

S3PI Estuaire de l'Adour

Groupe Risques n° 25

Réunion du 07 avril 2009 9h30 Mairie du Boucau.

Excusés : Melle Courrèges, CABAB, M. Amiel, DRIRE.

Présents :

- **administrations :** MM. Eric Jardin, Préfecture 40, Philippe Pagani, Commandant du port de Bayonne.
- **associations :** un représentant ADALA, MM Hubert Dekkers, Sepanso PB, Jean Yves Deyris, CADE, Gérard Claverie, IDEAL, animateur Groupe Risques.
- **collectivités :** Mmes Danièle Birles et Carole Tucoulet, Tarnos, Mme Josette Duhart, Boucau, Mme Katia Emerand, SCOT, MM Pascal Agostini, Région / Port, Sébastien Carrère, Cté du Seignanx, Fabien Calmettes, Bayonne, Alain Perret, Tarnos, Georges Daubagna, Président du S3PI, Jean Michel Lambert, Michel Botella, Anglet.
- **industriels :** Mmes Natachat Melquiot, Celsa France, Carine Plagnot, CCIBPB, MM. Vincent Collet CCI40, Pascal Fernandez, Jean Claude Gaüzère, SNCF, Philippe Ivandekics, LBC.

Ordre du jour :

- 1) Présentation du SCoT- Schéma de Cohérence Territoriale- Agglomération de Bayonne et du sud des Landes.
Intégration de la gestion et de la prévention des risques dans les documents d'urbanisme par Katia Emerand, Directrice.
- 2) SNCF : gestion, suivi Matières Dangereuses par Pascal FERNANDEZ, (Direction Fret Atlantique, Responsable Développement Fret Aquitaine Poitou Charente) et Jean-Claude GAÜZERE (Direction Fret Atlantique, Expert Matières Dangereuses).
- 3) Port de Bayonne : Règlement Matières Dangereuses par Monsieur le Commandant Philippe Pagani, DDEA 64.
- 4) Questions diverses et choix de date et thème de la prochaine réunion.

1) Après l'accueil et le tour de la fiche de participation, la parole est donnée à Mme Katia Emerand pour **la présentation du SCoT**.

Elle rappelle la définition d'un SCoT, comme un dispositif supra communal, issu de la loi SRU de 2000, réformée.

Le SCoT « Agglomération de Bayonne et du sud des Landes » regroupe 31 communes, 4 Communautés de communes (CABAB et CC du Seignanx, de Nive-Adour et d'Errobi) et Boucau, Bidart et Bardos. C'est un périmètre qui a évolué au cours de ces dernières années.

A partir d'un diaporama, Mme Emerand développe les points relatifs aux domaines de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, des transports et un sujet en relation avec cette réunion celui des Risques naturels et technologiques ; le territoire S3PI apparaissant au centre de celui du SCoT.

L'ensemble des points est discuté pour le moment, au sein du SCoT, par les seuls politiques sachant que des points techniques sont à approfondir et que le citoyen sera consulté.

Le projet SCoT devra être prêt en 2010.

M. Ivandekics demande si des usagers du port participent à ces travaux ?

Mme Emerand dit que le travail est actuellement réalisé au niveau des élus et que la concertation avec toutes les parties concernées est prévue ultérieurement. La saisie du Président du SCoT est néanmoins possible tout au long de l'élaboration du document.

L'Etat, par l'intermédiaire des Préfets, produit les documents nécessaires et en particulier les « Dire » ou les « Porter à connaissance » ainsi que des observations relatives aux territoires soumis à des risques afin en particulier de limiter l'exposition des populations à ces risques.

M.Deyris demande et obtient des précisions sur l'intitulé des documents transmis par l'Etat.

M.Botella indique qu'une traduction directe des exigences de l'Etat se retrouve, entre autre, dans le Plan de Sauvegarde Communal, qui à l'exemple de celui d'Anglet, élaboré par M JM Lambert, ne contient pas moins que 14 plans de secours qui vont de celui spécialisé pour l'Aéroport à celui contre la grippe aviaire en passant par les risques majeurs ou d'urgence canicule.

