

ENVIRONNEMENT INTERVENTION  
91, chemin de Laharie-64100 Bayonne  
tél/fax : 05.59.64.56.27.  
michel.botella@wanadoo.fr

le 27/04/00

MB/EB/45/00

h°3

## S3PI Estuaire de l'Adour Groupe risques majeurs

Réunion du 12 avril 2000 à 15 h - Mairie du Boucau (BAS)

Présents : liste en annexe

Monsieur F. Jacqué, maire du Boucau, président du Groupe risques majeurs, ouvre la séance.

Il remercie les présents et indique que cette réunion, prévue précédemment avec M. M. Botella, avait été reportée en raison de la proximité de la plénière du 1<sup>er</sup> mars. Cette même plénière ayant été reportée pour indisponibilité de M. le sous-préfet, semble-t-il. Certaines personnes n'ayant pas reçu le fax d'annulation, ont trouvé porte close à la salle de l'Appolo.

Nous sommes dans l'expectative quant au fonctionnement du S3PI.

Il a semblé utile, aujourd'hui, de reprendre les questions en suspend en proposant l'ordre du jour suivant :

Point sur le S3PI

Projet étude risques portuaires

Projet d'audition de personnalités extérieures

Questions diverses dont le sujet du projet de 2<sup>ème</sup> remorqueur polyvalent, déchets flottants avec la présence de M. Milh.

M. Amiel indique que la plénière du S3PI se tiendra le **16 mai 2000** avec la présence des deux sous-préfets.

*Un fax de M Lapuyade-Aufoo du 20/04/00 indique que ce sera : **salle de l'Appolo - Boucau à 15 h.***

Le groupe espère que cette date et heure conviendront aux membres.

Il serait intéressant de reprendre, si possible, le choix des dates en réunion.

M. Ivandekics informe le groupe, d'un incident au cours d'une manoeuvre à l'intérieur du centre de stockage LBC. Le suivi se fait en relation étroite avec la DRIRE. Le groupe remercie MM. Ivandekics et Amiel sur cet exercice de transparence, qui ne doit pas rester une initiative isolée. D'autres événements environnementaux tels que rejets de poussières, pollutions de l'Adour, odeurs rattachés à des activités industrielles, sont évoqués et nécessitent d'être commentés par les entreprises au S3PI.



### **Etude risques portuaires :**

Le commandant Tristant, fait état d'une dernière circulaire du ministère de l'Equipeement en date du 3 février 2000.

Elle indiquerait un programme de financement pour la mise en place des plans de prévention et d'intervention. L'étude des dangers et des risques sur le port, sera engagée d'ici la fin de l'année.

M. Amiel intervient sur la nature de l'étude, qui devrait aller dans le sens d'un rattachement à un plan global de sécurité de l'ensemble des activités liées au port, évoquée au sein du S3PI.

En accord avec cette observation, le groupe souhaite en effet, comme cela avait été évoqué en plénière de septembre, que cela soit re-précisé au cours de la prochaine plénière.

Le commandant Tristant indique qu'à l'heure actuelle il y a débat entre les ministères de l'Equipeement et de l'Intérieur sur le rôle des autorités portuaires et celui des maires, au sujet du partage des responsabilités et, pour ce qui est de l'étude, l'ensemble des parties, telles celles représentées au S3PI, sera consulté.

Le groupe estime que la notion de responsabilité du ou des maires, dans le cadre des responsabilités, mérite des précisions, tout en tenant compte de la difficulté pour le ou les maires, qui n'ont pas les moyens matériels et humains, de pouvoir assurer ces responsabilités. De plus, le port de Bayonne, c'est 4 maires, sur 2 départements.

M. Milh évoque la situation du port de Sète, qui exerce la gestion du risque incendie dans le cadre d'une convention entre la CCI, le maire et les pompiers.

M. Ivandekics indique que le port de Bayonne est dans l'espace du S3PI Estuaire de l'Adour, dont il apparaît fondé depuis sa mise en place, que c'est l'institution adéquate pour traiter des problèmes de sécurité.

