

Juin 2003

MB/EB/059/03

**Groupe Risques Majeurs  
S3PI Estuaire de l'Adour  
n° 13  
Réunion du 19/05/03 - 17 h 30  
Salle Centre Social à Boucau (64)**

Présents : liste des 17 participants en annexe.

Excusés : MM Michel Amiel (DRIRE) et Adjudant Chef Sallenave (Gendarmerie Boucau).

**Ordre du jour :**

- Présentation du **Plan Portuaire de Sécurité** par **M. Le Pors**, Chef du Service Maritime et Hydraulique, DDE 64.
- Questions diverses.

Madame la Présidente ouvre la séance en présentant les excuses. Elle remet à chaque participant un exemplaire du rapport du CESR d'octobre 2002 "Etablissements classés SEVESO et développement économique en Aquitaine" auquel ont participé des membres du GRM/S3PI.

Elle indique que le point à l'ordre du jour vient du souhait exprimé auprès de la DDE/SMH de présenter au GRM le Plan Portuaire de Sécurité.

Pour les questions diverses M Patricq Auriault souhaiterait faire une proposition relative au fonctionnement du S3PI et plus particulièrement les deux groupes de travail Eau et RM.

Concernant le CR n° 12 M Ivandekics propose 3 modifications de forme: la ville de Karlsruhe, indiquer Wagon Citerne (WC) au lieu de Wagon Réservoir (WR) et le stockage prévu est du méthanol et non pas des eaux de process.

Le CR est adopté.

M Le Pors entame la présentation du PPS avec vidéo projection et indique que le bureau d'études Technip a étudié divers types d'incidents ainsi que les cas pénalisants et a proposé des éléments de réponse.

Ce plan a été établi en liaison avec un Comité de pilotage. Ce n'est pas un PPS au sens strict du terme ni un PPI. C'est un plan de sécurité qui n'a pas de réelles bases juridiques. Rien n'impose ce PPS, seul la nécessité de ce document pour l'ensemble des acteurs du port l'a motivé. Il ne peut pas se superposer à ce qui existe dans les entreprises. Il concerne les activités en dehors de celles-ci.

Une des volontés de ce PPS est de lui donner une valeur juridique avec une démarche en cours pour un Plan spécialisé.

La présentation de chaque page est projetée et commentée.

Une première observation est que si un sinistre donné dépasse des limites préalablement établies, c'est le Préfet qui prend le relais.

Les différents scénarios sont analysés ainsi que l'information à accomplir des différents partenaires dans le cas du déclenchement d'un sinistre.

Le PPS propose de s'assurer que les moyens existent ou qu'ils sont à mettre en place pour intervenir.

A la fin de la projection du document, M. Le Pors indique que ce document a été validé par le Comité de Pilotage et transmis à l'ensemble des communes pour avis.

Le Comité se réunira pour apporter les réponses à l'ensemble des questions. Il permettra d'établir un document qui servira de référence à tout le monde, même si aucun texte ne nous y oblige.

Mme la Présidente demande à ce que le GRM S3PI donne son avis à ce moment là.

M. Le Pors indique que la consultation de ce document est ouverte, et que d'autres partenaires interviennent : Base Navale, les pilotes, les lamaners ...

M. Claverie indique que les associations souhaitent donner leur position, sachant que M. La Prairie, prédécesseur de M. Le Pors, avait indiqué que les associations n'étaient pas souhaitées dans le Comité de Pilotage. Il présente une série de questions concernant le schéma d'alerte, l'évaluation des risques, les risques dans tous les secteurs.

M. Ivandekics propose que M. Claverie fasse des observations par écrit.

Le Commandant Tristant indique que les associations ne sont pas consultées sur les POI et que les scénarios du PPS ont été présentés en plénière S3PI.

M. Marsais dit que les associations peuvent donner leur avis.

M. Claverie rétorque que l'on ne vienne pas reprocher aux associations qu'elles n'aient rien dit après un événement, alors que sur un tel domaine elles ont des questions latentes qui attendent des réponses précises.