Mme Emerand prolonge le thème de la prévention des risques en indiquant qu'il se situe dans les orientations générales du SCoT et contenu dans le « Rapport de présentation ».

La notion d'exposition aux nuisances et aux risques – nuisances et risques liées aux infrastructures de transports (routes, voies ferrées, gazoducs, Adour dans la zone portuaire...) concerne essentiellement le « cœur d'agglomération » qui concentre 65% de la population du SCoT.

Le Projet d'aménagement et de développement durable datant de 2007 prévoyait la disposition suivante : « Le territoire doit être équitablement partagé dans ses qualités, mais également dans ses nuisances et contraintes. Si les zones les plus urbanisées ne doivent pas concentrer l'ensemble des nuisances et des charges, il ne s'agit pas de rejeter en périphérie toutes les sources de nuisances inhérentes aux fonctions urbaines d'habitat, de déplacements, d'économie. Ainsi, la notion d'intérêt général ne peut être dissociée de la notion « d'intérêt du plus grand nombre », qui vise à prendre en compte le paramètre humain à l'échelle du territoire dans les arbitrages entre plusieurs hypothèses lors de l'étude des impacts de projets potentiellement nuisants. »

Il faut par ailleurs préciser que les nuisances sonores sont l'une des principales nuisances ressenties par les populations.

Concernant le risque d'inondation de l'Adour, de nombreux Plans de prévention des risques d'inondation (PPRi) sont aujourd'hui approuvés*.

**Liste apportée en complément au présent compte-rendu : Urt (2001), Bardos (2002) Lahonce et Urcoit (2007), Mouguerre et l'ensemble des communes du Seignanx en dehors de Tarnos (2009). Les PPRi de Bayonne et Saint-Pierre-d'Irube sont en cours d'élaboration depuis 2007.*

M. Botella rappelle les réflexions du Groupe Risques Majeurs du début des années 2000 qui avait approché le lien entre risques naturels comme inondations et risques industriels, qu'en est-il aujourd'hui ?

M Ivandekics dit qu'il a été démontré qu'il n'y a pas de risque d'inondation sur le port de commerce.

M Agostini dit qu'il faut dissocier l'aspect marée montante avec de fortes entrées maritimes et inondation. La Région a engagé une actualisation de l'étude de danger sur le port qui précisera ces éléments.

Concernant le « banc St Bernard » repéré par couleur verte sur les diapos comme « ensemble naturel à enjeux environnementaux » ceci n'est pas conforme à son statut de zone portuaire.

Mme Emerand retient l'observation afin de l'intégrer au projet.

Concernant les transports collectifs, le projet de SCoT se bâtit autour d'un réseau de transports en commun restructuré au cœur de l'agglomération.

Dans ce schéma, l'axe Nord/Sud le long de la RD810 (ex RN10) se distingue comme l'un des axes irriguant la première et la seconde couronne urbaines ; avec des parkings relais situés le long de l'axe et permettant le passage de la voiture au transport en commun.

Les voies ferrées sont également requises en s'appuyant sur les gares de Ondres, Boucau et Bayonne. La création d'une gare à Tarnos est évoquée.

Pour la desserte du port la RD85 est retenue comme élément important ; le « barreau nord » demeure comme hypothèse.

M. Agostini prolonge son observation précédente en revenant sur le projet de « barreau nord » dont les éléments justificatifs demeurent.

M.Claverie demande des précisions sur ce projet.

M. Agostini précise en effet que ce projet fait toujours l'objet d'une considération au niveau du Comité stratégique du port et du Conseil portuaire.

La Région est mobilisée pour apprécier sa faisabilité selon les évolutions des trafics et des besoins.

Mme Emerand indique que la recherche de cohésion du système doit se faire dans le partenariat bien que le secteur soit particulièrement complexe : la Région, les deux Départements, les trois Communes...

