, équipements et matériels, s'agissant des locotracteurs et wagons vont être expliquées par M. MICHIELS.

Philippe MICHIELS, YARA

Pour revenir au propos précédents sur les risques, ce que l'on propose de faire à Bayonne, c'est de prendre les précautions élémentaires et de rajouter des précautions supplémentaires pour nous éloigner au maximum des risques mentionnés.

La première des précautions est de faire en sorte que le produit soit de qualité désirée, selon la spécification qui comporte un niveau de produit organique limité et maîtrisé, de le conditionner en contenants qui sont vérifiés, et de travailler selon une définition précise tant pour la fabrication avec un contrôle continu des procédés que pour le conditionnement et chargement avec des processus documentés, éprouvés et enregistrés.

Ce qui est fait sur Pardies, en termes de sécurité, correspond à ce qui est demandé en tant qu'établissement classé SEVESO seuil haut. En ce qui concerne la sécurité, il faut être humble et l'actualité récente nous le rappelle, avec l'accident survenu la semaine dernière sur la zone ammoniacque, qui un sujet tout à fait différent. Il faut être humble, déterminé et volontaire. C'est la démarche que nous avons adoptée. Les nouvelles des deux salariés sont encourageantes. L'un est sorti, dès le lendemain, avec des brûlures au deuxième degré limitées. L'autre est toujours à Bordeaux, en soin, avec un niveau de brûlure de l'ordre de 40% au deuxième degré sans atteinte des poumons et des yeux. Il devrait récupérer normalement. C'est notre première préoccupation. La deuxième, c'est que les investigations sont en cours pour définir les causes. On a reçu la DREAL sur site, l'Inspection du travail, la CARSAT. Avant d'avoir les conclusions, on a déjà mis en place un plan d'actions pour analyser les situations similaires et mettre en place des moyens de prévention pour le bien-être du personnel et pour la pérennité de l'activité.

Par rapport aux risques mentionnés pour le NAT, toutes les mesures proposées consistent à nous éloigner le plus possible des conditions de risques :

- Le produit n'est pas amené en vrac mais conditionné en lot de big bag de 1t à 1,2t. Le produit part de Pardies avec une certification correspondant à sa qualité.
- Par rapport au règlement national portuaire, on met en place une zone d'accès restreint avec un agent de sûreté et on rajoute un agent de sécurité, à l'extérieur de cette zone, pour surveiller notamment les stocks de bois et les circulations avoisinantes de façon à avoir une vigie et pouvoir détecter et intervenir, le plus tôt possible, en cas d'incendie. Le fait d'avoir une distance

minimum nous affranchit du flux thermique et nous met dans des conditions où on n'est pas exposé au risque mais on fait le choix d'avoir cet agent supplémentaire de sécurité pour détecter, le plus tôt possible, les événements. On a également proposé de mettre en place une lance pilote qui, en cas de départ de feu, serait mise en œuvre par l'agent de sécurité et permettrait de faire une barrière entre le feu et les wagons les plus proches, pour gagner du temps pour évacuer les wagons et permettre au SDIS d'intervenir. On a également proposé de mettre à demeure un locotracteur avec son équipage, chauffeur et accrocheur, tant qu'il y a du nitrate dans les wagons sur le quai, de façon à pouvoir amener en position les wagons face au navire et surtout évacuer les wagons de la voie nord, la plus exposée, en cas d'incendie, pour soustraire au flux thermique les wagons les plus proches. On avait indiqué que cette opération devrait se faire en un temps minimum, moins de quinze minutes. En associant la distance, la lance pilote et l'évacuation des wagons en un temps réduit, on se soustrait aux risques.

On travaillera sur des bateaux de 1500t à 3000t correspondant à 2 trains, réalisés sur une journée, ce qui limite le temps de stationnement sur le quai.

En amont du transit, nous affrétons des navires aux cales parallélépipédiques, sans infractuosités, sans source d'énergie. Ces éléments sont vérifiés quand le navire est annoncé à la Capitainerie. Il est vérifié par un prestataire agréé, SGS ou VERITAS, qui fait une inspection physique, sur la base d'une check-list détaillée, pour vérifier l'état de ses cales et l'état des armements sécurité du navire. Le choix des cales parallélépipédiques permet d'effectuer le transit sans avoir d'équipement dans la cale, de type chariot élévateur ou fenwick, ce qui permet d'éviter des sources de contamination, d'éventuels mélanges avec du gaz oil, et une source d'énergie supplémentaire. On évite d'associer le nitrate avec un organique et une source d'énergie. Toutes les démarches sont faites pour mettre en place des écrans face à ces trois produits.

Laurent NUNEZ, Sous-préfet Bayonne

Tout ce qui est présenté, aujourd'hui, l'a été aux élus, lorsque le Préfet les a rencontrés, notamment sur le déroulement du test. Le protocole n'a pas pu leur être remis car ils ne se sont pas rendus à une réunion préalable à l'organisation du test. En revanche, le test qui s'est déroulé le 28 septembre et qui visait à tester un certain nombre des conditions de sécurité qui viennent d'être évoquées, est en cours d'analyse. Des enseignements en ont été tirés, les échanges se poursuivent pour être le plus au point possible. Le Préfet souhaite engager une concertation étroite avec les élus. Il organisera donc une rencontre avec les élus qui auront la primeur des enseignements de ce test et de la suite qui sera donnée à cette procédure. On ne pourra donc pas aller plus loin aujourd'hui.

Yves BOULAIGUE, DREAL Aquitaine UT64

Les conditions de sécurité qui ont été rappelées ont fait l'objet d'un examen par la DREAL, réunissant des équipes du département et de la région au travers d'un travail collectif. Ce travail a également été mené pour examiner les conditions dans lesquelles le test serait mené, de manière à s'assurer, d'une part, que le test permettait de vérifier les conditions de sécurité et notamment les conditions de mise en sécurité, en cas d'incendie, les conditions de performance des équipements et leur caractère représentatif d'une situation qui pourrait être réelle. On s'est assuré que le protocole permettait de couvrir correctement les conditions de sécurité au-delà de l'examen que l'on a fait du dossier lui-même.

Questions-Réponses

Georges DAUBAGNA, Président SPPPI Estuaire de l'Adour

En préalable, je tiens à rappeler que les élus riverains sont absolument contre la réalisation du transport du NAT par Bayonne pour l'instant. Ce que disent les élus, c'est que la confiance doit régner sur le périmètre des installations portuaires, et que compte-tenu des enjeux financiers peu significatifs, l'ensemble des élus riverains ne souhaite pas prendre de risques par rapport à ce transport. C'est la position officielle, à l'heure actuelle, des maires riverains, et je ne pense pas qu'ils en changent tout de suite.

Michel BOTELLA

Le groupe Risques a travaillé en 2009 sur le transport des matières dangereuses sur route, sur fer, et sur le port. La voie ferrée a fait l'objet d'un débat par rapport au projet BELTRAME, laminoir en bout de course qui faisait l'objet d'inquiétude de la part de l'industriel et pour laquelle une solution avait été proposée.

Si le groupe Risques du SPPPI avait une raison d'être, c'était bien celle-là, d'observer que cette voie ferrée est un cul-de-sac. Dans l'exercice du transport des matières dangereuses, qui est quotidien sur le port de Bayonne, comment voyez-vous la coordination des entreprises et des activités, d'autant que le danger apparaît toujours là où on ne l'attend pas. Vous parlez du locotracteur pour évacuer mais évacuer où, quand on est en cul-de-sac, si un problème survient en amont. Cette voie ferrée n'est absolument pas configurée pour cette activité. Le groupe Risque avait perçu ces problèmes.

Il est intéressant de constater que la DREAL travaille avec l'ex-DDE. Lors des travaux du groupe Risques, nous avons fait observer des sortes de dualités entre DRIRE et Capitainerie.

Le premier juin en application de la loi Grenelle II, un décret fixe que le Préfet peut demander des études de dangers spécifiques dans les infrastructures de transport qui y sont soumises (axes routiers, ferroviaires et ports). Nous aurions là un excellent exercice, d'apprécier où en est le règlement portuaire de sécurité, puisque M. AGOSTINI nous a dit, à la plénière de décembre 2010, qu'une étude était en cours et qu'étant donné les modifications qu'il y a eu sur le port, l'adaptation de la réglementation au regard de ce décret du 1^{er} juin nous apparaît comme étant un outil intéressant qui permettrait de mettre les bœufs derrière la charrue.

Philippe MICHIELS, YARA

On ne peut pas refaire la géographie mais, dans beaucoup de cas, les ports sont des culs-de-sac en ce qui concerne les voies ferrées. En ce qui concerne la coordination, il est évident qu'on s'en est inquiété, notamment à l'égard d'un acteur important du port qu'est LBC, à la fois pour s'assurer que les voies ferrées d'accès soient disponibles tant aller que retour, d'une part, et d'autre part, on a élaboré une sorte de convention (à contrario de ce qui a été rapporté dans la presse) qui permettrait, en cas de déficience, d'avoir un soutien de leur part, en termes de traction. On a également intégré les risques correspondant aux différentes activités, en l'occurrence celle de LBC, avec des scénarii définis dans l'étude de dangers comme le boil over et c'est un cas pour lequel on a aussi défini une stratégie. Le boil over étant un phénomène relativement lent, nous avons le temps de mettre en place une évacuation pour se soustraire à la situation finale du boil over s'il se développe. C'est une réponse que nous pouvons apporter dans le cadre de l'instruction du projet que l'on a présenté.

