

**Groupe Risques Majeurs
S3PI Estuaire de l'Adour
n° 9
Réunion du 23/04/02 15h
LBC puis ADA à Tarnos**

Présents : liste des 21 participants en annexe

Excusés :

Messieurs Chaprier (Raffinerie du Midi), Planas (Sécurité Civile 40), Sallenave (Brigade Gendarmerie Boucau)

Ordre du jour :

- ▶ visite des installations LBC à Tarnos et du chantier stockage futur de bitumes.
- ▶ réunion du groupe chez ADA sur les points suivants :
 - CR réunion du 16.01.02 auquel sont annexées la liste des présents et la présentation de l'Arrêté du 21.02.02 (Sécurité Civile) relatif à l'information des populations, pris en application du Décret 88-622 du 06.05.88 relatif aux plans d'urgence. JO du 27.02.02.
 - Etude des risques sur le Port de Bayonne.
 - TMD/Plans de prévention RD85/RD309 poursuite des réflexions du GRM et problèmes soulevés par les riverains (vitesse, pont Grenet, intensité du trafic, plans de secours,...)
 - Questions diverses dont présentation prochaine du projet "colle"
 - Prochaine plénière S3PI.

Visite des installations de LBC :

M. Philippe Ivandekics accueille le GRM et engage la visite du dépôt dans ses différentes dimensions dont la capacité de stockage atteint les 110 000 m³ en différents bacs situés à l'intérieur de cuvettes de rétention, les produits, les postes de chargement et de déchargement, les circuits incendie et de récupération des effluents vers la station de traitement des eaux, le traitement des boues sur plate-forme de compostage et des déchets liquides vers l'incinération.

Le GRM s'est ensuite déplacé vers le chantier de stockage de bitume sur lequel deux nouveaux bacs de 3750 m³ à 160°C avec les équipements : bras de déchargement navire, diverses conduites, chaudière d'apport thermique pour maintien en température du bitume, poste de chargement camions et poste de pilotage des opérations de mélange et de chargement citernes routières sont en cours de construction.

Comme annoncé sur la convocation le GRM se rend chez ADA, où il est accueilli par Madame Levet, Responsable Environnement.

Madame Duhart, Présidente du GRM, accueille les participants en s'assurant que tout le monde a bien reçu le CR plus les deux annexes distribuées ce jour.

1°) Le CR du 16 janvier est adopté.

2°) Etude des risques sur le Port de Bayonne :

Le Commandant Tristant indique que le bureau d'études Technip a présenté le document au Comité de suivi le mois dernier.

Il ressort que 10 scénarios ont été choisis :

- ▶ 1 feu de nappe d'HC sur l'Adour
- ▶ 1 feu de nappe d'HC sur l'Adour entretenu à partir du quai européen
- ▶ 1 feu de nappe d'HC dans fosse à compas de LBC
- ▶ 1 feu de nappe d'HC dans le rack LBC au dessus de la route
- ▶ 1 explosion de poussières de maïs dans les silos de Maïstica

- ▶ Projection d'HC au quai St Gobain. L'intérêt est que les jets éventuels n'atteignent pas la route.
- ▶ 1 feu de nappe d'HC au quai St Gobain
- ▶ 1 feu de nappe d'HC au quai St Gobain avec dérive
- ▶ 1 feu sur le pont d'un navire
- ▶ Explosion de citerne(s) sur navire

A u cours de cette réunion du Comité de suivi il a été développé cet élément du Plan Portuaire de Sécurité qui permet d'engager la 3ème phase (élaboration du document).

Madame la Présidente demande s'il est prévu que le bureau d'études fasse une présentation en plénière?

Le Commandant Tristant répond que la venue supplémentaire du BE pose des problèmes de disponibilités et de coûts de déplacements. Il fait ensuite part d'autres indications.

Le PPS débouchera sur le Plan Local TMD dont les matières solides "sèches" comme les ammonitrates, les munitions. Les résultats seront intégrés dans le règlement local MD qui est demandé pour le 1 juillet 2002, "*ce qui suggère une vigilance renforcée de notre part*".