M. Claverie indique que pour les associations on est à la traîne, et que l'on attend trop souvent l'accident pour réagir.

Le commandant Tristant, conteste ce point de vue et cite des pratiques préventives comme la manipulation des ammonitrates plus contraignantes en France : stockage en big-bag de 500 kg, que sur le port de Pasajes ou il est en vrac de 40 000 T.

M. Claverie indique que tout dépend de la concentration des produits pour rentrer dans la dangerosité.



M. Amiel exprime la crainte que si l'étude se cantonne aux activités sur le port, il apparaîtra difficile d'y lier les autres points après. Il demande comment ces points d'interface sont traités dans la circulaire du ministère de l'Equipement.

Le commandant Tristant précise que la circulaire du 3/02/00 est la dernière à sa connaissance et que les points d'interface seront intégrés dans l'étude, comme par exemple le transport des matières dangereuses sur chaque quai. Ce qui existe actuellement, va devenir caduque.

M. Botella demande ce qui est prévu en matière d'information vers le public, dont il faut rappeler que l'aspect sécurité des activités portuaires évoquées lors des travaux de la Charte portuaire en 1997 portait sur l'observation que le "port est dans la ville", et qu'une des réponses se situait dans la mise en place du S3PI autour de la concertation, de la décision et de l'information.

Le commandant Tristant indique que tout est à disposition. **Il cite l'incident du 24 décembre de rejet de fuel dans l'Adour.** Il vient de recevoir le rapport. Ce ne serait pas le bateau Drossini qui aurait été mis en cause car les fuels n'ont pas les mêmes caractéristiques.

M. Claverie remercie le commandant Tristant de citer cet incident caractéristique d'une gestion des pollutions, qui est nettement à améliorer.

Il précise qu'il a obtenu du ministère de l'Environnement, le contenu du rapport et des analyses et rappelle que Madame le maire de Tarnos a pris la décision immédiate d'interdire l'accès à la plage entre les deux digues. L'Administration est intervenue 5 à 6 jours après et n'a visité qu'un navire sur les deux présents à cette époque.

Le commandant Tristant conteste ce point de vue, indiquant avoir eu de la difficulté à repérer la source de pollution, qui peut provenir également de l'amont. Au plan juridique, il est exigé que soient liés le constat flagrant de pollution, l'identification, l'auteur, et qu'ensuite un procès verbal est dressé et transmis aux Autorités portuaires et judiciaires.

Pour ce qui est du rôle de la capitainerie, il est toujours engagé les actions avec les moyens dont elle dispose.

M. Jacqué trouve ce débat très intéressant car, rappelle-t-il, le S3PI est bien le lieu où l'on se retrouve entre gens motivés, où l'on essaye de mieux comprendre pour voir comment on peut améliorer. C'est un outil privilégié pour faire passer l'information sur les méthodes, les différents plans, les vérifications, l'information sur les faits, la plus transparente possible.

Chacun ici a son rôle, dont les associations qui sont là pour pousser sur ces problèmes.

M. Jacqué demande comment les analyses ont été opérées ? Est-ce que ce fuel pourrait venir d'ailleurs ? Il apparaît intéressant de le savoir.



Le commandant Tristant indique que l'alerte a été donnée par l'association IDEAL, et quand la capitainerie a été informée, elle a diligenté l'enquête, dont l'inspecteur de navigation et le commandant lui-même.

Les analyses ont été réalisées dans le cadre des exigences réglementaires.  
Les résultats sont arrivés hier au soir à la capitainerie.

M. Claverie indique que ce genre de produit laisse des traces ailleurs.

Le commandant Tristant dit que l'autre navire Cervin, qui était accosté à l'aval du Drossini a fait la constatation que sa coque était recouverte de fuel et a formulé des réserves pour se couvrir.

L'on ne peut retenir à quai un navire que si l'on a une preuve formelle car s'il n'existe pas de preuve incontestable, l'armateur peut se retourner contre l'Administration.