Yves BOULAIGUE, DREAL Aquitaine UT64

Une des dispositions de la loi du 30 juillet 2003, Loi Bachelot, post AZF, est non seulement d'engager la procédure PPRT, mais aussi de soumettre certaines infrastructures de transport de matières dangereuses à étude de dangers. Cette loi a été précisée, par la suite, par des décrets et arrêtés.

Le Port de Bayonne est soumis à cette obligation et c'est pour cela que le Conseil Régional d'Aquitaine a remis une étude de dangers visant l'ensemble des activités portuaires, étant précisé que le texte ne dit pas que tant que l'étude n'est pas remise et que ses conclusions ne sont pas tirées, toute évolution du trafic du port est suspendue. Il a fallu faire coïncider cette étude de dangers qui est un processus global sur l'ensemble du port et la nécessité d'avoir des éléments en termes d'analyse de risque et de danger s'agissant du projet de transit de NAT. De ce point de vue, l'étude de dangers qui couvre le transit de NAT, pour l'essentiel, est une extraction de l'étude de dangers plus générale et réciproquement l'étude de dangers générale intègre les éléments de l'étude de dangers spécifique au NAT. On a scrupuleusement veillé à ce que ces études ne s'ignorent pas l'une l'autre même si aujourd'hui la conclusion sur l'étude générale n'est pas acquise. Ce qui n'a pas empêché de conclure sur l'étude spécifique au NAT au travers d'avis que la DREAL a produits auprès du Préfet et de la restitution qui vous est faite. Ce sont deux processus indépendants mais qui sur le fond sont liés et il faut regarder l'étude de dangers pour le NAT comme une extraction de l'étude globale qui reste à boucler. Une réunion se tenait hier entre DREAL et CRA.

Concernant la question de la dualité DREAL-Capitainerie, sur ce sujet, on a travaillé ensemble, dans l'échange de données et de recommandations que le Commandant a pu intégrer dans son document.

Bernard CAUSSE - Ville de Bayonne

Pour la Ville de Bayonne, je confirme les propos de Georges DAUBAGNA, les élus et le Maire expriment une inquiétude qui, je crois, est partagée par la population. Il faudra faire attention à l'opinion des citoyens à ce sujet. Nous n'avons pas participé au test, peut-être pour des raisons de procédures. Nous serons très attentifs aux risques. Il ne faut pas que le moindre risque puisse être couru.

Il n'y a pas que le port qui est concerné mais également tout le trajet est à prendre en compte. Vous dites qu'il n'y a pas de stockage mais les heures passées dans les trains constituent une sorte de stockage. On a parlé des conditions de la voie ferrée, il faut prendre en compte également les combustibles présents à proximité de la voie ferrée, tout au long du trajet qui traverse des zones de populations importantes, certainement des dépôts d'hydrocarbures, etc.

Concernant la condition d'explosion, il faut la chaleur et la substance combustible ou alors il faut la chaleur ou la substance combustible ? L'un suffit-il ou faut-il les deux ?

Encore une fois, on ne doit prendre aucun risque et attention aux réactions de la population si on essaye de passer en force.

Philippe MICHIELS, YARA

L'utilisation du NAT, en tant que matière première pour la fabrication d'explosif, consiste à rassembler trois éléments :

- du NAT,
- un organique, le plus souvent du fioul,
- une source d'énergie, le détonateur.

Il y a également d'autres conditions dans lesquelles une détonation peut arriver notamment un confinement et une exposition à une source de chaleur intense et continue.

Alain PERRET, Ville de Tarnos

La position du Maire de Tarnos, outre les arguments développés par Georges DAUBAGNA et Monsieur CAUSSE, consiste à dire qu'en matière de dangers et de risques, la commune de Tarnos cumule déjà de nombreuses problématiques.

En matière de gêne olfactive, on est régulièrement contactés et interpellés par les riverains. En termes d'Histoire aussi, YARA c'est NORSK HYDRO, c'est SOCADOUR. La commune a vécu difficilement la fermeture de cette entreprise et a du mal à croire l'argument emploi et économie développé par l'entreprise.

Tous ces arguments militent en faveur d'un développement maîtrisé de l'activité industrielle. Nous ne sommes pas contre le développement économique à condition qu'il soit maîtrisé.

Comme le disais Monsieur CAUSSE, les populations ne souhaitent plus qu'on laisse tout faire sur cette zone industrielle.

Par ailleurs, pour LBC, le PPI est en cours d'étude et va se terminer le 26 octobre, le PPRT en est à son début. Il nous semble que c'est rajouter un sujet important alors que les études et l'enquête publique ne sont pas encore finalisées sur la problématique LBC.

De plus, du fait qu'il n'y aurait pas de stockage, ce débat est exclu de l'enquête publique et de la réglementation en la matière.

Philippe MICHIELS, YARA

Avec une capacité maximum de 130 000t, la zone de chalandise Sud Europe ne suffit pas et il y a un marché naturel en Afrique du Nord. Il est naturel pour nous de regarder Bayonne, en raison de la proximité avec le bassin de Lacq.

Il n'est pas question de chantage à l'emploi. Il y a une situation avec une économie gravement ébranlée. On essaye de trouver les moyens de restaurer une économie. YARA a fait un effort en donnant 3 ans à l'entité de Pardies pour essayer de s'adapter. Je pense que YARA fait ainsi preuve de son rôle de grand frère, en permettant à l'activité de se poursuivre. YARA a investi et continue d'investir dans l'adaptation en faisant le pari qu'on trouvera les solutions.

Je ne pense pas qu'on ait fait n'importe quoi en proposant ce projet. Je rappelle qu'on est producteur de nitrate, exposé tous les jours aux risques. A priori, on en connaît assez bien les risques et les moyens de prévention. J'ai évoqué le dernier accident mais c'est un sujet tout à fait différent. On est humble mais volontaire et déterminé. Tout ce qu'on présente, c'est aussi les rajouts de l'Histoire. La zone d'accès

restreint, c'est l'affaire du 11 septembre 2001, c'est-à-dire les mesures de protection portuaire, plus la prise en compte d'autres éléments de sûreté.

On propose d'aller au-delà du règlement national, de rajouter des éléments qui nous éloignent encore plus des situations à risque. C'est vraiment une particularité de Bayonne avec le trafic de bois qui est un élément de sauvetage du port par rapport à la perte de CELANESE et on s'inscrit dans cette optique-là. Le travail qu'on a fait c'est, justement, de mettre au point les meilleures conditions de sécurité pour faire un transit en sécurité, chose que l'on fait depuis plus de 10 ans dans d'autres ports. On a pu démontrer, je pense ainsi, notre maîtrise du sujet.

Georges DAUBAGNA, Président SPPPI Estuaire de l'Adour

En l'absence d'autres questions, on va clore le débat et passer à l'ordre du jour de la réunion.

Laurent NUNEZ, Sous-préfet Bayonne

Je vous remercie, Président, d'avoir accueilli cette présentation et je m'excuse de devoir me retirer pour me rendre à une autre réunion. Je me félicite de voir inscrit, à l'ordre du jour de la réunion consacrée à la sécurité, un certain nombre de points qui avaient été déjà discutés et dont on peut espérer des avancées significatives notamment l'amélioration de la communication le plus rapidement possible en temps réel. Je vois avec satisfaction également que le dossier de la page internet dédiée aux industriels avance. Je tenais à vous en remercier.

Philippe MICHIELS, YARA

Je vous remercie de votre écoute et je vous souhaite une bonne journée.

Valérie BEDERE, Consultant - *Présentation en ligne : SPPPI Estuaire Adour Réunion thématique Sécurité*

Présente l'ordre du jour :

- Présentation par CELSA, LBC, MAISICA, SOGIF, BAYONNE MANUTENTION
 - Description des dispositifs liés à la sécurité des personnes en fonctionnement normal et en cas d'accident.
 - Diffusion réglementaire de l'information - DREAL, communes et autres.
Ex : Fiches CELSA reçue en Mairie d'Anglet
 - Suivi et Bilans des impacts sur les personnes et sur l'environnement - Mesures de terrain - Retour d'expérience.
- Opportunités de communication immédiate et à posteriori par le SPPPI Estuaire Adour.
- Proposition révisée d'ouverture d'une page dédiée aux industriels sur le site du SPPPI pour l'amélioration de la communication et de l'information.

Georges DAUBAGNA, Président SPPPI Estuaire de l'Adour

Un courrier a été adressé par l'ASSOCIATION ADALA à M. Le Sous-préfet et la demande a été faite de le mentionner en SPPPI, pour la partie concernant :

« Une étude sur les mesures envisagées en cas de cessation d'activité qui aurait dû être accomplie dans le cadre du bilan décennal de fonctionnement ».

Cette demande a été transmise par mail à l'entreprise. On souhaiterait avoir votre réponse.

Natacha MELQUIOT, CELSA France - *Présentation en ligne : CELSA France Présentation POI*

Informations fournies ultérieurement en réponse au courrier d'ADALA - Extrait du courrier joint

« ... Ces mesures ont été résumées à la fin du bilan de fonctionnement (cf. extrait annexe). Il n'a pas été jugé utile d'effectuer une étude approfondie et détaillée des mesures à prendre en cas de cessation d'activité en raison du caractère trop hypothétique d'un tel plan d'actions. En effet, les mesures envisagées doivent tenir compte des contraintes locales d'urbanisme qui évoluent en permanence ainsi que des futurs projets d'occupation et d'aménagement de la zone au moment de la cessation d'activité. Pour rappel, l'entreprise dispose d'un délai de trois mois au moins avant la date effective de cessation d'activité, pour transmettre aux préfets un plan d'actions conformément à l'article 34.1 du décret n°77-1133 du 21 septembre 1977, modifié par l'article 11 du décret n°2005-1170 du 13 septembre 2005... ».

