

Michel Botella

☎05.59.64.56.27

MB/EI/03503

**Groupe Risques Majeurs
S3PI Estuaire de l'Adour
n° 12
Réunion du 26/02/03 - 15 h
Salle Centre Social à Boucau (64)**

Présents : liste des 17 participants en annexe.

Excusés : Melle C.Courrèges, CABAB, M. le Commandant Geisler, CSP BAB. M.Ivandekics rejoindra les travaux du Groupe vers les 16h.

Ordre du jour :

1°) CR de la 11 ème réunion du 4 décembre 2002.

2°) Reprise des points non abordés le 4, dont :

- ▶ projet Dérivados Forestales et les réponses du Commissaire Enquêteur,
- ▶ la place de l'industrie et des aménagements sur l'estuaire de l'Adour, étude projet pipe-line Bayonne-Lacq et les projets de LBC Bayonne par M. Philippe Ivandekics,
- ▶ rapport du CESR au Conseil Régional sur les risques Seveso en Aquitaine et le projet de loi sur la prévention des risques technologiques et naturels,
- ▶ l'actualité, navire Konstantinos sur digue nord et pollution du Prestige,
- ▶ fonctionnement du GRM. Secrétariat et administratif.

1°) Madame la Présidente ouvre la séance pour l'**approbation du CR n°11.**

M. Amiel intervient et :

- fait état de son désaccord sur certains termes du CR, à propos de la réunion plénière d'octobre 2002 relative à DF ;
- fait état de son étonnement que ce CR ait été déposé au registre d'enquête publique DF et par le Secrétaire et non pas par la Présidente ;
- fait état de sa désapprobation sur le fait que ce soit Mme Darmendrail, Conseillère municipale de Bayonne qui ait fait partie de la délégation du GRM auprès du Député Maire de Bayonne.

Mme la Présidente confirme ses propos et rappelle les circonstances dans lesquelles s'est préparé et déroulé ce GRM devenu réunion plénière du S3PI sous la présidence du Sous Préfet.

Le CR a été déposé dans le registre d'enquête publique à la demande, le jour même de la réunion plénière, du Commissaire Enquêteur.

La délégation auprès de Monsieur le Député s'est constituée démocratiquement lors de la réunion GRM de juin 2002. La Présidente du GRM n'a pu y participer car retenue le même jour à la présentation du projet "barreau nord" au Boucau par la DDE.

Un long débat s'engage à nouveau sur le fonctionnement du S3PI.

Mme la Présidente propose de rencontrer les Préfets avec une délégation des quatre collèges : industriels, élus, associations et administrations, relatif à ce fonctionnement.

▶ **Projet Dérivados Forestales et les réponses du Commissaire Enquêteur :**

M. Amiel trouve étonnant que le rapport du Commissaire Enquêteur soit en mairie et qu'il circule de cette manière. Le Commissaire Enquêteur aurait pu dire "non" et le Préfet dire "oui".

M. Claverie pense que ceci est normal et dans le cadre de la loi enquête publique de 1983.

M. Marsais indique qu'un avis est préparatoire à la décision.

M. Amiel précise que l'étude de danger a été soumise à une analyse critique qui a été rendue le 20.01.03 et transmise à l'industriel. Lorsque ce rapport aura été finalisé il pourra être commenté au GRM.

Certains scénarios ont été recalculés par Technip. Il est apparu des différences avec le rapport Nougier / Bertin Technologies, en particulier au niveau du racq. La DRIRE a demandé à DF de revoir sa configuration soit en aérien, soit en caniveau enterré pour une meilleure maîtrise des fuites. Il apparaît des divergences sur les risques toxiques qui dépassent les limites géographiques. La position de la cuvette de rétention des produits concernés doit être revue.

La DRIRE a également demandé d'étudier des scénarios d'incendie sur les bâtiments de stockage de l'urée. L'accord de la DRIRE sera conditionné par l'obtention de la garantie de la sécurité publique.

Concernant le stockage, le préfet souhaitait lier l'extension chez LBC à ce projet. Ce n'est pas le cas. Il y aura donc deux enquêtes publiques.

Un long débat porte sur la position du Conseil Municipal de Tarnos qui a donné son accord à condition que LBC ne puisse s'étendre. Les périmètres de sécurité Z1 et Z2 ainsi que celui du PPI de LBC sont discutés sachant qu'ils sont traversés actuellement par la RD 85 E.

Le terrain recouvert par l'ancien crassier des Forges est voué de longue date à une extension de LBC.

Concernant le rapport de l'analyse critique, M. Amiel est d'accord pour le transmettre au GRM, pour étude, avant une réunion spécifique à ce dossier.

Concernant le **Plan Portuaire de Sécurité**, Mme la Présidente indique que nous retiendrons une date avec M. Le Pors.