M. Claverie indique que si l'on attend le flagrant délit au grand jour, ce sera extrêmement difficile.

Le commandant Tristant dit que des améliorations sont en cours sur les quais. Il rappelle le fait d'être à l'origine de la mise en évidence de l'égout pollueur (ce que conteste M. Claverie).

Le commandant Geisler indique sa surprise et pose une question de principe .  
Si une pollution apparaît et qu'est soupçonné obligatoirement un navire, l'on fait un prélèvement sur le bateau et pas ailleurs. Or, ce peut être une autre source de pollution.  
Partant de cette observation, il semble que l'on ne puisse jamais rien faire.

Le commandant Tristant rappelle la différence de qualité des fuels qu'ont révélé les analyses.  
Fuel pour le navire et dérivé pétrolier dégradé dans l'Adour. De plus des oiseaux mazoutés ont été ramassés à l'embouchure.

M. Jacqué indique que ce débat entre pollution et sécurité pose le principe de prévention, par la connaissance de ce qui se passe, les produits présents, les activités diverses, les systèmes d'alerte.

M. Amiel précise qu'il y a peu d'utilisateurs de fuel lourd sur le secteur, seul Fertiladour au Boucau, dispose d'un stock de ce type.

M. Couadou demande quel peut être le motif de bloquer un port pour faire les fouilles ou perquisitions nécessaires, comme le pratique la police dans d'autres circonstances à terre.

M. Milh indique qu'il est possible de faire un prélèvement immédiat sur chaque navire, que le système de saisie conservatoire existe.

Le commandant Tristant indique que l'on peut limiter le départ d'un bateau avant la marée.





M. Amiel pose la question plus générale relative aux **analyses et à leur prise en charge financière**. Il cite les difficultés qu'a rencontré l'inspecteur des Installations Classées dans cet exercice jusqu'aux textes qui indiquent que l'analyse est à la charge de l'industriel.

Le S3PI ne devrait-il pas disposer de moyens propres pour effectuer des analyses rapidement.

Le commandant Tristant précise que les analyses se sont faites dans le cadre d'un appel d'offres et que c'est un laboratoire de Brest, agréé par le ministère de l'Équipement, qui les a réalisées.

M. Botella prolonge la proposition de M. Amiel par celle de **la capacité du S3PI à se réunir dans le cadre d'une crise ?**

Le groupe observe que l'on ne peut en rester au fait que le S3PI existe et qu'il n'a aucun moyen d'agir. M. Jacqué dit que ces questions seront abordées en plénière.

Pour M. Botella le problème d'analyses au sein du S3PI résonne avec l'objectif de l'UPPA de disposer sur le site de Montaury d'une capacité d'analyses. La Charte Environnement du BAB aborde ce problème sous l'angle du transfert de technologie. Il pourrait être envisagé une réflexion S3PI / UPPA et laboratoires privés, qui exercent sur le port pour **développer une compétence locale.**

M. Amiel indique que pour l'instant l'on a recours, entre autres, aux laboratoires départementaux 40 et 64.

M. Ivandekics indique l'existence de plusieurs laboratoires sur le port : Sea Bolt, SGS Matrama, ...

### **Projet 2ème remorqueur polyvalent et déchets flottants :**

M. Milh indique que le projet consiste à amortir un 2ème équipage bayonnais à partir, entre autres, du ramassage des déchets de bois flottants.

Nous sommes en attente d'une décision de l'Institution Adour, qui doit se prononcer avec ses partenaires d'ici le mois de mai, comme l'a précisé M. Miqueu, son président.

En ce qui concerne le point remorquage et équipement anti-incendie, anti-pollution, M. Milh remercie les pompiers du CSP BAB, qui ont fait parvenir un dossier technique complet et chiffré ainsi que l'ADIUPB, qui soutient l'initiative.



Par contre, il fait part du peu d'empressement de la DDE et de la CCI de répondre aux questions qui leur ont été posées.  
C'est un projet qui n'avance pas à ce niveau.

