

S3PI Estuaire de l'Adour - Groupe Risques Majeurs

Président : M. F. Jacqué - Maire du Boucau

n° 4

Compte-rendu

Réunion du 21 juin 2000 - Mairie du Boucau

Présents : voir liste en annexe.

Excusés : M.G. Claverie (CADE), M. X. Sanz (DDE Contrôleur divisionnaire du transport)

Ordre du jour :

- Remarques sur le CR du 12/04 et plénière du 16/05
- Accidents à risques majeurs intéressant le territoire S3PI
- Audition des secteurs transport des matières dangereuses SNCF, DDE, Fédération transport routier, Protection Civile
- Questions diverses

M. Jacqué, assisté de M. Botella, accueille les membres et invités pour cette nouvelle réunion.

Il indique que le groupe de travail, Risques Majeurs, effectue un travail de fond portant sur l'état des lieux en matière de prévention des risques dans les activités industrialo-portuaires et territoire du S3PI.

Ses travaux sont rapportés dans les réunions plénières du S3PI, accompagnées des observations et propositions, tels l'équipement - attendu - anti-incendie, anti-pollution sur le port, en lien avec le 2ème remorqueur ou bien la formation des élus dans ces domaines.

Au vu de la dernière réunion plénière, nos propositions n'ont pas encore eu les réponses, en raison peut être de l'absence de M. le Sous-Préfet de BAYONNE.

Ces propositions seront à nouveau présentées lors de la prochaine plénière.

Le groupe R.M. a mis en place une pratique d'échanges croisés entre différentes Institutions comme la Capitainerie, les Douanes, la Gendarmerie, la DDE Transport, la Protection Civile ... qui ont été invitées.

Le travail actuel porte sur la prévention des risques dans le **transport des matières dangereuses (TMD)** sur l'eau, le fer, la route voire l'air.

M. Jacqué propose une présentation rapide du tour de table et indique qu'un CR de cette réunion, comme les précédents, sera réalisé par le secrétaire du groupe, M. Botella.

Le CR de la réunion du 12 avril est adopté.

M. Ivandekics, président de l'ADIUPB, réagit à la distribution, par Mademoiselle C. Courrèges (Communauté d'Agglomération BAB), de la plaquette relative à la **Charte Environnement du BAB** à laquelle est associé Boucau.

S'il sait que l'environnement industriel a été pris en compte, il regrette, à la lecture des organisations participantes à la charte, la non - invitation de l'ADIUPB.

Mademoiselle C. Courrèges en prend note et lui indique que le Comité de pilotage et de suivi de la Charte est ouvert et bien évidemment à l'ADIUPB.

M. Defrance, secrétaire général de la FNTR, qui représente 80 % du transport routier local, remercie le président pour son invitation .

MM. Descazeaux pour la Douane, Davidoff pour l'Inspection du Travail et des Transport 40 et 64, le chef Dupouy, brigade du BOUCAU, représentant le capitaine Pétillet, commandant de la compagnie de Gendarmerie de BAYONNE, ont répondu à l'invitation de M. Botella.

M. Couadou représente l'Association de Défense de la Rive Adour Anglet (ADRAA), en remplacement de M. Reynaud.

Le président propose de passer au 2ème point de l'ordre du jour, en donnant la parole à M. Botella, qui indique que l'intitulé "**Accidents à risques majeurs et territoire S3PI**", qu'il propose, permet un survol des accidents caractéristiques intéressant nos travaux.

Il cite les explosions catastrophiques d'ENSCHEDÉ aux Pays-Bas, en mai, (17 morts, 10 disparus, 628 blessés) et de RAFELCOFER en Espagne, (5 morts, 2 disparus, 7 blessés) qui concerne le stockage de feux d'artifice et d'explosifs comme celui de BASSENS (33) en octobre dernier.

En matière de transport, après le déraillement en mars dans la Loire où 3 wagons-citernes d'acide nitrique ont été éventrés, c'est une citerne routière contenant 17 tonnes d'acide nitrique, qui s'est renversée à l'entrée de Bayonne, sortie d'autoroute, le 10.05.2000. Peu de produit s'est répandu, montrant en cela les qualités de résistance du matériel. La veille, à Bordes (64), c'est un camion transportant 900 bouteilles de gaz, qui a explosé, sans occasionner de victimes mais de gros dégâts et de grosses frayeurs.