Suite à l'explosion d'AZF, le problème du transport des ammonitrates dans les ports a été abordé au sein d'un groupe de travail auprès du Préfet. Suite à des études de l'INERIS, qui stipule la mise en place de moyens d'extinction importants, et au constat que ces moyens n'existaient pas pour ce type de produit, le trafic d'ammonitrates sur le port de Bayonne est interdit.

M. Ivandekics indique qu'il a fourni des compléments d'études de dangers concernant le bitume.

M. Amiel dit que sur 3 scénarios retenus :

- ▶ rayonnement calorifique y compris avec le calorifugeage des équipements
- ▶ surpression dans les équipements
- ▶ explosion d'un navire par surpression,

il n'y avait pas de conséquences.

Un débat est engagé sur la pertinence des scénarios du projet de PPS, en particulier, la prise en compte des vapeurs de "légers" issue d'une fuite sur le bras de déchargement du pétrolier quai St Gobain avec des vents portants et la proximité de l'intense trafic routier sur la RD 309 jouxtant l'opération de déchargement.

Le Commandant Tristant indique que la distance réglementaire de 25 m est respectée.

M. Botella signale l'importance de la mobilisation de divers services suite à une fuite récente sur le terminal de Donges (Loire Atlantique) pour suivre et limiter les conséquences.

Le Commandant Tristant signale un déversement de méthanol, au quai européen - LBC, suite à la manoeuvre d'une vanne mal ciblée par un agent de sécurité non formé à cette opération.

Un long débat dans lequel interviennent MM. Ivandekics et Claverie, Madame Birles, M. Pedrosa, Madame la Présidente, MM. Botella et Amiel, porte sur la qualification des entreprises de gardiennage par l'Administration, l'aspect formation sur ces postes de travail, la réglementation et l'organisation qui en découle, en particulier l'observation déjà évoquée au sein du GRM du chevauchement réglementation ICPE (DRIRE) et réglementation sécurité portuaire (Capitainerie) sur ce type d'installation.

M. Joindot précise que la réglementation ICPE s'applique à partir du branchement du bras de chargement au navire.

M. Amiel dit qu'il fera approfondir l'organisation des consignes opératoires dans le cadre du plan de prévention des risques de LBC.

Revenant sur le lien entre TMD et trafic de navires Monsieur Rickeboer dit être surpris de découvrir, de par sa récente affectation au remorquage Les Abeilles, que sur le port de Bayonne les navires TMD n'étaient jamais accompagnés par un remorqueur pour les entrées et sorties alors que le matériel existe dans ce cas avec l'ATURI.

M. Claverie demande qui décide s'il faut ou pas un remorqueur sur le port ?

Le Commandant Tristant répond qu'il existe un protocole sur le port de Bayonne mis en place par un groupe de travail avec les Pilotes et Monsieur Milh, le prédécesseur de M. Rickeboer, qui stipule la mise en place d'un ou deux remorqueurs sous réserve que le navire ne soit pas doté d'un propulseur d'étrave.

Il cite l'exemple du dernier et tout neuf pétrolier qui est équipé d'un 1000 CV.

Un débat s'ensuit avec Messieurs Ivandekics, Claverie, Rickeboer, le Commandant Tristant, Madame Darmendrail sur la nécessité ou pas de voir les navires TMD devoir être accompagnés par le remorquage, compte tenu du contexte "du port dans la ville" et de l'augmentation du trafic TMD. Il y a nécessité de mieux appréhender, en particulier pour les élus, cette situation.

Le Commandant Tristant indique que, pour l'instant, on applique les règles en place et s'il faut les faire évoluer, il en est bien d'accord.

Il rappelle qu'il n'est pas loin le temps où l'on fermait la Capitainerie par manque de personnel et que les navires continuaient à rentrer et sortir. Heureusement les choses évoluent dans le bon sens, poursuit-il, et informe le GRM de l'accord pour le transfert rive droite d'une nouvelle Capitainerie en bout de quai "en eau profonde".