M. Jacqué indique que la presse a traité du sujet (Semaine du Pays Basque du 28 janvier 2000), en rapportant des propos surprenants de la part du sous-préfet.

Le commandant Tristant, relevant que la DDE étant mise en cause, apporte les précisions suivantes : un groupe de travail CCI/Usagers du Port a été mis en place pour connaître les besoins. A l'issue de cette étude M. Milh sera tenu informé.

En ce qui concerne l'équipement incendie, il indique que le Pornichet était équipé d'un matériel anti-incendie, ce qui n'est pas le cas du 2ème remorqueur actuel.

M. Milh indique que le Pornichet a été retiré du service et que le Noirmoutier, 2ème remorqueur actuel, répond aux cahiers des charges du remorquage portuaire et qu'en ce qui concerne le groupe de travail, M. La Prairie a annoncé, en octobre, son objectif de rassembler les divers éléments pour fin 99. A ce jour, M. Milh n'a aucune information.

Lors de la dernière commission portuaire( ), l'étude du groupe n'était pas rendue. Les questions qui ont été posées sur le type de navire, Multicat, remontent à mai 99, la capitainerie devait diligenter une enquête.

La question était où trouver des informations ?

Un dossier de stabilité a été adressé à la DDE, à la CCI, au Pilotage. Une seule réponse lui a été retournée.

Le commandant Tristant dit, qu'après sollicitation de l'Association des Commandants de Port, avoir reçu une réponse de Suède, et que les autres ports ne connaissent pas ce type de navire.

M. Jacqué rappelle qu'il connaît bien le problème du remorquage sur Bayonne, pour l'avoir traité lui-même à la CCI à l'époque de sa présidence, mais qu'il est nécessaire de disposer du maximum d'éléments concernant la sécurité pour l'aborder au niveau du S3PI.

Le commandant Geisler dit que le projet de ce 2ème remorqueur polyvalent vient du constat qu'il est nécessaire de disposer d'un bateau-pompe qui, seul, n'est pas rentable.

Le commandant Tristant indique qu'un pack incendie à installer sur le remorqueur coûte 500 KF.

Le commandant Geisler et M. Milh expriment fermement leur doute de pouvoir disposer des moyens adéquats à ce niveau de financement.



M. Ivandekics dit qu'à plusieurs reprises les usagers du port ont sollicité la CCI pour trouver la solution à ce problème de sécurité.

M. Izac observe que ce problème de sécurité est latent et craint que cela dure encore, car c'est l'activité de remorquage proprement dite qui bloque.

Le débat revenant sur les responsabilités, dont ceux des maires, comme l'indique la convention de SETE, M. Amiel pense qu'il semble difficile, dans les conditions actuelles de mettre à la charge des collectivités locales la responsabilité de la sécurité portuaire.

Pour le groupe, il s'agit d'obtenir les moyens financiers adéquats pour atteindre le niveau de sécurité nécessaire sur le port.

M. Botella souligne l'inadéquation qui apparaît entre les exigences immédiates d'une gestion équilibrée d'une entreprise privée pour le maintien et le développement de l'emploi et les délais de réponse des administrations. C'est ici qu'apparaît le blocage le plus préjudiciable, semble-t-il. C'est d'une motivation collective à construire dont dépend tout projet pour qu'il avance.

Le commandant Tristant fait état de ses inquiétudes sur tout ce qui se dit et se fait sur le port. Il cite le cas d'usagers amateurs du port, qui interviennent auprès de la capitainerie, sans fondement, pour soulever des problèmes qui n'en sont pas. Il cite le cas de l'exercice des nouveaux feux de signalisation sur le sémaphore.

M. Jacqué intervient pour indiquer à nouveau que le S3PI est certainement l'institution privilégiée pour aborder les problèmes plutôt que de les régler par presse interposée. Y rapporter des faits est nécessaire pour mettre à jour des dysfonctionnements afin d'améliorer dans le sens de la prévention, avec l'ensemble des parties intéressés.