Pour l'aérien, c'est la catastrophe évitée à Roissy où deux avions se sont heurtés sur la piste d'envol, faisant 1 mort et 1 blessé.

Une information parue dans Eco/Sud Ouest, du 06.06.2000, où l'encart de la CCI concernant son assemblée plénière indique que "pour la préparation du plan de prévention des risques industrialo-portuaires, MM. Drevet et Thiébaud apportaient aux membres présents **des précisions sur les matériels et procédures en place pour faire face à un accident majeur sur le port de Bayonne**".

Le Président indique sa surprise de n'avoir pas été associé à cette information, déjà en tant que maire, et retient que dans les accidents locaux, comme le déraillement du transport de voitures à St Bernard, en mars dernier, l'aspect géographique des risques port - route - fer - air, est posé avec acuité et que notre objectif est d'obtenir sur la zone portuaire **un ou des exercices** qui englobent ces aspects.

Pour M. Amiel, l'exercice découlera d'un scénario pour lequel ce sera moins la recherche de la mobilisation des intervenants que la dynamisation, au travers du S3PI de cette demande d'exercice dans le cadre des **Plans de Prévention**. Si ces plans existent, il faut savoir ce qu'il faut faire.

Le chef Dupouy dit que les Plans ORSEC ou POLMAR sont en général opérationnels. Il existe tout un canevas pour intervenir.

M. Defrance indique que le **TMD route** est regardé à la loupe. Les efforts de formation, d'adaptation des matériels sont réalisés en permanence à partir des textes de plus en plus précis et appliqués. Un problème majeur est celui des circuits et en particulier les accès difficiles au port de Bayonne.

M. Ivandekics confirme l'aspect gestion permanente du TMD, par contre, il précise que le port de Bayonne dispose d'un seul accès : A63 - Ondres - Tarnos - Port.

M. Auriault pense que ces plans existent dans la généralité. L'exemple de la citerne d'acide nitrique à la sortie de l'A 63 est intéressant. Comment appliquer les enseignements de cet accident au carrefour des plages à Tarnos. Cela apparaît important de le savoir pour élaborer les fiches réflexes adéquates.

M. Auriault dit que la question, déjà formulée dans nos réflexions, portant sur l'aspect géographique, sectoriel avec l'identification des points noirs, le ou les circuits des accès et d'évacuation, pourrait déboucher sur un mini-guide pour les divers transports. Les plans généraux existent certes, mais notre préoccupation et le sens de nos réunions sont de faire cadrer ceux-ci **avec la réalité du terrain**, les risques potentiels appréhendés, comme l'impact des courants en cas d'écoulement dans l'Adour.

Monsieur Milh retient deux aspects : les flux de matière, entrant, sortant et traversant la zone portuaire, qui est l'activité économique permanente, et les canevas indiqués par la gendarmerie en cas d'accident.

Ne serait-il pas intéressant de travailler sur les canevas appliqués à ces flux dans les points noirs ?

Il cite le plan POLMAR pour lequel, en tant qu'opérateur potentiel réquisitionnable comme l'est le remorquage, il apprécierait de **connaître les canevas**.

Le président relève que le domaine des **flux de transit** est important à connaître et à approfondir, comme l'ont formulé également le capitaine Pétillet et le commandant Geisler (pompiers), lors des dernières réunions.

M. Amiel indique que la loi de 87 met en place les plans de secours selon les cibles. L'élaboration relève du préfet et de la Protection Civile, comme pour les PPI. Il souhaite que ce système s'applique sur la route. Il est indispensable de connaître les flux, en déduire les conséquences et prévoir les moyens et les coordinations, qui relèvent de la compétence de la Protection Civile.

M. Botella informe qu'il a contacté M. Marsais, qui remplace M. Douteau à la Direction de la Protection Civile à Pau. Celui-ci lui a dit tout son intérêt pour le groupe Risques Majeurs du S3PI, mais visiblement la PC n'est point là.