Rappel des principaux points (extrait de la présentation jointe) :

- ✓ Le dispositif de sécurité en fonctionnement normal
 - 5 Equipes d'urgence,
 - Schéma d'alerte,
 - Moyens d'extinction,
 - Matériel antipollution.
- ✓ Le Plan d'Opération Interne
 - Basé sur l'étude de danger de 2002,
 - Elaboré en collaboration avec les pompiers,
 - Diffusé auprès des préfetures, de la DREAL et du SDIS.
- ✓ Les principaux risques sont inhérents à :
 - La présence de métal en fusion à différents stades de sa fabrication,
 - La présence de canalisations de gaz naturel, et par conséquent de zone ATEX (ATmosphères EXplosives),
 - La présence de tournures d'acier dans le parc à ferrailles (fragments métalliques issus de l'usinage des pièces, utilisés comme matière première),
 - La présence de canalisations d'argon et d'azote (AIR LIQUIDE),
 - La présence de canalisations d'oxygène,
 - Un relâchement accidentel de fumées dans l'atmosphère (défaillance du système de traitement des fumées),
 - Un déversement accidentel de fuel ou d'acide sulfurique.
- ✓ L'organisation des secours

Le Directeur des Opérations Internes est responsable des opérations de secours et de lutte contre le sinistre.

A ce titre, il est chargé de :

- Déclencher le POI,
- Valider la stratégie à adopter en concertation avec la cellule de crise interne et les secours publics.

La fonction exploitation met en sécurité les installations.

A ce titre, elle doit :

- Consigner les énergies,
- Gérer l'acier liquide.

La fonction intervention

- Assiste le DOI pour définir la stratégie d'intervention,
- Protège la zone sinistrée et instaure une police des accès au niveau du poste de garde,
- Prend en charge les victimes,
- Evacue le personnel.

La fonction renseignement

- Recueille et consigne toutes les informations disponibles concernant l'origine et l'évolution du sinistre,
- Fournit régulièrement des informations pertinentes au DIRECTEUR COMMUNICATION et à la cellule de crise.

La fonction communication

- Prépare et envoie la communication :
 - aux autorités (préfectures, mairies, gendarmerie, DREAL, police),
 - aux médias,
 - au groupe, CHSCT, personnel et familles,
 - aux entreprises voisines (LBC, Air Liquide, Maisica, Total, Snegso...)
- ✓ Les exercices de simulation
4 exercices par an ?
Mise à jour du POI une fois par an en fonction du retour d'expérience (exercices ou incidents).

Questions-Réponses

Michel BOTELLA

Il faut se rappeler que pour le feu du « DJEBELSE » qui a duré plusieurs jours, on a fini par maîtriser l'incendie en fermant toutes les cales et en faisant venir deux containers d'azote de Lacq, alors qu'on s'est aperçu, après extinction du feu, que la ligne d'azote passait au bord du quai. On peut penser que si le même événement se produisait, vous pourriez utiliser l'azote produit sur place.

Natacha MELQUIOT - CELSA France

Aujourd'hui, il est prévu d'utiliser les canons à eau (demandés par l'arrêté préfectoral) ainsi que la cuillère de nos grues portuaires, comme il est prévu par le POI, en accord avec les pompiers. Le risque d'incendie est maintenant très limité dans la mesure où on effectue des prises de température régulière sur notre tournure et où on est tenu de ne stocker que 6000t et de faire deux stocks de 3000t, bien séparés, pour éviter d'arriver à une situation de ce type.

Michel BOTELLA

Vous évoquez des relâchements accidentels de fumées alors que le relâchement est permanent. Concernant les retombées de poussières, les odeurs (LBC), il y a une exaspération de la population du quartier St Bernard à Bayonne qui est sous le vent du Nord Ouest. On passe d'une odeur à l'autre, et de la poussière.

On peut connaître la difficulté dans l'industrie. On sait tous les efforts, tous les investissements qui ont été réalisés. Notre propos s'adresse surtout aux autorités. Le citoyen quand il est flashé, ça tombe. Là, nous sommes dans le régime permanent de la pollution et nous observons que l'Etat ne bouge pas soit parce qu'il considère qu'il ne peut pas faire autrement mais ça n'est plus acceptable par la population. On peut vous rapporter la poussière qui s'accumule sur les rebords de fenêtres sur St Bernard. Il y a un problème majeur d'insertion dans le port par rapport aux riverains. Il y a des problèmes de retombées sur la population et dans le milieu.

Pour terminer ce propos, quels sont les chiffres ? En 2001, nous en étions à 80t/an de particules fines. Nous sommes montés de 21 à 100 cas de décès dus à la pollution atmosphérique sur le grand territoire de Bayonne. Ceci devrait suffire à amener à prendre en considération vos relâchements permanents. Vous avez un process qui ne convient plus à ce qui s'appelle le cadre de vie. Sur le Port, ou il va falloir évacuer les populations ou alors il faut que vous preniez les mesures adéquates.

Christophe TERRASSE, Directeur QSE, CELSA France

Les relâchements ne sont pas permanents. Ils sont accidentels. Lorsqu'on a eu un relâchement, il y en a eu une cette année au mois d'avril, on a averti les mairies, la DREAL et la Préfecture de ce relâchement dû à des ruptures sur le système de filtration. Il s'agissait d'un accident industriel. Concernant la problématique de mortalité que vous évoquez, vous avez participé comme moi, aux réunions sur le Plan de Prévention des Pollutions de l'Agglomération de Bayonne où AIRAQ était présent. Vous avez eu les conclusions d'AIRAQ sur l'impact du monde industriel sur la pollution atmosphérique de l'Agglomération de Bayonne.

Michel BOTELLA

Je participe à la Conférence Territoriale Santé. Je suis le Plan National Santé Environnement décliné en Plan Régional Santé Environnement. Nous avons même une interrogation : Pourquoi y a-t-il une

surmortalité par cancer du poumon chez les femmes sur le territoire de Bayonne, qui est un phénomène nouveau en Aquitaine. On peut écouter l'ARS.

Christophe TERRASSE, Directeur QSE, CELSA France

Je vais terminer sur la problématique des émissions canalisées et des émissions diffuses de CELSA France. Nous avons réglé les problèmes sur les émissions canalisées en réalisant différents investissements d'environ 3 millions d'euros au cours des 2 dernières années, au niveau de la cheminée, mais également des scories noires. Les seuils actuels sont en adéquation avec notre arrêté préfectoral. Il nous reste à traiter la question des émissions diffuses dues aux scories blanches, qui va être traitée l'année prochaine. Il reste ensuite les poussières d'envol du fait du terrain, de l'activité. Nous avons fait des mesures cette année et nous rentrons dans les seuils prévus par l'arrêté préfectoral de 150g/t.

Michel BOTELLA

Ca fait combien à l'année ?

Natacha MELQUIOT, CELSA France

On a calculé les poussières canalisées et les émissions diffuses. Il nous reste à calculer les poussières de ré-envol. L'objectif est de refaire l'évaluation des risques sanitaires (ERS) pour le mois de décembre, en tenant compte de l'ensemble de ces paramètres notamment les poussières d'envol. On était, en toiture, aux alentours de 40g/t, pour la cheminée également et aux scories noires également. Donc on rentrait en dessous des 150g/t. Il nous manquait les poussières de ré-envol qu'on est en train de calculer actuellement. On aura les résultats d'ici fin décembre.

Michel BOTELLA

Il s'agit de 150g/t fabriquée ? Combien de tonnes fabriquez-vous par an ?

Natacha MELQUIOT, CELSA France

Un million de tonnes par an en moyenne.

Michel BOTELLA

Vous vous rendez compte de la quantité rejetée. Ça devient insupportable. Vous faites référence à l'arrêté préfectoral mais ça n'est pas suffisant. Le port est dans la ville. Il faudrait peut-être des contraintes supplémentaires. Cela se répercute sur les coûts sociaux, sur l'écosystème. Il y a un grave problème d'impact sur la population, de trouble de l'ordre public en s'imaginant ce que cela pourra donner en impact sanitaire à venir.

Hervé LABELLE, DREAL AQUITAINE Responsable UT40

Je suis responsable de l'Unité territoriale des Landes, l'homologue d'Yves BOULAIGUE sur les Pyrénées Atlantiques. C'est ma première participation au SPPPI, instance de concertation et de discussion.

Ce que j'ai du mal à entendre, c'est lorsqu'on fait référence à une prétendue collusion entre les industriels et l'Etat, pour laisser de côté les problématiques environnementales et de sécurité publique.

Notre démarche dans ce type de situation est de suivre au plus près les industriels tant sur les problèmes d'impacts chroniques ou de risques technologiques et de faire en sorte d'aller dans un sens d'amélioration continue. Pour cela, on a besoin d'avoir des informations que ce soit sur des impacts avérés ou sur la base d'études réalisées et demandées aux industriels, études d'impact ou études de dangers actualisées.