M. Claverie fait part qu'au sein des associations, les gens se plaignent de ne pas voir avancer certains problèmes. Il indique que pour le CADE, qui représente une trentaine d'associations, et quelques milliers d'adhérents, qui sont des citoyens payant leurs impôts, ceux-ci attendent un minimum d'informations de la part des administrations sur des problèmes environnementaux et de sécurité, qui les concernent, et en particulier sur le port.

Le commandant Geisler souhaite revenir sur **la Semaine du Pays Basque du 28 janvier** et développer trois points :

1) Les propos qui lui sont attribués vont au-delà de ce qu'il a répondu par téléphone au journaliste qu'il ne connaît pas. Il n'a pas eu d'interview. Il a simplement indiqué qu'il disposait seulement de Zodiac pour intervention sur le plan d'eau et il a suggéré au journaliste de s'adresser à la DDE. Il n'a jamais pu dire qu'il n'avait pas de connaissance sur un feu de bateau.

A la suite de cette page, tout un processus d'échange s'est enclenché avec le Cabinet du préfet, le préfet lui-même, et un inspecteur est venu le voir de Paris.



M. Botella déplore que la forme ait pu retenir l'attention des autorités, qui de plus, au travers de la presse et au détriment du problème de fond, qui est de disposer d'un 2ème remorqueur anti-incendie.

D'autre part est-ce que l'on peut laisser dans l'opinion les propos, qui sont attribués au sous-préfet de Bayonne "le catalogue des horreurs". Il dit qu'à la même époque était diffusée la **lettre n°2 du S3PI**, qui informe le public de ces divers points.

M. Jacqué indique que le problème est peut être au niveau de la gestion de la communication du S3PI et qu'il faudrait s'assurer que la lettre du S3PI soit adressée aux journalistes avec les explications nécessaires.

Cette question sera abordée en plénière.

2) il concerne la réunion plénière du 8 septembre 1999 à Anglet, où conformément à ce que le groupe Risques a décidé, il a présenté, après l'intervention du président du groupe, son rapport sur les plans de prévention et les moyens, dont ceux inexistant pour l'intervention sur feu à bord.

Cela a déclenché un échange de courrier entre le directeur du SDIS et le préfet avec un rapport dont il ressort que si le S3PI peut être légitimement informé, par contre il ne peut se substituer aux plans et à l'organisation prévue. Le commandant Geisler indique avoir apporté une réponse au SDIS.

Le groupe enregistre cette position déjà entendue. **Le problème, c'est qu'au niveau du S3PI, on ne sait toujours pas en quoi consiste ces plans, puisque l'on ne voit aucun exercice sur place en dehors des POI des entreprises, exigé par les Arrêtés préfectoraux et le Code du Travail.**

M. Botella rappelle que le groupe Risques a demandé une information sur **les plans Polmar Terre et Mer** dans sa réunion précédente du 10/11/99. Entre temps, il y a eu l'**Erika**, avec une réunion en sous-préfecture le 23 décembre, sans que le groupe n'ait été invité, alors qu'il a fait une démarche auprès de M. La Prairie en ce sens et informé MM. Jacqué, Amiel et Ivandekics

M. Botella indique avoir écrit le 23/12/99 au président du S3PI, à cette occasion.

3) le commandant Geisler informe que ne disposant plus de crédits, la pharmacienne, capitaine A. Roule a cessé ses activités. Elle avait apporté, entre autres, une contribution motivée au groupe Risques.

Le groupe enregistre cette situation en regrettant d'une part le manque de moyens à ce niveau et surtout, d'autre part, le fait que la capitaine A. Roule, qui faisait l'unanimité pour ses qualités humaines et de travail, ne puisse plus participer à nos travaux.

M. Claverie tient à préciser que pour avoir participé au groupe du capitaine Roule, c'est surtout quelqu'un qui travaillait pour l'intérêt général sur les sujets de nos préoccupations, qui semble sanctionnée économiquement par une décision administrative.





Le commandant Geisler enregistre la position du groupe mais repose la question du devenir de nos réunions. N'en restent-elles pas au seul stade de **discussions** ?