M.Ivandekics dit son plein accord avec la Région et en particulier pour le « barreau nord », mais comment intervenir dans les travaux du SCoT, car pour l'instant les usagers du port ne sont pas du tout représentés.

Mme Emerand répond que le SCoT est en cours d'élaboration, que les débats sont en cours et qu'il est possible de saisir le Président du SCoT à tout moment. Par ailleurs, il est également possible d'associer le Syndicat mixte du SCoT aux réflexions du Comité stratégique.

M.Claverie revient sur la manière dont est traité le dossier « barreau nord » : est-il prévu ou non et si oui comment sont respectées les exigences de transparence pour l'information objective due au citoyen. Le contraire serait prendre le risque de conflit avec les populations concernées.

M. Agostini confirme que ce projet est un objectif pour le port, mais ouvert à discussion.

M. Botella demande comment NATURA 2000 conditionne le projet de SCoT.

Mme Plagnot indique que la CCIBPB a recherché et qu'il n'y a pas de contraintes à l'embouchure.

Mme Emerand précise que c'est plus en amont que des zones sont concernées les vallées du Pays Basque, les barthes de l'Adour jusqu'à Tarnos, les marais d'Irieux et les espaces littoraux avec les dunes du Métro à Tarnos et celle d'Anglet puis le sud de Biarritz. Sur l'estuaire seule la plaine d'Ansot à Bayonne y figure.

M. Botella prolonge sa question au regard des exigences « Poissons migrateurs » et qualité des eaux au sens de la DCE2000 et du projet de SDAGE.

Mme Emerand confirme qu'en effet la DIREN a fait observer que ces éléments n'étaient pas suffisamment pris en compte et que c'était donc un point en évolution.

2) **SNCF FRET.**

MM. Pascal Fernandez (Responsable développement fret) et Jean Claude Gaüzere (Expert TMD) présentent cette importante activité de la SNCF qui couvre, pour leur secteur, un espace qui va de St Malo jusqu'à Toulouse sud (régions Bretagne, Pays de la Loire, Centre Poitou Charente, Limousin, Midi Pyrénées, Aquitaine). Ils représentent donc une entreprise ferroviaire évoluant dans le secteur concurrentiel européen pour le transport des marchandises.

Le diaporama est commenté selon une présentation qui porte sur deux missions distinctes de la SNCF : une pour le compte de RFF (propriétaire du Réseau Ferré National) depuis 1997 en tant que Gestionnaire Délégué de l'Infrastructure. La seconde mission en tant qu'entreprise ferroviaire (EF) tournée vers ses clients Fret mais évoluant dans un contexte concurrentiel depuis le 01 avril 2006. Le groupe SNCF présente quatre branches : Transports et logistique, SNCF Voyages, Proximité et INFRA.

Concernant le Pôle Entreprises Ferroviaires de la branche Transports et Logistiques, notons trois secteurs : les entreprises ferroviaires dont « fret SNCF », le transport combiné comme Naviland Cargo et Novatrans, les prestataires de service ferroviaire (les propriétaires de wagons comme France Wagons, Ermewa etc)

Pour le TMD, M. Gaüzere commente les chiffres dont 14,3 millions de tonnes de produits transportés en 2007 qui représentent 14 % du trafic fret et concerne pour 45 % les liquides inflammables (hydrocarbures), les gaz, 22 %, les liquides toxiques / corrosifs pour 18 %. plus une partie nucléaire concernant les centrales de Civaux, Blaye et Golfech pour 0,3 %.

90 % sont des trains entiers et il y a de moins en moins de wagons isolés, dispatchés dans différentes zones qui requièrent beaucoup de temps et donc de coûts. Depuis 2008, l'objectif est de cibler des trains complets.

Les dessertes vont du Nord ou de Fos jusqu'à Hendaye. La spécificité des trains chimie « Chemexpress » dirigé sur Artix se partagent entre la desserte de Lacq et sur Hendaye moitié, moitié.

Il faut noter que 92,4 % sont des wagons de particuliers.