On a évoqué à l'instant l'ERS. On a beaucoup d'éléments pour pouvoir statuer sur les améliorations qu'on ne manquera pas si nécessaire de demander aux industriels. Vous avez connaissance du grand nombre d'améliorations techniques qui ont été réalisées au fil du temps. Vous dites qu'aujourd'hui, il y a des effets avérés sur le milieu, notamment côté Bayonne. Peut-être.

Georges DAUBAGNA, Président SPPPI Estuaire Adour

On reçoit en municipalité de nombreuses plaintes de riverains.

Hervé LABELLE, DREAL AQUITAINE Responsable UT40

Soyez persuadés que quelles que soient les informations dont nous disposerons, nous les analyserons et nous en tirerons les conséquences quand cela sera nécessaire. Le fait est que, parfois, on a des informations que l'on ne peut pas forcément relier à telle ou telle activité industrielle.

Georges DAUBAGNA, Président SPPPI Estuaire Adour

Je voudrais vous faire remarquer très simplement que nous avons notre « Maison de l'Environnement et du Développement Durable » à la Barre. De 8h le matin à 18h le soir, on voit, en permanence, les rejets du port, soit le bruit, soit les odeurs, soit les fumées.

On faisait parvenir à M. AMIEL et aux industriels concernés, un mail pour demander l'origine des nuisances. On a vu des nuages hallucinants, d'une grande opacité, en s'interrogeant sur la constitution de la pollution. La Directrice de l'environnement, qui est présente, peut en témoigner. Elle envoie, à chaque fois, un mail pour demander des explications.

Corinne COURREGES, Responsable Environnement et Développement Durable, Mairie Anglet

Je ne peux pas intervenir à chaque fois, ayant d'autres sujets à traiter. Mais lorsque c'est particulièrement prégnant, je me permets d'envoyer un mail à l'ensemble des entreprises les plus importantes, pour demander ce qui se passe. Ça se passe toutes les semaines. On a déjà questionné MAISICA. J'ai encore vu, récemment, un déchargement de navire, à quai, avec probablement des céréales et un nuage enveloppant au dessus. J'ai également vu un chargement d'engrais, sur un navire avec cales ouvertes et l'engrais qui s'envolait des cales ouvertes et du godet de chargement. On finit par se lasser parce qu'on voit toujours les mêmes choses, on interroge, on a les mêmes réponses et ça ne change pas.

Hervé LABELLE, DREAL AQUITAINE Responsable UT40

Je ne dis pas que ce que vous ressentez est de l'affabulation et j'espère que vous n'avez pas entendu cela. Je dis seulement que pour pouvoir travailler, il nous faut des bases concrètes sur lesquelles nous statuons pour faire évoluer la réglementation applicable aux industriels. J'ai pu suivre vos échanges avec M. AMIEL, responsable de la subdivision, en poste à Bayonne mais qui travaille également à Tarnos. Il travaille à la fois sous l'autorité hiérarchique de Yves BOULAIGUE mais également pour le compte du Préfet des Landes pour la zone de Tarnos. Il est actuellement parti et son successeur sera bientôt nommé. Dans l'intervalle, vous pouvez vous adresser au Sous-préfet et éventuellement à Yves BOULAIGUE et moi-même.

Georges DAUBAGNA, Président SPPPI Estuaire Adour

A-t-on une idée du délai de remplacement de M. AMIEL ?

Yves BOULAIGUE, DREAL AQUITAINE Responsable UT64

Cela prendra quelques mois.

Jean-Luc FARGUES, ARS, DT 64

Je voudrais juste intervenir pour dire qu'effectivement dans le PRS, Plan Régional de Santé, on a noté une surmortalité chez la femme par cancer du poumon. Cependant, il ne faudrait pas faire de raccourci et trouver un lien entre l'industrie et cette problématique-là. Ce serait un peu rapide. On peut avoir d'autres causes. D'abord, on le constate chez la femme et pas chez l'homme. Ensuite, la zone d'étude est beaucoup plus large que celle de Bayonne. On serait plus sur des approches psycho-socio-professionnelles.

Vous avez évoqué également la mortalité sur la région Anglet-Bayonne-Biarritz, et vous faites référence à une étude qui est bien connue et qui est relative à la pollution atmosphérique liée à l'automobile. On n'a pas fait, là non plus, un lien direct avec l'industrie. Ceci étant dit, l'ERS sur la zone est intéressante à faire au niveau de CELSA. On sait faire ce type d'étude, on connaît les flux de sortie, les flux diffus, les flux maîtrisés. On connaît les vents et les retombées. On sait les risques (cancer, toxicologiques, etc) par rapport aux valeurs toxiques de références pour les différents paramètres. Ça peut être regardé de beaucoup plus près. Peut-être que le bilan décennal de l'entreprise amènera des éléments. Ce sera intéressant d'analyser en termes d'impact sanitaire. On pourra également voir avec l'étude des milieux si on a des correspondances.

Yves BOULAIGUE, DREAL AQUITAINE Responsable UT64

Je souhaiterais faire un parallèle rapide avec le bassin de Lacq qui n'est pas comparable en termes d'ampleur de développement industriel avec le Port de Bayonne. C'est une échelle autre, notamment en termes d'émissions atmosphériques et d'odeurs. Sur Lacq, la problématique était similaire et a été croissante dans le temps avec des préoccupations de plus en plus fortes des riverains, notamment dans le fait de ressentir des nuisances sur des émissions conformes aux réglementations et des interrogations sur l'impact sanitaire. Il a effectivement fallu faire ce qu'Hervé LABELLE a rappelé pour le Port de Bayonne, soit un double travail, à la fois maîtriser les rejets, en cas d'épisodes incidentels ou pseudo-incidentels, et éclairer le public en termes d'impact sanitaire. Il faut être en capacité de dire, certes, il y a des odeurs ou des fumées mais, par ailleurs, on n'est pas dans des niveaux d'impacts sanitaires. Cette information n'est pas tout à fait disponible sur le secteur de Bayonne. C'est sans doute ce vers quoi il faut aller pour que les populations soient rassurées. Ça ne veut pas dire qu'au bout du compte, ce sera zéro nuisance. Cela signifie que les riverains seront amenés à constater qu'il y a un niveau d'impact, acceptable au niveau sanitaire, et en dessous duquel on ne pourra pas aller. On ne peut pas laisser entendre qu'une industrie peut fonctionner avec zéro rejet. Le secteur de Bayonne peut profiter de cette expérience sur Lacq d'autant que certains industriels sont implantés sur les deux sites.

Georges DAUBAGNA, Président SPPPI Estuaire Adour

Je voudrais simplement faire remarquer que nous ne sommes pas ici pour accuser les industriels. Le problème est de rétablir la confiance de nos concitoyens car ils pensent qu'on leur cache tout.

Si le SPPPI doit remplir, pour partie, une fonction d'information, ce doit être celle-là. Avec le souci, également, d'essayer d'améliorer la qualité environnementale et le cadre de vie de cette zone industrialo-portuaire. Ça n'est pas facile, c'est conflictuel mais on doit avancer à tous les niveaux sur ce port, qui est urbain, entouré de la population qui voit, entend et sent tout.

Il faut que l'on puisse apporter, à nos concitoyens, une information qui soit honnête, mesurable, dans les efforts que peuvent faire les industriels pour améliorer la situation avec l'appui, je l'espère, des pouvoirs publics et des élus locaux.

On ne peut pas dissocier l'économique, du social et de l'environnemental. Le Conseil Régional d'Aquitaine a adopté une Charte du Développement Durable qui doit s'appliquer dans le port aussi.

Josette DUHART, Mairie du Boucau

La Mairie du Boucau a engagé un lien, avec des riverains de la rue Maurice Perse, proche de CELSA. Nous avons des vigies qui font des retours d'observations. Nous avons au moins deux réunions par an, suite aux travaux qui ont été engagés et aux mesures qui ont été constatées. Nous sommes une force de pression sur CELSA. Ce lien permet sans doute que les choses se passent le mieux possible.

Georges DAUBAGNA, Président SPPPI Estuaire Adour

Cette action va dans le bon sens. La proximité facilite l'échange. C'est plus compliqué depuis l'autre rive.

Roland VIVANT, Responsable d'exploitation, LBC BAYONNE, *Présentation en ligne : LBC BAYONNE Présentation POI*

Rappel des principaux points (extrait de la présentation jointe) :

- ✓ Détermination des risques :
- Les risques liés au stockage et à la manipulation des produits ont été déterminés par des études de dangers réalisées par une tierce expertise.
- Les risques pour la population, identifiés par l'étude de dangers, susceptibles de dépasser les limites du site, sont :
 - Risque d'incendie
 - Risque toxique
 - Risque de surpression.

La quasi-totalité des risques recensés est à cinétique rapide, dans un rayon maximum de 285m. Un phénomène est dit à cinétique lente et concerne un rayon maximum de 579 m : il s'agit du boil over d'un des 2 bacs de pétrole brut (contenance 15000m³)

- ✓ Dispositif prévu en cas d'accident à l'intérieur du site

Le Plan d'Opération Interne (POI) est un plan de secours pour l'intérieur de l'établissement. Il a été rédigé en prenant en compte les scénarios d'accidents contenus dans l'étude de dangers.

Les consignes à suivre sont prévues et écrites afin que tout le monde ait les bonnes réactions lorsqu'un accident survient. Le POI est testé 1 fois par an, avec les pompiers ; 4 fois par an lors d'exercices inopinés.