► **Rapport du CESR au Conseil Régional sur les risques Sévésos en Aquitaine et le projet de loi sur la prévention des risques technologiques et naturels.**

M. Claverie indique qu'il a participé avec Mme Fontenas à la réunion de conclusion. Sa position est que le S3PI ne fonctionne pas en dehors des groupes de travail Eau et Risques Majeurs. De plus, on n'y aborde jamais les pollutions industrielles. Pas de rapport par activité et par installation industrielle. Pas d'information sur les objectifs de réduction des pollutions, pourtant très fortement et à juste titre, mal ressenties par les populations riveraines. Il fait état du document public produit par le CESR.

M. Marsais rapporte les expériences de deux exercices de sécurité sur Lacq déclenchés par le Préfet :

- inciter les populations à se confiner en cas d'alerte ;
- contre-mesure de circulation pour tester les délais de blocage de celle-ci et de son détournement.

Pour l'estuaire de l'Adour, il est envisagé de faire un exercice grandeur nature pour apprendre à la population à se confiner.

M. Claverie pense que pour l'exercice TMD le 29.05.02, au dépôt de la Raffinerie du Midi, le seul du reste depuis longtemps, souligne-t-il, sur le domaine public, celui-ci serait une suite à l'incident de juin 2001 lorsque le camion-citerne plein de super a traversé, sans chauffeur, la RD309, pour s'arrêter cabine par dessus quai (voir doc.photos GRM/S3PI de 09 2001). Il reste interrogatif quant aux conséquences d'un accident réel au même endroit.

Un débat porte sur l'information du public, les suites du Plan Portuaire de Sécurité à tester et la formation dans les écoles. Concernant les collèges de Boucau et de Mourenx, l'Education Nationale a demandé la mise en place d'un Plan Particulier de Sécurité en coordination avec les mairies, SAMU, pompiers, et une formation spécifique des personnels.

M. Amiel indique qu'il va être demandé l'extension du PPI avec réactualisation des études de danger concernant le dépôt de la Raffinerie du Midi.

M. Chaprier précise que les écoles du Boucau vont rentrer dans ce nouveau périmètre.

M. Marsais indique que le processus enclenché par le Préfet comprendra une nouvelle campagne d'information (plaquette, sirène) ainsi qu'une réunion publique dans laquelle pourrait être présenté un film sur Lacq.

► **Navire Konstantinos sur digue nord et pollution du Prestige.**

Le Commandant Tristant indique que le bateau est sorti ce 21 janvier au descendant et a eu une panne de moteur dans l'embouchure. Appel au remorqueur Aturi qui est tombé en panne. Appel à l'Aquitaine Explorer, également moteur en panne ainsi que son moteur auxiliaire. Contact a été pris avec remorqueur de Pasajes (Espagne). Mais complications administratives. Le seul moyen restant était la pilotine de 600 CV, mais le temps était très gros avec des creux de 6 à 8 m.

C'est la conjonction d'une baisse du vent de sud-ouest et du jusant qui a permis au bateau de s'arracher de la digue sur laquelle il avait été rossé. Des voies d'eau se sont produites et comme il restait des billes de bois, le bateau a pris une gîte de 37° sur tribord. Mais ses moteurs sont repartis pendant que le courant le dégager de la digue et a pu faire route vers l'Espagne avec deux pilotes à bord. Cet épisode fait l'objet d'une analyse poussée par le SMH de la DDE.

M. Pédrosa observe qu'un tel scénario n'a jamais été envisagé, beaucoup d'événements se sont succédés et accumulés. Cela s'est bien passé. Qu'en aurait-il été dans d'autres circonstances, avec un autre chargement ...

M. Le Pors indique que la malchance a déjà voulu que le bateau tombe en panne devant la Capitainerie et que de toutes façons le remorqueur portuaire n'est pas fait pour cette forte mer.

Le Commandant Tristant indique que 2 h après, le vent soufflait en rafales à 50 noeuds. Un tel accident aurait pu survenir avec un tanker vide et non dégazé et enclencher explosion et pollution

Ce bateau a été contrôlé 3 fois par les Coast Guard (USA) qui n'ont pas fait apparaître qu'il aurait ce genre de problème.

Mme la Présidente souhaite que l'analyse de cet accident soit exhaustive et que les conclusions en soient rapportées au GRM.

M. Colibeau indique que suite au départ du remorquage des Abeilles pour activité déficitaire due aux bateaux de plus en plus autonomes, la CCI consulte pour l'acquisition d'un nouveau remorqueur. Dans l'attente de ce nouvel équipement et suite à un appel d'offres, l'Aturi a été repris par l'entreprise Chambon dans une nouvelle configuration. L'accident du Konstantinos entraîne à prendre des mesures adéquates concernant l'équipement et le suivi du matériel, treuil, moteur, ...

M. Claverie espère qu'il sera équipé de matériel anti-incendie attendu depuis 1997 (Charte Portuaire).

Mme Birles demande si ce remorqueur pourra sortir en mer pour accompagner et secourir les bateaux.

M. Colibeau rappelle que les échouages du Franz Hall et Captain Zanis et ce dernier accident marin, montrent les besoins en matière de sécurité. La future acquisition concerne un remorqueur de port. Les conditions météo conditionnent l'efficacité des secours. En Manche ou en Méditerranée se sont des remorqueurs de haute mer qui opèrent.