La réglementation dite de Réglementation Internationale du transport ferroviaire de marchandises Dangereuses – RID- est issue de recommandations de l'ONU pour le transport international et les transports nationaux de 42 pays adhérents.

Suit la présentation plus spécifique du TMD, géré par un service basé à Lyon « Présence FRET » qui suit les acheminements et les opérations ainsi que tout évènement MD 24h / 24 h avec une surveillance pour s'assurer que la rame est apte au transport.

Les équipements sont adaptés au TMD comme les système de tampons, l'épaisseur des citernes ou la prévention du risque de retournement avec des vannes incorporées évitant tout arrachage plus des clapets de fond de citerne, plus les vannes, plus les bouchons.

M. Ivandekics cite l'exemple du renversement récent à l'embranchement d'Artix de quatre wagons d'acétate de vinyle sans conséquences d'épandage de produit.

M. Gaüzere poursuit sur l'aspect du suivi informatique du positionnement de chaque wagon sur le réseau, ce qui facilite de façon importante toute nécessité de renseignement pour les secours pompiers par exemple.

Le conducteur dispose de la liste complète des wagons et du ou des produits.

Divers plans de Sécurité, d'urgence interne, d'études de danger (décret 03/05/2007) et de sécurisation des sites de transit sont mis en œuvre comme pour ici à Bayonne St Bernard.

M. Botella demande où en est-on de l'évolution réglementaire tendant à reconnaître comme des ICPE / activités connexe les gares de triage par exemple.

M. Gaüzere répond que ceci n'a pas été retenu car il n'y a pas d'opération de transbordement. On ne fait qu'amener et retirer les trains. Par contre les convois sont sous l'exercice de « Transaid » mis en œuvre par l'industrie de la chimie.

Concernant le stationnement, il est minimum, puisque en transit, avec des horaires ciblés sur les gares de triage : arrivée 9h du matin pour repartir à 17 h.

Les containers sont habilités pour 48h.

Les opérations de triage relève de RFF et l'objectif prioritaire est la sécurisation du trafic MD.

Exemple Bayonne qui reçoit de plus en plus de MD et qui est ouvert à tout vent avec tous les risques comme durant les Fêtes de Bayonne dont l'afflux de population.

Une sécurisation par clôture défensive, accès code « canif » (ndlr ?), réseau caméras infrarouge est en cours.

Concernant le « traitement des évènements » celui-ci relève de l'alerte « avis à lancer » pour un incident ou pour un accident avec les fiches d'appel prévues à cet effet vers le Centre Régional Opérationnel.

Ce n'est pas la gare qui appelle les pompiers par exemple mais ce « CRO ».

Cela a été le cas à Artix avec les quatre wagons renversés sur l'embranchement privé ou plus près sur Bayonne il y a quelques mois pour une dépressurisation d'un wagon d'azote qui s'est opérée sans risque.

Evènements : 160 évènements TMD recensés en 2008 (238 en 2003, 242 en 2004, 201 en 2005, 190 en 2006, 167 en 2007).

Plusieurs causes sont à l'origine de ces évènements : déraillement, surpression, causes de chargement...

M. Botella fait remarquer en effet que l'opération de dépressurisation a suscité quelques émotions dans le quartier St Bernard à Bayonne parmi des riverains de la gare de triage et demande si pour le transport de gaz subsiste toujours la fuite au niveau du système de contrôle de hauteur de produit dans le wagon qui occasionne, par l'effet de détente, un bloc de glace impressionnant, comme il l'a vécu en site pétrochimique.

M Gaüzere répond qu'en effet cela est du à la fuite d'une soupape sur ce dispositif qui ne ferme plus et occasionne ce bloc de glace mais ceci est rare.

M. Botella observe que Bayonne est à un carrefour de trafic N/Sud et E/Ouest, quel est le tonnage sur ces axes ?

M. Gaüzere indique que tout trafic, c'est de l'ordre de 986 000 t en 2008 avec 164 000 t pour le soufre Total et 553 000 t pour le port rive droite.