- ✓ Le POI
 - Schéma d'alerte de jour,
 - Schéma d'alerte de nuit,
 - Processus d'alerte et d'information.

- ✓ Le POI

Des fiches réflexes ont été créées pour chaque type d'accident. Elles décrivent les consignes à suivre :

- Pompes incendies à mettre en route
- Quantités d'émulseurs à utiliser
- Bacs à refroidir avec de l'eau
- Personnes à prévenir
- Répartition des tâches (fiches Chef PC Ex; Chef PCA)

- ✓ Le POI : les moyens de lutte contre l'incendie

En cas d'incendie, sur le dépôt, des moyens de lutte rapides et efficaces sont opérationnels : Toutes les cuvettes du dépôt sont équipées de systèmes d'extinction automatique qui sont commandés à distance depuis la salle de contrôle, sans risque pour les opérateurs et sans manipulation de tuyaux à effectuer. Ces systèmes déversent immédiatement de la mousse dans les cuvettes, sur la robe des bacs et à l'intérieur des bacs si nécessaire. Ces systèmes ont été testés en réel avec production de mousse. Les pomperies, où la majorité des chargements camions est effectuée, sont aussi équipées d'un système d'extinction automatique.

Le camion incendie permet d'intervenir rapidement sur le site.

Le maillage du réseau incendie couvre tout le site. Des bouches incendie permettent aux pompiers de s'approvisionner en eau à n'importe quel endroit du site.

La réserve d'émulseur sur site est de 41000L. La société Eau et Feu peut nous réapprovisionner en 6h.

La capacité de pompage des pompes incendie est de 1000 m³/h par pompage dans l'Adour.

Une convention d'assistance a été signée avec la pilotine et le remorqueur qui peuvent apporter une capacité de pompage supplémentaire (400+600 m³/h).

- ✓ Le PPI

Si malgré tous ces moyens, l'accident risquait de dépasser les limites du site, LBC en informe la préfecture qui déclenche le PPI.

La préfecture organise les secours et prend toutes les mesures pour protéger les populations concernées.

Le PPI est en cours de révision. Il a fait l'objet d'un exercice le 25/08/11.

Quelques unes des mesures prévues (selon la situation) sont la mise en place de barrages routiers et l'évacuation des populations.

- ✓ La prévention

Depuis 10 ans, l'évolution de la technologie et de la réglementation a permis de mettre en place des équipements permettant de prévenir les accidents.

Des barrières de sécurité :

- Cuvettes étanches,
- Radars de niveau,
- Vannes de pieds de bac automatisées,
- Détecteurs gaz,
- Pompes avec anti-marche à vide,

- Événements cas feu,
- Supervision (niveau des bacs, surveillance chaudières, déchargement wagons pétrole ...),
- Automatismes de plus en plus fiables (normes SIL2),
- Local électrique sécurisé (détection incendie + envoi automatique d'azote si incendie),
- Systèmes d'extinction automatique des cuvettes et chargements camions.

Le SGS : Système de gestion de la sécurité conforme à l'arrêté du 10 mai 2000.

Les contrôles :

- Autocontrôles par Audits internes en Qualité - Sécurité - Sûreté
- Rondes journalières / hebdomadaires
- Contrôles effectués par la DREAL dans le cadre du SGS et visites régulières
- Importance du CHSCT, de la Médecine du Travail, Inspection du Travail et membres du personnel.

La formation : Élément essentiel à la maîtrise du risque => Plan annuel de formation

- ✓ La communication
- Transmission à la DREAL de toutes les données environnementales.
- Tous les accidents / incidents du site : DREAL, Préfecture : *effectif à ce jour.*
- Accidents ou événements pouvant avoir un impact sur l'extérieur (notamment odeurs) : SPPPI, mairies, capitainerie : *Point que l'on souhaitait aborder et qui reste à débattre : par quel moyen passer pour être plus efficace.*
- CLIC : bilan du SGS : présentation de tous les faits marquants et accidents / incidents : *effectif à ce jour.*

Questions-Réponses

Georges DAUBAGNA, Président du SPPPI Estuaire de l'Adour

On peut revenir sur ce point de l'information notamment en lien avec la fiche envoyée par CELSA lors d'un incident, que l'on évoquait précédemment. Il s'agit de trouver la meilleure manière d'informer. Dernièrement, on a été alerté sur un problème d'odeurs. Il a fallu qu'on sollicite tous les industriels. LBC a répondu suite à un déchargement de pétrole brut qui avait pu générer ces odeurs. On souhaiterait que ce soit l'industriel qui nous signale, à l'avance ou en temps réel, le risque de nuisance et le niveau de danger et de gravité. Il nous faut ce type d'information si on veut arriver à rétablir la confiance des riverains par rapport aux activités de la zone industrialo-portuaire. Cette information n'est pas négligeable car on va regagner la confiance petit à petit. Nous devons montrer que nous sommes réactifs et que nos interventions sont efficaces.

Roland VIVANT, Responsable d'exploitation, LBC BAYONNE

On a mis en place un moyen d'information de la DREAL par rapport à notre problème d'odeurs d'essences de papeteries. On informe la DREAL de manière hebdomadaire du trafic, des camions, des bateaux, et des transferts de bac à bac, qui génèrent aussi des vapeurs et des odeurs, tant que l'ensemble des équipements n'aura pas été réalisé. On peut proposer de prévenir, si à l'avance on sait qu'on va faire des opérations de lavage de réservoirs susceptibles de générer des nuisances (on l'a fait une fois cette année). L'idéal serait d'avoir un seul point d'entrée comme le SPPPI.

Alain PERRET, Adjoint à l'environnement, Mairie de Tarnos

Concernant le PPI, la procédure est cadrée par la Préfecture. En revanche, en matière de POI, je crois savoir que vous avez déclenché un POI il y a quelques temps. L'information est partie par fax à la commune de Tarnos. On l'a eu plusieurs jours après. On pourrait utiliser des outils de communication plus efficaces que le fax dans ce cas.

Pour ce qui concerne les odeurs, le SPPPI peut être la porte d'entrée, sans pour autant décharger l'Etat de ses obligations réglementaires en la matière. Je préfère militer pour que l'Etat ait les moyens d'assurer ses missions en la matière.

Quand M. AMIEL disait c'est nocif mais pas toxique, ce n'est pas acceptable de répondre ça à des populations quand certains se sont retrouvés à l'hôpital avec des vomissements, etc. Nocif ça veut dire quoi ? Que le décès intervient plusieurs années après ? Il faut qu'on ait un message clair sur le sujet. Je rappelle que le SPPPI a pour mission de lancer des études et de les suivre. Peut-on être en capacité de le faire en lien avec l'ACBA sur le PPA, en lien avec l'ERS, afin d'analyser la toxicité de ces odeurs dont tout le monde se plaint aujourd'hui sur l'ensemble du territoire du Port?

Nadia MABILLE, Responsable Mission Développement Durable, Agglomération Côte Basque Adour

Le PPA n'est pas de la responsabilité de l'ACBA mais de l'Etat qui anime le comité de pilotage. A ce jour, je n'ai pas d'information sur l'état d'avancement du PPA, au-delà des fiches actions que l'on a réceptionnées et diffusées auprès d'un certain nombre de partenaires et des communes.

Par rapport au comité de pilotage, auquel on a participé, ainsi que d'autres membres du SPPPI, on avait bien alerté les services de l'Etat, ARS, DREAL, Préfecture, de l'intérêt pour nous, localement, d'avoir une meilleure connaissance de la pollution atmosphérique particulièrement sur le secteur du port. On avait demandé des éléments de mesure complémentaires. On nous avait répondu que les services de l'Etat n'avaient pas de moyens financiers permettant de lancer des études à ce sujet. On a donc un problème, élaborer un PPA sans données complémentaires.

Ce sujet a été débattu en Commission Environnement, la semaine dernière. Par rapport à ces éléments-là, les élus de l'Agglomération ont pris connaissance de l'ensemble des fiches actions qui avaient été proposées par les services de l'Etat. Nous les avons complétées sur le volet « Mesures » ainsi que sur la problématique « Connaissance santé ». Nous avons relayé ces informations, la semaine dernière, et nous attendons une réaction des services de l'Etat, sur le sujet. L'Agglomération a bien entendu la demande à la fois citoyenne et des communes. Nous avons essayé de relayer au mieux, mais n'ayant pas la main sur le document et la procédure, nous ne pourrions faire beaucoup plus qu'un effet de lobbying à ce jour.

Autre sujet d'actualité, la problématique du bruit pour laquelle l'Agglomération est partie prenante puisqu'elle porte l'élaboration de la carte stratégique du bruit. On a également ciblé le site portuaire comme un sujet test pour cette réflexion.

Michel BOTELLA

Si on en revient à LBC, concernant les odeurs, on attend les résultats de la mise en place de la réglementation COV qui date de 2001.

Pour ce qui est de la problématique de l'incendie, quel qu'il soit, nous avons indiqué, après le débriefing de l'exercice du 25 août, à Monsieur le Directeur de Cabinet du Préfet, et Philippe IVANDEKICS, Directeur de LBC, il y a l'incendie, il y a les fumées et nous pensons qu'il faudrait aller au-delà du communiqué classique officiel de la Préfecture : « il n'y a aucun impact sur l'environnement et la santé ».