M. Chaprier indique qu'en 5 ans de S3PI, les questions ont pu être posées et les événements ont toujours été gérés.

M. Claverie développe ses questions et observations sur les sinistres envisagés dont l'épandage de pétrole brut sur l'Adour, un incendie dans la fosse à compas de LBC, la rupture d'une tuyauterie au rack de liaison avec seulement le méthanol comme produit retenu, l'arrachage du bras de chargement entre pétrolier et dépôt RM dont il conteste les faits que la RD 309 ne serait pas touchée, ainsi que le personnel RM qui devrait arrêter l'opération, alors que c'est le personnel du bateau qui en a la maîtrise.

Concernant les barrages flottants anti-pollution, le document ne fait pas apparaître de points d'ancrage ainsi que les moyens de mise à l'eau et les effets du courant.

Le Commandant Geisler intervient sur cette pertinente observation en la prolongeant, sur un tableau, sur les différents scénarios d'utilité des barrages selon les courants avec les nécessaires points d'ancrage.

Le Commandant Tristant dit que les points d'ancrage sont en cours d'étude avec le Commandant San Pietro et qu'il faut tenir compte des courants de l'ordre de 2 à 3 noeuds et le fait qu'ils ne sont pas rectilignes.

M. Chaprier dit que la mise en place des barrages flottants et points d'ancrage sont réputés inefficaces sur le port de Bayonne.

M. Claverie insiste sur le fait que l'efficacité du barrage découle de la rapidité d'intervention, et que sur l'explosion d'une citerne il y a de fortes chances qu'elle débouche sur un scénario majorant et en premier lieu la nécessité de porter secours aux équipages. Avec quels moyens ? La vedette SNSM peut-elle ?

M. Ivandekics dit entendre ces questions. Il souhaiterait des réponses.

M. Claverie dit que les associations peuvent avoir des réponses et poursuit sur l'observation que la cellule anti-pollution est à Salies-de-Béarn.

Le Commandant Tristant indique qu'il en existe à Bayonne avec du matériel : Zodiac, barrages.

M. Colibeu précise que ce matériel va être disponible aux anciens bureaux de la CCI.

M. Le Pors indique que ce ne sont pas de gros moyens.

M. Claverie pose la question pour le côté soufre.

Le Commandant Tristant répond que le soufre étant désormais en granulés et plus pulvérulent, un scénario incendie n'a pas été retenu.

M. de Reay, qui a travaillé sur le navire chimiquier Béarn indique que le soufre brûle mais que l'expérience montre qu'il n'y a pas de grands risques.

A la question du risque d'explosion de poussière, le Commandant Tristant dit que le soufre n'est pas classé dangereux.

M. Colibeu répond à la question sur les moyens anti-incendie sur l'eau en indiquant qu'une consultation à l'initiative de la CCI est en cours suite à une recommandation du PPS pour équiper un remorqueur d'un matériel de pompage de 600 m<sup>3</sup>/h. L'appel d'offres doit être lancé début juin et la mise en service pour 2004.

Mme La Présidente précise que la CCI a consulté après une sollicitation des collectivités pour cet équipement. Elle pose la question de l'adaptation des moyens terrestres.

Le Commandant Geisler répond que cela relève des décideurs en la matière. Le SDIS 64 ne peut pas être le seul à payer.

Mme La Présidente poursuit en demandant quand et qui va prendre la décision.

M. Auriault dit que le S3PI est sous l'égide des préfets 40 et 64. Sa consultation doit aider à la décision.

M. Marsais indique que les sous-préfets attendent le document PPS et qu'ils s'auto-saisiront avec les partenaires.

M. Claverie souligne qu'il manque totalement l'aspect formation pour les différents acteurs sur les quais comme cela s'est déjà fait pour le quai Européen.

M. Botella qui a organisé professionnellement cette formation pour le compte de la CCI suite à la demande de LBC et de ELF, indique qu'il y a des priorités dans un sinistre dont le fait de porter secours aux blessés. Cela doit s'apprendre sur le site. La formation inter-entreprises est positive. Le vocabulaire employé, parlé et écrit, doit être compris de tous.