M. Ivandekics précise que Bayonne est le trafic le plus important en chimique avec CELANESE à Pardies...

.....
Intervention du Président.

Avant de commencer le prochain sujet sur le Port, le Président Georges Daubagna indique qu'il a reçu un courrier de Monsieur le Préfet des Landes en date du 30 mars 2009 relatif à la demande du groupe d'associations « Laminoirs » pour une « station scientifique de mesures pluridisciplinaires en fonctionnement continu, sous pilotage d'une organisation indépendante » de la pollution et un rapport de la DRIRE sur la situation des rejets des entreprises. Le Préfet nous propose d'inscrire à l'ordre du jour d'une prochaine réunion du S3PI la question de la surveillance de la conformité des rejets des principales installations de la zone industrialo-portuaire. Un débat pourrait être ouvert visant à rechercher des améliorations en termes de mesures et de communication des résultats.

Ce à quoi nous allons nous employer en sollicitant AIRAQ qui apportera son éclairage sur la pratique des mesures.

M.Dekkers demande quand aura lieu cette réunion.

M.Botella indique qu'elle peut être programmé pour le prochain Groupe Risques de façon à permettre un débat approfondi afin de pouvoir revenir sur le sujet en plénière du 12 juin 2009 à Anglet, s'il le faut.

D'ici là nous aurons le Groupe Eau qui se réunit à Anglet le 14 mai prochain dans le prolongement de celui du 25 mars 2009 et qui concerne, entre autre, le réseau de mesures DCE/2000 + la bactériologie sur les masses d'eaux estuariennes de l'Adour qui devraient être retenues par le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) du bassin Adour/Garonne (voir plan de travail CR plénière du 5 12 2008).

3) Port de Bayonne : RMD

Le Commandant Philippe Pagani présente, en appui d'un diaporama, le cadre réglementaire international : SOLAS, MARPOL puis au niveau national un arrêté du 18/07/2000 intégré au Code des ports précise le RMD, le rôle des protagonistes depuis le navire jusqu'aux quais et le contrôle et le suivi des opérations par la Capitainerie (voir diapos 1 à 7).

M. Botella intervient sur un point précis de l'opération à quai entre un navire chimiquier ou pétrolier et le dépôt, lorsque le bras de chargement ou un flexible est « branché ».

Situation abordée dans le cadre du « plan environnement/sécurité au quai européen » et au Groupe Risques Majeurs passé. Sommes-nous dans l'exercice d'une activité connexe à l'ICPE, qu'est le dépôt LBC ou Agriva ou bien demeurons-nous dans le seul règlement portuaire Plan Portuaire de Sécurité ?

Ce qui amène la question qu'en cas d'accident, vers quelle Direction des secours l'alerte est-elle déclenchée ? Soit le Plan d'Opération Interne de l'ICPE, soit le PPSécurité vers la Capitainerie.

Le Cdt Pagani indique que l'entreprise est responsable des opérations de transfert. Si le port est concerné, il y a nécessité d'enclencher le PPS et selon l'extension éventuelle du sinistre cela peut aller jusqu'au Plan Rouge.

M. Claverie relève que nous sommes de toutes les façons dans le domaine portuaire et la réponse nécessite plus de précisions. S'il y a un problème sur le quai européen, qui est responsable de l'organisation des secours ?

Le Cdt Pagani dit que le premier réflexe est d'alerter le SDIS et ensuite la Capitainerie.

M. Agostini considère que dès lors que l'incident a une origine terrestre, il s'agit donc d'une situation liée à l'ICPE.

M. Claverie et si l'incident ou accident vient du navire, qui a ses propres consignes de sécurité...

Le Cdt Pagani indique que le Commandant du navire est le seul responsable, en effet, à bord.

M. Ivandekics précise que s'il y a un « incident » au bras de chargement, par exemple, c'est LBC qui intervient. En aucun cas, LBC, n'intervient sur le navire.