Les fumées sont issues d'une équation de combustion très particulière, s'agissant d'un feu de brut qui rencontre d'autres éléments. On est dans les effets de synergie. Quelle est la capacité actuellement, soit du SDIS, soit de la technique opératrice sur le secteur, d'analyser le suivi du nuage de fumée, et dans le temps, puisqu'on s'aperçoit toujours que c'est après qu'il y a un impact sanitaire ? Les gens ont eu peur. Ça a déclenché des boutons et ils ont respiré aussi. Donc, nous reformulons cela, puisque la réponse de Monsieur le Directeur de Cabinet du Préfet était de dire profiter du SPPPI pour aborder le problème. Donc quel est le suivi permanent du nuage de fumée et dans le temps ?

Autre question, rémanente depuis le groupe Risques Majeurs, présidé par M. JACQUE, Maire du Boucau, et qui était une interrogation permanente entre Michel AMIEL, DRIRE et le Commandant TRISTAN. Lorsque le vraquier chimique ou le pétrolier était branché, avec le bras de chargement, quelle était la consigne, parce que nous avons pratiqué un exercice de sécurité avec des intervenants extérieurs à LBC, CCI, gardiennage ? La première fiche du POI dit qui doit être alerté. A l'époque, c'était le Commandant du Port. Nous estimions qu'il fallait être très clair que les opérateurs devaient alerter le dépôt mais qui fallait-il alerter en premier ?

Par ailleurs, si on appliquait l'explosion du Chassiron au quai de LBC, les rayons, le déplacement du centre, changent. Je pense qu'il ne faudrait pas éviter ce problème. Je rappelais le décret du 1^{er} juin en application de la Loi Grenelle. C'est un problème que nous évoquons depuis 10 ans.

Roland VIVANT, Responsable d'exploitation, LBC BAYONNE

Nos consignes de sécurité sont très claires. A chaque incident, quel qu'il soit, la Capitainerie doit être avertie, en premier lieu, en même temps que le supérieur hiérarchique qui est en poste dans la salle de contrôle de LBC. Nous le répétons au personnel au cours de chaque formation annuelle.

Philippe PAGANI, Commandant du Port, Capitainerie

Dès qu'un accident est constaté, l'observateur appelle en simultané la Capitainerie et les Pompiers, si besoin. La Capitainerie déclenche son POI. La chaîne d'alerte est déclenchée et tout s'enchaîne.

Jean-Michel LAMBERT, Directeur Administration Générale, Mairie Anglet

Où en est-on de l'élaboration du PPI qui est en cours d'élaboration sur le Port de Bayonne ?

Yves BOULAIGUE, DREAL Aquitaine UT64

Le PPI est la suite logique des conclusions de l'étude de dangers globale qui est en cours sur le Port.

Bruno VIGNES - Responsable Gestion Domaine et Concession, Service Développement et Exploitation du Port de Bayonne/Conseil Régional d'Aquitaine

Un point a été fait, hier, sur l'étude de dangers, qui est en cours, essentiellement pour des problèmes de validation au niveau des services de l'Etat parce qu'on a un manque de référentiel sur ce type d'étude à l'échelle du Port.

Pour répondre à M. BOTELLA, les navires sont traités dans cette étude de dangers.

On espère aboutir le plus rapidement possible suite à cette réunion avec la DREAL Bordeaux qui est en charge du dossier avec M. BOULAIGUE.

La suite logique ne sera pas un PPI mais un PPS, Plan Portuaire de Sécurité du Port de Bayonne, qui devrait conduire à un PPI qui sera fait par les services de l'Etat.

Le PPS n'est pas obligatoire pour un port, n'étant pas une Installation Classée. La Région Aquitaine pourrait se limiter à fournir à l'Etat l'étude de dangers. Nos élus ont souhaité continuer ce qui avait été engagé par nos prédécesseurs, notamment le Commandant TRISTAN. Un PPS existe déjà donc il aurait été aberrant de ne pas le mettre à jour.

Jean-Michel LAMBERT, Directeur Administration Générale, Mairie Anglet

Effectivement, je ne confonds pas PPS et PPI mais je me souviens avoir participé à quelques réunions, avec le SIDPC des Pyrénées Atlantiques, où nous en étions déjà au plan d'évacuation. J'avais intégré, à notre Plan Communal de Sauvegarde, l'évacuation de l'avenue de l'Adour, notamment et le scénario qui avait été retenu, le plus défavorisant étant le feu de nappe. On avait bien avancé dans le PPI.

Michel BOTELLA

Et le suivi des fumées après un incendie qu'il soit sur un bateau dans le port ou au dépôt ?

Yves BOULAIGUE, DREAL Aquitaine UT64

Sur cette question, dans la gestion du post-accidentel, à ma connaissance, il n'y a pas de mesures réglementaires précises pour définir ce qui doit être fait après un accident majeur. Il paraît relativement logique qu'après un accident majeur, les retombées environnementales devront être diagnostiquées et voir leur effet à long terme. S'il y a pollution durable, des sols ou de l'eau, cela doit être traité.

Georges DAUBAGNA, Président du SPPPI Estuaire de l'Adour

Il serait souhaitable que cela soit prévu. Si on doit mettre les dispositifs en marche si cela devait arriver, il faudrait mieux que cela soit prévu.

Yves BOULAIGUE, DREAL Aquitaine UT64

On va vérifier ce point et voir s'il existe des mesures réglementaires type plan post-accidentel.

Informations fournies par Yves BOULAIGUE suite à la réunion

Il n'y a pas de plan de gestion post-accidentel prédéfini par installation. Cependant, les pouvoirs du Préfet permettraient de prendre toute mesure permettant d'évaluer après un accident la situation, en

termes de santé publique et de pollution de l'environnement et d'en déduire les mesures de protection, et de restauration des milieux à imposer.

"En vue de protéger les intérêts visés à l'article L. 511-1, le préfet peut prescrire la réalisation des évaluations et la mise en œuvre des remèdes que rendent nécessaires les conséquences d'un accident ou incident survenu dans l'installation, ... "

Hervé LABELLE, DREAL Aquitaine UT40

Je confirme qu'à priori il n'y a pas de base réglementaire à ce sujet. La difficulté repose aussi sur les conditions réelles qu'on aurait au moment de l'incendie. Autant on peut aller à la source et essayer de faire des mesures, ce que font parfois les pompiers, autant il est difficile de connaître précisément où la retombée va se faire.

Bruno JACQUEMIN, Responsable du site de TARNOS, AIR LIQUIDE, Présentation en ligne : AIR LIQUIDE Présentation POI

Rappel des principaux points (extrait de la présentation jointe) :

- ✓ Site de production de gaz de l'air
- Séparation des gaz de l'air
 - 78 % d'azote
 - 21 % d'oxygène
 - 1 % d'argon
 - < 0,4 % de gaz rares

Les produits obtenus : Oxygène et azote

Le procédé : La distillation pour séparer les constituants de l'air :

- l'azote se liquéfie à -196° C
- l'oxygène se liquéfie à -183° C

- ✓ Le site de Tarnos
 - Usine de production de gaz de l'air installée sur le site d'ADA depuis 1996
 - Fourniture d'Oxygène gazeux, d'Azote gazeux et d'Argon gazeux (fourni par Pardies, transporté par camions).
 - Usine en Astreinte : personnel uniquement pendant la journée. Système d'appel des personnes d'astreinte par téléphone.

- ✓ Les risques majeurs du site de Tarnos

Définition : Il s'agit d' « un événement tel qu'une émission, un incendie ou une explosion d'importance majeure résultant de développements incontrôlés survenus en cours d'exploitation, entraînant pour la santé humaine ou pour l'environnement, à l'intérieur ou à l'extérieur de l'établissement, un *danger grave*, immédiat ou différé, et faisant intervenir une ou plusieurs *substances ou des préparations dangereuses* ».

Les risques majeurs du site

- L'explosion du vapo-condenseur :

Elément dans lequel on vaporise du produit pendant qu'on en liquéfie un autre. Equipement à l'intérieur de la boîte portant le logo AIR LIQUIDE qui contient les colonnes de distillation. Il y a des impuretés dans l'air qui peuvent s'accumuler dans la colonne et qui pourraient engendrer un incendie suivi d'une explosion.

- La fuite de liquide cryogénique.

Des stockages contiennent de l'oxygène liquide et de l'azote liquide. En cas d'effondrement ou d'ouverture des stockages, il pourrait y avoir une fuite massive de liquide très froid.

Les autres risques internes au site

Incendie

Anoxie (manque d'oxygène en présence d'une atmosphère composée d'azote ou d'argon)
Pression
Risques cryogéniques
Risques électriques

- ✓ Le système de gestion de la sécurité - SGS

Organisation - formation

Formation continue du personnel

Habilitation UIC/MASE et formations individuelles pour les intervenants extérieurs

Identification et évaluation des risques

Révision périodique de l'analyse des risques accident

Tests périodiques des barrières de sécurité

Gestion de sécurité pour mise en sécurité instantanée des installations

Les détections incendie, le réseau d'eaux incendie et les extinctions automatiques

Maîtrise des procédés

Maintenance préventive des installations

Procédures et modes opératoires détaillés, fiches réflexes sécurité

Retour d'expérience

Analyse et partage des incidents

Réunion sécurité mensuelle (présentation des alertes sécurité groupe...)

Contrôles

Audits internes

Contrôles par organismes extérieurs

Les plans d'urgences

Le POI (plan d'organisation interne) - *document en ligne : AIR LIQUIDE POI Tarnos*

Risques dont les effets n'excèdent pas les limites de l'établissement

Présente les différents scénarii d'accident et définit les mesures à prendre sous forme de fiches réflexes

Exercice annuel avec les services de secours

Questions-Réponses

Michel BOTELLA

Comment produisez-vous le froid ?