M. Le Pors souligne la différence importante entre remorqueur de haute mer et remorqueur de port. La situation de Bayonne va nécessiter un débat plus approfondi.

Le Commandant Tristant informe que le Bureau Enquête Accident Mer (Ministère de l'Équipement) qui a analysé l'accident du Konstantinos, fait ressortir la nécessité de disposer d'un remorqueur de haute mer dans ce secteur. Et en la circonstance, la procédure concernée du PPS a été appliquée.

► **La place de l'industrie et des aménagements sur l'estuaire de l'Adour, étude projet pipe-lines Bayonne-Lacq et les projets de LBC Bayonne par M.Philippe Ivandekics.**

Une étude financée par le Conseil Général 64 et la CCI de Bayonne a été conduite pour la mise en place de pipe-lines transportant des HC, du gaz (éthylène) et du méthanol.

Cela concerne les domaines d'acquisition foncière, d'expropriation, de différentes servitudes, de la configuration des pipe-lines en tranchée ouverte ou/et en aérien.

LBC est partenaire de l'opération. Pour le méthanol, cela limiterait le recours au transport par camion ou par WR, ainsi que les contraintes des gares de triage.

Concernant l'éthylène, celui-ci est issu actuellement du crackage de Lacq, qui s'arrête en 2005, suite à l'épuisement du gisement.

Il s'agit donc de trouver la meilleure solution pour maintenir les activités de ATO FINA à Mont, qui emploie 400 personnes.

Pour les HC, cela vient de la demande des stockistes qui souhaitent être alimentés à l'intérieur du pays. Ce qui ne remet pas en cause les activités de LBC et de la Raffinerie du Midi.

Mais pour la réalisation de ces différents pipe-lines, le financement n'est pas encore obtenu.

Mme la Présidente, pose la question des risques de ce type de transport.

M. Amiel indique qu'il s'agit ici de procédures extrêmement complexes faisant appel à de nouvelles techniques, et que les délais d'instruction et de réalisation sont très longs. Ce projet est lié au devenir de CHEMPARC association pour le développement de la plate-forme pétrochimique de Lacq en recherche d'opérateurs dont une étude est conduite par le Conseil Général. Il y a également un problème de financement à ce niveau.

M. Botella indique qu'un pipe d'éthylène met en oeuvre des opérations de liquéfaction - vaporisation de très haute technicité. Selon son expérience sur le Transéthylène Fos sur Mer/ Karlschruë (Allemagne), l'industrie maîtrise parfaitement ces techniques, même si les accidents, rares, sont impressionnants.

M. Ivandekics précise que LBC a été sollicitée par ATO FINA pour réceptionner dans un premier projet un stockage de 10 000 m³, auquel il a été répondu par la négative, et ensuite pour une solution de "pousser en ligne" à partir du bateau, le gaz liquéfié à - 100° C importé.

Cela nécessiterait un stockage enterré de 300 m³ au nord de LBC, avec une unité de vaporisation et de pompage par compresseurs. Ce projet est lié aux pipe-lines et en attente des financements.

M. Amiel précise que ce projet devait s'implanter au départ sur Blancpignon.

Pour le méthanol, M. Ivandekics précise que cela concerne 270 000 t/an : 210 pour Acétex, 40 pour ATO, 20 pour HELM.

M. Botella pense qu'au plan économique et stratégique ces projets peuvent être reliés au débat national sur les énergies que lancent actuellement les Pouvoirs Publics.

Concernant le stockage DF dans LBC, M. Ivandekics indique que la demande a été déposée auprès de la DRIRE pour un stockage de 13 bacs en inox 316 d'un total de 11 000 m³ (formaldéhyde, formophénol, eaux de process, phénol, colle) sur 5 000 m².

La disposition n'est pas arrêtée car liée au rack de 9 lignes entre DF et LBC pour les aller-retours des produits.

Concernant les 2 nouveaux bacs de colle, ceux-ci ont été rajoutés au 1er projet en vue de l'exportation.

Concernant les émissions de vapeur de produits à l'atmosphère, celles-ci sont contrôlées et aux normes.

Concernant les périmètres Z1 et Z2 ceux-ci prennent en compte les bâtiments de Bayonne Manutention.

M. Amiel précise que Bayonne Manutention va disparaître en tant que Sévésco car les produits mis en oeuvre sont en-dessous de 28 % d'amonitrates, seuil réglementaire.

M. Ivandekics précise que le projet stockage DF chez LBC ne modifie pas son PPI.

Il présentera plus en détail ce projet au retour de l'Administration, ainsi, selon M. Amiel, que les réponses à l'analyse critique de l'étude des dangers citée plus haut.

Il est 17 h 15, Mme la Présidente remercie les participants et clôture la réunion.

La prochaine aura lieu le 2 avril à 15 h, ici même, sur le PPS avec M. Le Pors.

Le Secrétaire,
Michel Botella