M. Botella observe que les exercices de sécurité, en application des « fiches d'intervention POI » implique des premiers gestes précis qui se cumulent : l'aide à (ou aux) la victime et attention au « suraccident » en même temps que donner l'alerte pour un scénario donné.

Le Cdt Pagani indique que pour un prochain exercice cette situation pourra être appréciée.

M. Ivandekics dit que le personnel est de toutes les façons formées avec des fiches secours qui précisent les actions à engager.

Mme Plagnot dit que les exercices sont coordonnés inter entreprises au regard de leur activité en lien avec toutes les autorités.

M. Claverie demande au Commandant Pagani de préciser les éléments du PPS.

Le Cdt Pagani présente les principes généraux (voir diapos 8 à 11).

A une question relative à « l'avitaillement » M. Ivandekics précise qu'il s'agit de l'approvisionnement en vivre ou en carburant qui est une citerne classique identifiée TMD.

M. Claverie explique la signification de la numérotation des codes dangers : 3 = inflammable, 33 très inflammable, 6 = toxique, 8 = corrosif, 9 = produit pouvant interagir violemment avec d'autres. Tels sont les principaux types de produits dangereux qui transitent sur le port.

Il aborde le problème du nettoyage des cales ou des citernes des bateaux qui sont poussés à rejeter en mer faute d'installation de réception à terre des produits de lavage. Il précise qu'il a quelque expérience professionnelle en la matière et que cela fait plus de vingt ans que l'on demande la mise en place de telles installations.

M. Agostini dit ne pas avoir connaissance de pratique de navire à Bayonne qui sort en mer pour laver et vidanger ses cuves. Que le port ne dispose pas d'équipements fixes pour tous types de déchets est un fait, mais d'autres ports sont en capacité de recevoir ces navires, même si l'on ne peut pas exclure totalement des vidanges sauvages et des pratiques de voyou qui restent extrêmement rares. Du reste il est mis en place un Plan déchets consultable auprès de la Capitainerie. Ce Plan est mis à jour en permanence par rapport aux besoins et aux possibilités de réponses pour récupérer les déchets vers les filières agréées de traitement.

Le Cdt Pagani, (diapo 9 et 12) revient sur les règles en la matière, gestion des déchets, lutte contre les rejets à la mer jusqu'à la convention MARPOL pour marée noire. Il est exact que les navires puissent laver leur citerne avec un retour à terre de ces « eaux polluées », déclarées et rigoureusement réglementées.

Mme Plagnot indique que lorsque le navire a déclaré à la Capitainerie ces besoins d'évacuation des déchets, les services de la CCI interviennent selon le Plan déchets vers les entreprises de récupération. La Capitainerie impose les opérations et le Commandant du navire sait ce qu'il doit faire.

Le Cdt Pagani précise que les textes soumettent les contenus du navire à une traçabilité dont les déchets doivent être déclarés en lien avec la capacité de stockage à bord. Ces informations sont désormais communiquées d'un port à l'autre.

M. Claverie demande quel est le contrôle effectué à bord ?

M. Ivandekics indique que selon le produit transporté, LBC organise la récupération vers ses installations de stockage et de traitement en STEP.

M. Botella demande comment sont gérées les eaux domestiques, de plus lorsque le bateau séjourne un certain temps à quai ?

Le Cdt Pagani répond qu'il en est de ces eaux comme les autres déchets liquides.

M. Botella prolonge la question relative aux eaux de ballast pour lesquelles la politique marine de l'UE intègre désormais cette donne.

Le Cdt Pagani indique que la future annexe 7 de la convention internationale MARPOL prévoyant la réglementation des eaux de ballast n'est toujours pas rédigée à ce jour et n'est donc pas applicable par les pays signataires de la convention.

M. Perret demande où en est la publication du RMD.

Le Cdt Pagani indique que les collectivités ont été sollicitées sous deux mois et leur non réponse éventuelle valait approbation.