A ce sujet est à nouveau évoquée la grave et massive pollution lors des transferts d'engrais et autres pulvérulents sur ce quai. A la réflexion du Commandant Tristant qui ne pense pas que ce soit un point relevant du GRM, Monsieur Claverie fait remarquer, à contrario, que dans le scénario projet PPS "feu sur le rack de LBC au dessus de la route", juste à l'amont de la montée verticale des tuyauteries est le virage en sortie sur la RD85E, qui se remarque par le déversement permanent d'engrais à chaque passage des camions non bâchés, et que l'on peut aisément imaginer les conséquences d'une glissade sur le produit d'un véhicule lourd, camion d'engrais par exemple, qui s'arrêterait en plein dans le rack.

Il y a là un scénario catastrophe direct avec engrais déversé, qui ne devrait pas l'être, au regard du Code de la route, de la pollution de l'atmosphère et de l'Adour, du gaspillage de matières premières, de mauvaises conditions de travail pour les chauffeurs et les travailleurs locaux et ce, à la vue de toutes les administrations.

Il vaudrait mieux que ce scénario n'arrive jamais. A condition que l'on prenne les mesures adéquates et qu'elles soient appliquées autour du trafic de ces produits, ce qui donnerait un peu d'écho aux réunions du GRM.

3°) TMD/Plans de prévention RD85/RD309 poursuite des réflexions du GRM et problèmes soulevés par les riverains (vitesse, pont Grenet, intensité du trafic, plans du secours,...)

Madame Duhart indique que plusieurs plaintes et observations de riverains sont parvenues à la mairie concernant l'intensité du trafic sur la RD309, 7500 véhicules/jour dont 100 camions citernes pour le dépôt de la Raffinerie du Midi. Le risque accidentel avec des conséquences graves, comme évoqué plus haut entre trafic et déchargement pétrolier sur la portion RD309, entre St Bernard et le rond point d'ADA doit être une préoccupation majeure.

M. Lespade indique que la déviation de la RD85 est désormais utilisable et que les riverains ont senti l'amélioration.

M. Claverie dit que ce n'est pas le cas pour tous les riverains.

M. Lespade précise que des mesures de bruit vont être effectuées en vue d'apporter des améliorations qui concernent 3 ou 4 foyers.

M Botella rappelle les réflexions et propositions du GRM concernant la gestion du TMD sur cet axe routier, en particulier le stationnement d'isolement équipé qu'il serait nécessaire d'implanter en bordure de route entre le port et l'A63, les besoins d'exercice, la présentation des plans de secours et de la liaison entre Sécurité Civile 64 et 40 (qui sont invités aux réunions du GRM), l'utilisation du Pont Grenet dans des horaires comme 5h/7h sous contrôle de la Police et après concertation avec les entreprises de transport pour la sortie des citernes du dépôt de la Raffinerie du Midi vers le sud de Bayonne.

Monsieur Amiel demande qu'elle est la position de Bayonne sur ce dernier point.

M. Auriat indique que si il n'y a pas de contrôle, c'est non. Mais la proposition est envisageable. C'est une gestion dérogatoire, exceptionnelle qui doit être strictement respectée, c'est-à-dire sanctionnée si infraction. Il fait part que la Commission Circulation de la ville de Bayonne peut être saisie de cette question.

M. Ivandekics rappelle que le pont a été construit pour les "40 tonnes" et qu'il y a le projet de "barreau nord".

M. Claverie fait remarquer qu'en matière de respect des conditions de circulation, c'est l'aspect pression sur les chauffeurs qui est à retenir. Il y a de plus en plus de camions sur les routes, et des chauffeurs qui mangent un sandwich en conduisant.

La question relative au Plan de Déplacement Urbain est abordée avec des appréciations différentes entre Bayonne et la CA B.A.B. Toujours est-il que ce document, prévu par la loi, semble bloqué.

M. Amiel renouvelle que c'est dans la mission du S3PI et du GRM de soulever ces difficultés et de faire des propositions. En la matière, c'est le pouvoir de police du maire qui est sollicité.