Que deviennent les filtres et les poussières qui doivent être très intéressantes pour savoir ce qu'il y a dans l'atmosphère du secteur ?

Bruno JACQUEMIN, Responsable du site de TARNOS, AIR LIQUIDE

Nous ne faisons pas d'analyse particulière sur les filtres. Ils sont remplacés régulièrement lors des opérations de maintenance et détruits comme un déchet.

Michel BOTELLA

Dans une dynamique d'étude sur les odeurs, et de suivi des retombées de poussières, ce support-là pourrait être très intéressant.

Georges DAUBAGNA, Président du SPPPI Estuaire de l'Adour

C'est une idée intéressante à creuser. Autant utiliser ce qui est déjà disponible plutôt que de dépenser pour la mise en place de capteurs.

Bruno JACQUEMIN, Responsable du site de TARNOS, AIR LIQUIDE

Je pense qu'il faut d'abord vous rapprocher de CELSA. Ce sont les principaux concernés et ils ont sans doute des éléments.

Le froid est principalement fabriqué par des cycles de compression et de détente du gaz. Le gaz se refroidit pendant la détente puis se liquéfie. Ensuite, on doit le conserver au maximum, grâce à des échangeurs de frigorie, en utilisant les produits sortant.

On a aussi de l'eau de refroidissement qui peut être à basse température. On utilise alors de petits groupes frigorifiques. Sur le site de Tarnos, nous n'avons pas de groupe frigorifique à l'ammoniaque.

Natacha MELQUIOT, CELSA France

Un réseau de mesures de toute la zone est en place depuis 2004. On suit les exigences réglementaires. Les analyses sont faites selon les normes. Je ne pense pas que l'analyse des filtres apporte plus d'éléments pertinents, sachant qu'on a déjà ce réseau.

Georges DAUBAGNA, Président du SPPPI Estuaire de l'Adour

Cela peut être un facteur de clarté supplémentaire à des fins de connaissances. Il va bien falloir avancer dans la connaissance de la toxicité notamment.

Natacha MELQUIOT, CELSA France

C'est ce que l'on essaye déjà de faire au travers de ce réseau de surveillance.

Gérald PARRENO, Directeur MAISICA, *Présentation en ligne sur site internet du SPPPI Estuaire Adour : MAISICA de BAYONNE Présentation POI*

Je remplace au pied levé le Responsable Sécurité qui participe à toutes les réunions du SPPPI. Je n'ai pas une présentation institutionnelle mais plusieurs documents qui me permettront de vous expliquer ce que nous faisons en matière de sécurité et d'environnement à MAISICA.

Rappel des principaux points (extrait de la présentation jointe et des éléments apportés en réunion) :

✓ L'organigramme

Le Responsable d'exploitation est aussi responsable de la Sécurité

✓ L'ouverture du site

En saison

Séchage 24h sur 24 selon collecte

Réception 06h-22h (nuit sur demande)

Chargement navire 6 jours sur 7

Hors saison

Réception 07h30-17h30 (Trains 18 à 22h)

Chargement navire 6 jours sur 7

✓ La nature des risques

Liés au phénomène d'explosion

Rayonnement thermique

Destruction de structure

Liés aux stockages d'insecticides

En cas de fuite du contenant à pollution des eaux

Incendie avec émissions de fumées toxiques

Les scénarii d'accidents

Incendie de séchoir

Incendie de dépôt d'insecticides

Explosion de poussière et feu en cellule

✓ Les réponses face à ces risques

Matériel adapté en zone ATEX

Procédures ronde et nettoyage des installations
Plan de prévention et permis de feu
Maintenance et surveillance des installations
Découplage des installations et bacs de rétention
POI et exercices annuels
Etude de dangers

- ✓ Les moyens disponibles en interne

Défense incendie

- Extincteurs sur l'ensemble du site
- R.I.A (robinets d'incendie armé) et surpresseur
- Poteaux incendie
- Thermométrie en cellules et séchoirs
- Rampe d'arrosage sur séchoirs

Equipements de protection

- ARI
- Masques cartouches

Secours aux victimes (15 secouristes en interne)

Levage génie civil, véhicules légers

Transmission

- Postes fixes
- Radio - Talkies walkies
- Fax
- Portables

Locaux

- ✓ Les moyens disponibles en externe

CSP BAB

- Défense incendie
- Pompes
- Canons
- Mise à disposition par LBC

- ✓ Les fonctions

PC tenu par le chef des pompiers

Directeur des opérations internes

- Responsable de la mise en œuvre du POI
- Assure la gestion de l'ensemble

Exploitation

- Evalue le risque encouru
- Procède aux manœuvres estimées nécessaires
- S'assure de la mise en sécurité des unités voisines, et rend compte de la situation au PC

Intervention

- Dégage en sécurité les éventuels blessés pour prise
- Attaque le sinistre avec les moyens du bord
- Dirige les équipes de secours sur les lieux

Transmission

- Répercute tout renseignement au directeur des secours
- Note toutes communications et enregistre tous les appels

Logistique

- Arme le PC
- Rassemble les effectifs au point d'accueil, de rassemblement
- Assure la police des accès et l'orientation des secours

Relations extérieures

- Accueil des médias et autorités diverses
- Organise les points informations et suivi des interventions

Observation

- Observe le déroulement des informations
- Préserve les documents importants et prises de notes

Les procédures portent sur le travail en milieu confiné en lien avec le risque d'explosion par accumulation des poussières en milieu confiné.

MAISICA disposent des certifications ISO avec des procédures sur les processus métiers mais aussi sur l'Hygiène, la Sécurité et l'Environnement.

Tous les salariés sont secouristes du travail.

Le risque majeur est l'explosion en silo lors des opérations de maintenance. Des consignes particulières sont établies pour le service maintenance et toute entreprise intervenant sur le site.

Le plan de prévention et de sécurité est un formulaire standard, complété à chaque intervention par les prestataires extérieurs. Tous les dangers potentiels, à l'intérieur du silo, sont passés en revue. A partir de ce document, on établit une charte de sécurité avec le prestataire qui précise les obligations qu'il doit respecter.

Le permis de feu est une autorisation donnée avant travaux par point chaud, avec visite de propreté avant le démarrage des travaux, des visites intermédiaires pendant les travaux, et une ronde de contrôle deux heures après les travaux.

Ce document, très important à MAISICA, est sous la responsabilité de 4 personnes de l'entreprise.

Notre POI est basé sur le même principe que ceux vus avant.

Concernant les poussières émises au chargement des bateaux, nous faisons des études sur les rejets et nous ne dépassons pas les normes. Par le passé, nous utilisions des huiles pour coller la poussière au grain et limiter les envols. Ces huiles ne sont plus autorisées dans notre métier. D'autres silos utilisent de l'eau avec des produits pour coller les poussières mais on est alors confronté à des problèmes de poids au niveau des bateaux. MAISICA fait partie d'une fédération des silos portuaires. Des études sont en cours, car le problème est préminent sur le Port de Rouen. Ces études devraient aboutir sur des préconisations pour tous les silos.

Pour revenir aux poussières au chargement, c'est un problème visuel mais c'est surtout un problème pour nous, au niveau économique, car c'est du poids donc de l'argent, et au niveau de l'image. On n'a pas de solution miracle aujourd'hui, si ce n'est de donner la consigne aux opérateurs de descendre les portiques au plus bas, de limiter la vitesse des chargements quand on le peut et de changer de cellule (mix entre céréales sèches et moins sèches) pour éviter une accumulation de poussières.

Questions-Réponses

Michel BOTELLA

Je voudrais souligner l'évolution remarquable de prise en compte de la sécurité dans les silos. Nous avons travaillé en groupe Risques Majeurs et sur le terrain, avec Monsieur ISAAC et Monsieur PARRENO. Nous le reconnaissons. Alors pourquoi, n'y a-t-il pas cet élan pour régler les problèmes de pollution ? Une fiche action du PRSE2, en Aquitaine, fixe des analyses sur les silos. Peut-on avoir des informations sur ces fiches ?

Informations fournies suite à la réunion par Michel BOTELLA

"Air extérieur et santé", action 27 : améliorer nos connaissances sur les particules pour mieux maîtriser leurs émissions.

Sous action 1 : suivi des particules ultra-fines dans l'air ambiant.

Sous action 2 : caractérisation des poussières émises par les sècheurs.

Budget : 40 000 €.

Information fournies en réponse par Yves BOULAIGUE

L'action 27 du PRSE2 porte pour une grande partie sur la mise en place d'une surveillance des particules ultra-fines sur deux sites en Aquitaine par AIRAQ (action R&D axée métrologie - financement Etat, AIRAQ, industriels).

Il y a bien une sous-action sur les sècheurs de céréales mais elle concerne des industries de la zone PPA de Bordeaux (qui sont dans les 10 premiers émetteurs de poussières de la région) et non pas Maisica. L'INERIS a procédé à des mesures de poussières fines en sortie de sècheurs pour estimer la part de PM₁₀ dans les poussières totales.

Nous sommes en l'attente de son rapport mais pour l'heure ce sujet est au stade de la qualification des méthodes de mesure et de l'analyse des résultats.