M. Couadou signale que par exemple la base aérienne de Mont de Marsan dispose d'un plan catastrophe aérienne exercé en permanence.

M. Defrance revient sur l'accident de Bordes pour en connaître les causes. Personne du tour de table, de ce jour, ne peut apporter de réponse, en dehors de l'information de la presse qui suggère un éclatement de pneu puis démarrage d'un feu.

M. Defrance insiste sur le problème des **accès sur le port**, vues les difficultés de la traversée de Tarnos sur la RD 85 et la demande des transporteurs routiers d'utiliser le pont Grenet.

Pour l'utilisation du pont Grenet, M. Auriault précise que le Plan d'Occupation des Sols de Bayonne intègre les abords de l'ouvrage comme site urbanisable et habitable, et que par conséquent il ne sera pas ouvert au transport poids-lourds sauf exception.

Concernant le projet dit "Barreau Nord", le président indique que l'inscription au Contrat de Plan Etat/Région, porte sur la liaison RN 117 / A63 / RN 10. La liaison RN 10 / port n'est pas prévue au Contrat de Plan. Elle relève des collectivités locales.

Sont évoqués le stationnement des poids lourds hors autoroute, saisi par les Douanes ou la DDE, les problèmes des produits dangereux ou pouvant le devenir, comme les fermentescibles, les blocages suite aux mouvements sociaux.

L'aspect **ferROUTAGE** est abordé. M. Defrance fait observer que la SNCF a beaucoup de difficultés à répondre.

M. Izac indique que les entrées dans **les silos de Maïsica** se font à 40 % par fer, ce qui est très supérieur aux autres ports français (moyenne 21 %), mais la saturation de l'utilisation de cette voie semble être atteinte alors que Maïsica est organisée pour en recevoir davantage.

Il fait état d'une dérogation pour le trafic camions le week-end pendant la campagne séchage du maïs. Le trafic global est estimé à 30 000 camions/an.

Concernant **les trafics sur la zone**, M. Defrance pense possible d'obtenir un inventaire auprès des entreprises du transport.

Concernant l'autoroute, les données au péage de Bénesse sont en moyenne de 7581 poids lourds / jour en 1999, sur 24 000 véhicules / jour, selon ASF/DDE.

M. Auriault insiste sur le fait qu'il faut affiner le chiffrage de transits, la potentialité des risques, la cartographie, les fonctionnements de flux, puis l'organisation des secours dont les situations intermédiaires : camions bloqués, à sortir, évacuation alentour... Cela doit relever **des préconisations du S3PI en vue d'un plan global de sécurité**.

M. Botella aborde l'aspect de la **formation** des opérateurs de transport, dont le TMD, mais aussi celle des autres parties : élus, entreprises, associations, administrations.

Cette formation multi-représentation est toujours enrichissante pour les participants, comme il a pu l'exercer pour le compte de la CCI/port au quai Européen, sur les opérations de transbordement des produits pétrochimiques entre navire et Centre de Stockage LBC.

Cette formation concernant le Plan Sécurité-Environnement a regroupé plusieurs entreprises et plusieurs métiers. L'exercice prévu a été suspendu à la demande de la DDE-Capitainerie dans l'attente de l'étude du plan portuaire de sécurité.

Le S3PI dans le cadre d'un centre d'information doit pouvoir faciliter ce domaine de formation.

M. Defrance indique la mise en place d'un **conseiller à la sécurité**, dans toute entreprise effectuant du TMD ou des opérations de chargement et déchargement liées à ces activités.

L'obligation de mise en place prévu au 1.01.2000 est reportée au 31.12.2000.

M. Ivandekics signale que le conseiller à la sécurité est en place à LBC.

M. Amiel rappelle que le contrôle de la sécurité existe depuis 1953, avec les consignes de sécurité, le marquage, mais il faut tenir compte des évolutions.

M. Defrance dit que le problème se situe surtout au niveau des petits transporteurs et de la messagerie, activités dans lesquelles il y a souvent méconnaissance des risques.