M. Colibeu confirme le propos en rappelant que les cours de secourisme et les exercices sont faits en ce sens.

Mme Dequeker pose la question de la situation du remorquage.

M. Colibeu indique que le cahier des charges est en cours par la Direction des services de la CCI. Le remorqueur peut sortir un navire en mer.

M. Boccardo pose la question d'un bateau ensouillé qui prend feu à quai. Les risques d'effets dominos ont-ils été étudiés ?

M. Ryckeboer indique également que les effets du ressac se font de plus en plus ressentir et qu'il n'y a plus qu'un seul remorqueur. Il rappelle que l'an passé des amarres ont cassé avec deux remorqueurs en action.

M. Colibeu précise que pendant 5/6 ans, le port a tourné avec un seul remorqueur et que les opérations de déroctage devraient améliorer la situation.

M. Ivandekics précise que les amarres de secours sur les postes à quai sont disponibles en permanence.

Mme La Présidente pose la question de savoir qui coordonnerait lors d'un accident majeur d'alerte II, préfecture 64 ou 40 ?

M. Marsais dit qu'il faut un préfet coordonnateur. Le ministère est saisi de cette situation pour le choix du département. Chaque sous-préfet dispose d'une organisation dont la communication.

Le Commandant Geisler rappelle qu'en cas d'accident, c'est l'intervention qui est prioritaire.

Un débat s'engage sur la circulation routière portuaire et les nécessaires déviations à mettre en place, sachant qu'il existe une difficulté sur le site, entre les trafics TMD et tourisme.

Le projet "Route des dunes" et implantation DF est abordé. Il est géré par Tarnos, la DRIRE et la CCI.

Mme la Présidente revient sur la base juridique du PPS.

M. Le Pors indique que dès à présent les officiers du Port l'appliquent. Il est attendu les réponses des municipalités et des associations. Le Code des Ports indique que c'est le Commandant du Port qui est le directeur des secours. Les lois de décentralisation indiquent que c'est le maire. Devant cette confusion le Conseil d'Etat a demandé une clarification au ministère.

M. Marsais indique que ce processus relève de la loi de 1987 et du décret de 1988 sur les plans d'urgence, avec entre autre les contre-plans de circulation, à l'exemple des PPI.

M Botella demande comment la liaison PPS/Plan Polmar terre et mer, est abordée ainsi que la gestion des déchets.

M Le Pors indique que Polmar terre est limité au bout des deux grandes digues. L'élimination des déchets est une question importante prise en compte.

#### Questions diverses

M. Auriault aborde la nécessité de disposer d'un permanent pour lequel il a fait parvenir une proposition à Mme La Présidente ainsi qu'à M. Joindot DRIRE Bordeaux.

S'ensuit à nouveau un débat sur le sujet et le fonctionnement du S3PI en général : il n'y a plus de plénière.

Le fonctionnement des groupes est différent :

Eau, organisé par la mairie d'Anglet et doté d'un secrétariat mis à disposition par le Syndicat des Nives,

Risques, organisé par la mairie du Boucau et secrétariat assuré par Environnement Intervention.

Communication, organisé par la DRIRE Bordeaux, ne fonctionne pas.

M. Marsais rappelle le projet de loi en cours sur les risques avec la mise en place des CLIRT

(Commission Locale d'Information sur les Risques Technologiques).

La loi fixera certainement le rôle des CLIRT et des S3PI.

#### Autres informations

M. Ivandekics indique avoir déposé le dossier stockage pour Derivados Forestales, en date du 4 avril 2003, et pense que l'enquête publique pourrait se dérouler en juillet.

Mme La Présidente propose une réunion sur ce dossier le 2 juillet 2003 à 15 h, même lieu. Elle remercie les participants et lève la séance.

Le secrétaire :  
Michel Botella  
Environnement Intervention  
☎05.59.64.56.27