M. Amiel indique que c'est une phase nécessaire pour avancer.

M. Claverie indique qu'il préférerait que les autorités répondent aux questions qui sont posées. Pour les associations, le sentiment est que l'Administration veut étouffer le S3PI.

M. Jacqué souhaite qu'avec cette réunion, qui réaffirme les points qui paraissent essentiels en matière de risques majeurs, il les formulera à nouveau lors de la prochaine plénière.

Le commandant Geisler demande quel enseignement a été retiré de la visite de Bilbao.

Le commandant Tristant regrette que le problème de la sécurité sur le port n'ait pu être évoqué, ni visité alors que c'était ce qui était attendu.

---

M. Botella fait part au groupe de l'initiative qu'il a pris d'adresser **une information** aux présidents du S3PI, des groupes Eau et Risques, et ADIUPB, qui annonçait, entre autres, sa rencontre avec la DRIRE à Pau, qui a été choquée de l'initiative de cet écrit.

Il pose la question sur la Charte du S3PI et la communication entre leurs membres ; comment l'exercer au mieux ?

M. Amiel indique que c'est le titre Flash S3PI comme il est présenté, qui aura pu poser question, mais que dans le fond, l'information était très intéressante, en particulier au niveau du groupe Eau, qui nécessiterait une clarification sur ce qui s'y passe.

Il serait intéressant de prolonger ce type d'information entre les membres du S3PI, avec une mission financée

M. Botella indique qu'il a écrit à ce sujet à M. Nebon, le 20/12/99, avec copie aux présidents des groupes Eau et Risques, DRIRE et ADIUPB.

M. Jacqué, avant de conclure, rappelle le dernier point à l'ordre du jour, qui prévoit l'invitation des personnalités extérieures, par le groupe Risques Majeurs.

Nous avons prévu avec M. Botella, autour du transport des matières dangereuses, d'inviter la SNCF, la Fédération des Routiers, la DDE, ...

Le groupe est d'accord et sur proposition de M. Amiel, d'inviter également aux réunions du groupe la Protection Civile.

La prochaine réunion est programmée au jeudi 22 juin - 15 heures, même lieu.

Michel Botella.



# Groupe risques majeurs du S3Pi

Réunion du 12.04 2000

## Excusés

Messieurs Auriant  
Blau

Présents

Signature

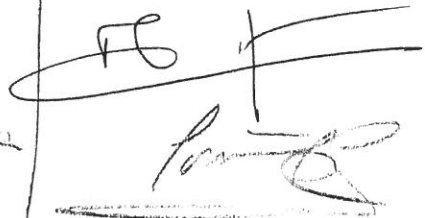
F. FAQUÉ Maire Bayonne



Commandant Patrick GEISLER  
chef de cap. Dopers papier BAB



M. Izac. directeur Pâisica  
Commissaire Courage - Commandant obligés  
du BAB



CLAVENIE quid CADE



M. MILH F. de l'Etat Bayonne



R. COADOU. ADRA Anglet. (M. Reynaud excusé)



P. JUANDEKIES ADIUP LBC Bayonne



M. ANIEL DRINE



M. TRISTANT cdt Port Bayonne



M. BÉTELLUT Ecole Intercommunale





**MAIRIE de BOUCAU**  
Rue des Ecoles - 64340 BOUCAU  
Téléphone : 05.59.64.67.79 • Télécopie : 05.59.64.73.07

Boucau, le 10 Avril 2000

Le Maire de BOUCAU

FJ/MD

A l'attention de  
Mr Michel Botella

**CONVOCAATION**

Madame, Monsieur,

J'ai l'honneur de vous inviter à assister à la réunion de groupe de risques majeurs du S3PI qui aura lieu le Mercredi 12 avril à 15 heures au CCAS de Boucau.

**ORDRE DU JOUR :**

- . Point sur S3PI
- . Projet étude risques portuaires
- . Projet d'audition de personnalités extérieures
- . Questions diverses

Comptant sur votre présence, je vous prie de croire Madame, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Maire,

François JACQUÉ.