M. Botella demande quels sont les **accidents**, qui émergent, et rappelle que le capitaine Petillot a proposé de mettre à notre disposition le relevé des infractions en matière de TMD.

M. Davidoff dit que les accidents en dehors de la circulation apparaissent surtout pendant les opérations de chargement-déchargement.

Ce qui rend utiles les protocoles de sécurité qui ont étendu les plans de prévention (Arrêté de mai 96) : mode opératoire, risques d'interférence sur route et sites de chargement - déchargement.

Cela vise à mieux organiser des phases délicates : grand nombre de véhicules, de chauffeurs avec une formation minimale.

La sous-traitance est à intégrer dans ces plans de prévention.

Elle est trop rarement prise en compte alors qu'elle affiche le plus fort taux d'accidents de travail.

Le plus important est le BTP suivi par le transport / manutention.

Le risque majeur pour un chauffeur poids-lourd, est l'accident d'opération.

Le chef Dupouy indique qu'il y a peu d'infraction en matière de TMD route, au niveau de la brigade du Boucau

M. Botella pose la spécificité du **port** en matière de sécurité transport route et fer.

Le commandant Tristant indique que les camions répondent aux règlements de 1945 et suivants : conditions de circulation, carte APTH pour les chauffeurs et pour le TMD, les mesures de prévention en particulier pour les opérations de transbordement.

M. Izac demande si un avitaillement de navire peut se faire pendant un chargement commercial.

Le commandant Tristant indique qu'en général, on l'accepte, c'est le cas du maïs, et du soufre.

Pour les **navires de TMD**, l'avitaillement peut se faire pendant le déchargement. Exclu, lors du chargement à cause des vapeurs des produits inflammables, qui sont dégagées par les soupapes dans l'atmosphère.

M. Izac demande s'il existe des agréments pour l'avitaillement pour lesquels il ne dispose pas d'information.

Il cite le cas d'avitaillement d'un navire en chargement de maïs pour lequel il est persuadé que le chauffeur n'a pas connaissance des règles car il ne passe pas par MAISICA pour intervenir sur le navire.

Le commandant Tristant indique que c'est l'armateur ou son représentant qui font la demande d'avitaillement à la Capitainerie.

Désormais pour le TMD liquide et gazeux, il y a obligation d'un gardiennage qui relève d'une réglementation nationale.

M. Defrance revient sur l'aspect "évolution". Il cite l'exemple du transport des "airbags", qui relèvent de la réglementation "pyrotechnie".

Les problèmes d'exercice, de fiabilité du matériel sont débattus et à la question de M. Botella sur les aspects sociaux et psychologiques du transport, en particulier, routier, M. Defrance répond que la profession a de plus en plus de mal à trouver du personnel motivé.

C'est un **métier** très contraignant dont les jeunes veulent de moins en moins. Problème majeur sur lequel la profession travaille.

M. Amiel indique qu'en matière de risques routiers, il relève sur l'autoroute une pratique de conduite souvent dangereuse, en particulier de certains routiers étrangers.

M. Descazeaux abonde en ce sens que le matériel français et le personnel sont en général de bonne tenue. Ce qui n'est pas le cas avec des étrangers, dont les camions anglais, qui sont souvent hors normes comme les réservoirs additionnels.

Madame Birle demande comment se fait-il que ces camions puissent rouler dans ces conditions.

MM. Decazeaux, Amiel et Davidoff évoquent les **problèmes d'infraction, leur verbalisation et celui du contrôle** qui sont identiques en Europe.

Mais on ne peut arrêter un flux de 10 000 camions par jour, soit un camion toutes les 8 secondes, ce qui rend le secteur Côte Basque à risques par l'effet entonnoir du passage frontalier.

M. Descazeaux revient sur la saisie d'un TMD qu'il faut isoler. Le problème du **stationnement** se pose.

Le commandant Tristant répond qu'en général, on l'informe que l'on fait stationner le véhicule contrôlé, hors TMD, sur le quai Edmond Foy, à côté du pont Grenet.

Il précise que pour toute activité sur le domaine public maritime, il est prévu un parking à 10 m minimum du quai.