Le Président G. Daubagna indique qu'Anglet a été sollicité comme les autres communes sur le projet et a transmis ses observations avec des questions qui sont abordées dans cette réunion et qui montre que les activités portuaires sont suivies avec intérêt, en particulier au niveau de la sécurité et des mesures pour éviter toute pollution.

M. Botella observe que dans le point 519, p43, du projet de RMD, il est question d'une commission de vérification annuelle des moyens de pompage – dont l'équipement en bout de quai européen - qui doivent être conforme au RPM (annexe à l'arrêté du 18/07/2000) et dont les quatre mairies avec le SDIS, les usagers, l'Autorité portuaire et le Commandant du port sont membres. Qu'en est-il ?

Mme Plagnot indique que l'on est en train d'y travailler dessus. Nous comparons avec l'équipement de Bordeaux afin de s'en inspirer. Il y a eu un exercice avec les pompiers en particulier sur la manœuvre des vannes. C'est une démarche qui se met en place.

M. Agostini précise que le port est encore dans une phase de réception de travaux et que cette commission sera convoquée prochainement pour vérifier les conditions d'exploitation et de mise en œuvre.

M. Botella demande si cet équipement de sécurité que sont les (ou la) pompes dans ce secteur ne pourrait-il être une réponse aux besoins en eau anti-incendie du laminoir de Beltrame et tel que le sujet a été évoqué en Groupe Risques du 15 janvier dernier.

M. Ivandekics indique que comme pour le poste de LBC qui dispose de ses pompes d'eau anti-incendie, il faut rajouter les capacités de refoulement des deux remorqueurs.

M. Agostini précise qu'il y a un schéma de mutualisation de certains équipements anti-incendie mais qui ne peuvent venir qu'en complément du propre équipement de l'entreprise.

M. Claverie fait remarquer qu'un remorqueur peut tomber en panne, y compris dans des moments difficiles de manœuvre et d'assistance. Cela s'est observé ici et dans d'autres ports.

Questions diverses :

M. Deyris demande à être informé sur la situation de ex Fertiladour au Boucau et en particulier le devenir des terres contaminées par la radioactivité des opérations de broyage de la monasite, qui sont pour partie dans le sol et en partie stockées dans des big bags à même les bâtiments.

Il demande également que soit présentée la carte spectrométrique des parties radioactives du terrain ex Fertiladour et par conséquent le devenir de ces terres, dont les bigs bags enlevés, et leur suivi réglementaire (bordereaux de transferts) au vu des différentes interprétations sur l'exacte situation de ces terrains.

Le Président indique que cela pourra se programmer pour un prochain Groupe Risques.

M.Claverie rappelle que nous avons à répondre à la proposition du Préfet et qu'ensuite l'idée de coupler une réunion CLIC avec une réunion S3PI peut aussi s'envisager.

M.Botella dit qu'il nous faut prendre une date pour le prochain Groupe Risques et un peu avant, si possible, la plénière du 12 juin 2009 à Anglet.

M.Dekkers indique que point de vue agenda, il est requis par le CODERST qui se réunit le 3ème jeudi pour le 64 et le 1er mardi du mois pour le 40.

Mme Plagnot relève que la multiplication des réunions entre le Groupe Risques, le Groupe Eau, le CLIC, la plénière du S3PI lui pose un problème de disponibilité.

Le Président indique comprendre la situation en observant qu'il n'y a pas eu de réunions sur ces sujets durant des mois et alors que la pression des populations riveraines du port est permanente, et à juste titre, et qu'il nous faut rechercher les réponses les plus adéquates aux pollutions de l'Adour et à celles de l'atmosphère. C'est bien le rôle du S3PI Estuaire de l'Adour précise-t-il.

Il remercie tous les participants.

Il est 12h 05.

La prochaine réunion du Groupe Risques est fixée au mardi 26 mai 2009 à 9h 30 à Tarnos sur la proposition de Monsieur le Préfet des Landes.

Rapporteur :

Michel Botella / EI

Présidence S3PI Mairie d'Anglet

05 59 64 56 27