Georges DAUBAGNA, Président du SPPPI Estuaire de l'Adour

Pendant que la prochaine présentation est mise en place, j'en profite pour vous dire que l'on souhaitait aborder la question du site internet et de l'information au travers du SPPPI. Je pense qu'on va le faire en bureau en novembre et qu'on présentera les résultats des travaux en plénière.

Catherine ARCHIMBAUD, Responsable QSE, BAYONNE MANUTENTION, *Présentation en ligne sur site internet du SPPPI Estuaire Adour : BAYONNE MANUTENTION Présentation POI*

Rappel des principaux points (extrait de la présentation jointe) :

- ✓ BAYONNE MANUTENTION est un GIE composé d'EURALIS CEREALES, coopérative céréalière, et de SOTRAMAB dont l'activité est constituée de stockage, mélange et conditionnement d'engrais.
- ✓ Le site comprend:
 - Un auvent de déchargement avec fosse de réception
 - Une tour de pesée
 - Hangar de stockage d'engrais (7200m²)
 - Hall d'ensachage et stockage de sacherie de 2500m²
 - Plateformes de stockage (10 000m² au nord et 1 200m² au sud)
 - Station de pesage
 - Bureaux, vestiaires, cantine
 - Atelier mécanique
 - Poste électrique haute tension
- ✓ Les types d'engrais
 - Engrais simples
 - Urée
 - Sulfonitrate
 - DAP
 - TSP
 - KCI
 - CAN 27...
 - Engrais binaires (NP,PK,NK)

Engrais ternaires N (azote) P (phosphate) K (potasse)
Tableau disponible au bureau pour connaître le stockage exact

- ✓ Deux schémas d'alerte
 - Schéma d'alerte heures ouvrables
 - Schéma d'alerte heures non ouvrables

- ✓ La nature des risques (définie par étude de danger)
 - Liés aux stockages d'engrais vrac
 - En cas d'incendie → émissions de fumées toxiques et/ou irritantes
 - Pollution des eaux si absence de rétention

 - Liés aux stockages d'engrais emballés sur les aires
 - En cas de déchirement → pollution des eaux et des sols
 - Incendie avec émissions de fumées toxiques

 - Liés au gasoil, huile moteur et lubrifiants, palette de bois
 - Risque incendie modéré
 - Pollution accidentelle des eaux et sols en cas de fuite

- ✓ Les scénarii accidentels
 - Décomposition simple des engrais à base de nitrate : jugé improbable
 - Détonation des engrais à haut dosage (CAN 27: type ammonitrate) : extrêmement peu probable
 - Propagation d'un incendie extérieur : objet du PPRT de LBC - Phénomène Boil over : pas d'effet immédiat sur bâtiment de stockage (200m de la clôture).

- ✓ Les réponses face à ces risques
 - Plan de prévention avec les divers intervenants
 - Permis de feu pour éviter toute source de chaleur
 - Procédures d'inertage
 - Vérifications périodiques réglementaires
 - Protocole de sécurité (signé par tous les chauffeurs entrant sur le site)
 - POI (en cours de révision)/PRT
 - Etude de dangers mise à jour fin 2010
 - Exercices incendie au moins une fois par an
 - Formation secouriste du personnel avec formation spécifique aux engrais

- ✓ Les moyens disponibles en interne
 - Défense incendie
 - Extincteurs sur l'ensemble du site
 - 4 R.I.A (robinets d'incendie armé)
 - 3 poteaux incendie
 - Lance auto propulsive
 - Rampes d'arrosage au niveau d'arrivée des vrac
 - Désenfumage
 - 2 Bassins tampons étanches
 - Equipements de protection
 - ARI appareil respiratoires isolants
 - Masques cartouches
 - Secours aux victimes
 - Levage génie civil, véhicules légers
 - Transmission
 - Postes fixes
 - Talkies walkies
 - Fax
 - Portables

Des locaux pour le rassemblement du personnel en cas de sinistre

- ✓ Les moyens disponibles en externe
 - CSP BAB
 - Défense incendie
 - Pompes
 - Canons
 - Mise à disposition de divers matériel par LBC
 - Levage génie civil
 - Elévateurs (chez AGRIVA)
 - Camions (chez IRIART)
 - Equipements de protection
 - Combinaison
 - ARI
 - Mise à disposition par LBC

Geneviève OXARAN, Adjointe QSE, BAYONNE MANUTENTION, et Pompier volontaire

- ✓ Les fonctions
 - Directeur des opérations internes
 - Responsable de la mise en forme du POI
 - Assure la direction de l'ensemble
 - Tactique
 - Tenue par les sapeurs-pompiers
 - Communication
 - Informers des demandes, interviews ou rencontres
 - Accueil des autorités médias, familles
 - Secrétariat après sinistre
 - Tenir le journal de bord
 - Récupérer les informations
 - Recueillir et sauvegarder le maximum d'informations
 - Chef du PC
 - Tenue par les sapeurs-pompiers
 - Opérateur exploitation
 - Faire part de la connaissance des lieux aux pompiers
 - Assurer la gestion de l'exploitation
 - Anticipation
 - Tenue par les sapeurs-pompiers
 - Moyens
 - Tenue par les sapeurs-pompiers
 - Renseignements
 - Tenue par les sapeurs-pompiers
 - Action
 - Tenue par les sapeurs-pompiers

Questions-Réponses

Michel BOTELLA

On peut apprécier l'évolution, car il y a dix ans, on brûlait dans une benne à la sortie du magasin.

Catherine ARCHIMBAUD, Responsable QSE, BAYONNE MANUTENTION

Depuis le démarrage de l'activité, à Bayonne Manutention, les déchets sont repris par des agriculteurs pour épandage dans les champs, pour des raisons économiques. Dès le départ, on a mis en place une procédure de recyclage.

Michel BOTELLA

Ce que je vous signale, photo à l'appui, c'est le brûlage de palettes de bois, les vieux sacs, etc. Lors de votre dernière prestation au SPPPI, votre diaporama montrait une photo avec des surfaces de circulation totalement empoussiérées. Que deviennent les eaux pluviales ? Où les envoyez-vous ?

Catherine ARCHIMBAUD, Responsable QSE, BAYONNE MANUTENTION

Nous avons deux bassins de rétention qui récupèrent les eaux pluviales et nous les nettoyons tous les 3 à 4 ans. Les eaux stagnent et décantent dans les bassins. Les boues se déposent au fond. Lors des curages, elles partent en station d'élimination.

Michel BOTELLA

Vous n'avez pas de correspondance avec l'égout « ex-Sydec » qui passait au Nord de LBC et se jetait entre ADA et LBC ?

Catherine ARCHIMBAUD, Responsable QSE, BAYONNE MANUTENTION

Pas à ma connaissance.

Michel BOTELLA

On attend l'étude portant sur les égouts de la zone industrialo-portuaire, promise par M. AGOSTINI.

Valérie BEDERE

On avait prévu d'aborder la question de la communication et de l'information en cas de nuisance, d'incident ou d'accident notamment les fiches qui peuvent être diffusées par les entreprises ainsi que la page dédiée à l'information sur le site internet. On souhaitait débattre du suivi qui peut être fait par le SPPPI.

C'est un sujet qu'on a déjà abordé mais qui sera à nouveau débattu et fera l'objet de concertation car nous n'avons pas pour l'instant d'accord au sein de l'assemblée. Comme Georges DAUBAGNA le proposait, ce sujet sera examiné en bureau et présenté en plénière au mois de décembre.

Olivier AZARETE, Représentant des Pêcheurs de l'Adour

Je vous remercie de nous inviter à vos assemblées. J'ai fait des constatations au cours de cette première réunion. L'administration a pris, récemment, des décisions de précaution par rapport à l'accumulation de PCB dans la chair des poissons. On a interdit la commercialisation, la pêche et la vente de poissons. Les études ont été faites sur 5 poissons dont les anguilles qui étaient très peu accumulatrices. En ayant entendu toutes les réactions au cours de cette réunion, les cancers des poumons, les vomissements dus aux odeurs, je constate qu'on a une main de fer avec les pêcheurs et qu'à côté de ça, il y a des risques, et qu'il y a deux poids deux mesures de la part de l'Etat.

Yves BOULAIGUE, DREAL Aquitaine UT64

Je ne représente pas tous les services concernés par la problématique que vous venez de soulever qui est traitée par la Direction des Populations. Il y a une dimension sanitaire, hors du champ de compétence de la DREAL. Je pense que votre réaction est tout à fait sincère.

Si aujourd'hui, on considérerait qu'il y avait des risques pour la santé des personnes, du point de vue des pollutions atmosphériques, on proposerait au Préfet de prendre les mesures qui s'imposent. On a des informations, d'autres sont en cours de construction, comme l'ERS. Dans d'autres domaines, on manque d'information, comme pour les odeurs. Il y a, d'un côté, la problématique de ce qui est ressenti, de

l'autre, une absence d'impact sanitaire avéré. Si on considérait qu'il y avait un impact sanitaire, on agirait.

Concernant les PCB, on a constaté une présence dans les poissons, non compatible avec la consommation. Il y a donc eu interdiction tout en poursuivant les analyses pour affiner cette mesure de précaution. Il n'y a pas deux poids deux mesures.

Georges DAUBAGNA

Je vous remercie pour votre participation à cette réunion et pour votre assiduité. Les débats ont été intéressants et riches. Nous allons proposer une date de bureau très rapidement. Nous aborderons les questions liées à la communication en bureau et nous les présenterons au cours de la plénière de décembre.