Le président fait remarquer que ce point, déjà évoqué, fait partie de tout le potentiel risques, canevas, fiches réflexes qu'implique notre demande d'exercice avec en plus l'identification d'un parking organisé pour les camions dans cette situation.

Il cite le cas du parking réservé "activité portuaire" pour les camions de maïs à sécher.

Il y a donc lieu de réfléchir à **une zone tampon entre autoroute et port**.

M. Defrance pose le devenir du Ro-ro au banc St Bernard.

M. Yvandekics indique qu'il devrait redémarrer.

M. Auriault dit que cette réunion sur le TMD et les aspects sociologiques sont ici bien abordés et tel qu'on peut l'attendre du S3PI, ce qui n'est pas toujours le cas au travers des médias généraux. Ici, nous sommes déjà dans une **formation inter-disciplinaire**, qui demande à être organisée, suivie et élargie en particulier pour les élus. Mais il apparaît nettement la nécessité de mieux informer dans le cadre du S3PI, sur le domaine du TMD route, fer et port, pour éviter amalgame et mauvaise information.

Concernant les dangers de la RN 10, la position du maire de Bayonne est connue.

M. Defrance indique que M. J. Grenet était au côté de M. Lafay (FNTR), lors du débat de FR3 Aquitaine il y a quelques jours, sur les problèmes de la RN 10.

Le président dit que nous sommes en effet ici pour nous informer mutuellement, diffuser l'information, proposer des objectifs de prévention des risques. Il pense que nous associerons **les médias** quand nous serons prêts à informer en regardant les choses en face et sans dramatiser.

Le président remercie les membres et en particulier nos nouveaux invités MM. Defrance et Davidoff, le chef Dupouy et indique que notre tour de table est ouvert.

Pour ce qui est de la SNCF et de la Protection Civile, il sera regardé, avec M. Botella, comment reprendre contact.

M. Ivandekics indique, que suite à **l'incident d'avril dernier chez LBC**, avoir été convoqué à la brigade de Tarnos suite à la plainte de la DRIRE.

La présence de méthanol dans le sol est passée de 7/8 000 ppm à 150, et continuons à oeuvrer pour le résorber au maximum en lien avec la DRIRE.

Par ailleurs, le groupe Fimalac, holding de LBC a reçu une plainte de l'ADRAA concernant le bruit des navires de méthanol comme le NAPARIMA.

Ce n'est pas LBC qui peut répondre. Il semblerait qu'il n'y ait pas d'autres plaintes concernant d'autres navires chimiques ou pétroliers.

Le commandant Tristant indique avoir écrit à ACETEX, propriétaire du produit, suite à la plainte de l'ADRAA.

M. Couadou indique que ce ne sont pas tous les bateaux qui font du bruit, ce à quoi M. Ivandekics répond que c'est un problème de pompe hydraulique et de bruit de refoulement, qui sont à l'origine de ces bruits spécifiques, comme en font certaines mobylettes dans Anglet.

M. Couadou indique que par contre il y a un industriel étanche à toute observation. L'attitude de **ADA** est regrettable, poursuit-il, en particulier au niveau du grutage et des émissions de fumées. Les responsables sont injoignables. Jusqu'à quand ce comportement va-t-il subsister ?

Le président indique que le directeur général de ADA est présent lors des plénières du S3PI. C'est l'occasion de dialoguer, dans l'esprit du S3PI, sur ces problèmes.

M. Amiel indique que la prochaine réunion **plénière** du 13 septembre à 15 h se tiendra à la mairie de Bayonne.

Le président fait état d'une proposition de M. Botella de points à **l'ordre du jour**, suite à l'invitation de M. Nebon, DRIRE et secrétaire du S3PI, lors de la conférence sur l'environnement industriel de l'Adour dans le cadre du salon Initiative Océan de Surfrider Foundation, début juin à BIARRITZ.

La demande concernant un point précis sur **le fonctionnement du port** sera mentionnée.

La prochaine réunion est fixée au **mercredi 18 octobre à 15 h.** au bureau d'activités sociales du BOUCAU.

Le président remercie les participants.

le secrétaire : Michel Botella