M. Joindot indique que la 1ère étape doit être un diagnostic.

M. Ivandekics précise que les industriels ont déjà transmis des chiffres sur les trafics qui ont été rapportés dans des CR du GRM.

M. Auriat soulève le problème général des moyens pour le S3PI. Les deux groupes, Eau et GRM sont présidés désormais par des Elus, mais sans moyens à leur disposition. Cela reflète que le travail préventif sur l'environnement et les risques majeurs n'est pas une priorité sur l'estuaire de l'Adour.

Madame Dequeker estime qu'il faut présenter ces différents points aux Préfets et Sous Préfets et fait par du constat de la dernière Commission Urbanisme de la CA B.A.B. qu'il existe un retard cumulé sur plusieurs années de la problématique circulation et transports. Il va être mis en place un nouveau schémas (SCOT) qui concernera 22 communes autour de la CA B.A.B.

Madame la Présidente indique qu'elle sollicitera le maire de Bayonne sur ces problèmes, en liaison avec les représentants de la municipalité au GRM, ainsi qu'elle l'a fait auprès de M. Joindot, afin de connaître quelles sont les orientations pour le S3PI, surtout avec "l'après Toulouse".

M. Joindot indique que concernant le TMD, ce n'est pas le S3PI qui fera respecter le Code de la Route. Toutefois, la prochaine plénière devra aborder ce thème. Le Président du S3PI proposera aux maires de présenter au GRM les différents plans de gestion des risques afin d'y proposer des solutions s'il y a lieu.

M. Auriat indique qu'il y a deux présidents pour le S3PI avec deux positions différentes. Ce qu'il faut c'est des moyens et de la méthode. Ici, l'exercice se fait par le bénévolat, qui est très bien, mais pas suffisant. Ne serait-ce que pour la coordination des deux groupes présidés par les Elues.

M. Joindot dit que c'est le problème de la mise en place d'un permanent auquel il est tout à fait favorable sous condition de trouver suffisamment de contenu. Il indique être conscient de la nécessité de revitaliser le S3PI qui ne peut l'être depuis Bordeaux.

Le débat porte ensuite sur la fonction d'organe d'information du public ou il est reconnu que le S3PI ... est peu connu et pour cause.

M. Claverie pense qu'il serait logique d'utiliser ce que la population suit quotidiennement comme la presse, radio et TV. Ce serait plus efficace pour informer de nos travaux et moins dispendieux que les plaquettes du S3PI que peu de personnes ont lu.

M. Auriat rappelle qu'à la mise en place du GRM, il avait été créé 3 sous-groupe de travail portant sur la réglementation, le recensement des risques potentiels sur l'estuaire et la communication - information. Il apparaît que l'on a absolument pas tenu compte de ce travail pour la communication du S3PI.

M. Joindot précise qu'il a rencontré le Sous-Préfet de Bayonne, Président du S3PI. Plusieurs questions ont été abordées dont l'ouverture à un plus large public des plénières, la nécessité de communiquer en fin de plénière et le devenir du groupe Communication qui ne fonctionne plus, la nécessité d'un permanent qu'il faut discuter ainsi que la Présidence du S3PI, mais qui est accessoire par rapport au permanent et ce d'autant que la DRIRE dispose d'un budget de 36,6 K€ à cette fin.

Les observations de divers membres du GRM portent sur le lien qu'il y a à opérer entre les deux groupes Eau et GRM ; surtout la nécessité de communiquer sur le contenu des travaux et résultats. Ce qui constituerait une grande part du contenu du rôle du permanent dont le profil serait pourvu de la connaissance du fonctionnement d'un S3PI et d'un bon relationnel local.

4°) Questions diverses dont présentation prochaine du projet "colle"

M. Amiel considère pertinent que ce projet soit présenté au GRM et qu'il en avertira le Bureau d'Etudes et les responsables de Derivados y Forestales.

M. Lespade dit que ce projet devrait être présenté en plénière, d'autant que Tarnos a un souci sur l'implantation qui pose des difficultés en particulier au niveau de la proximité avec la future déviation de la RD 85E, derrière le crassier. Un courrier a été adressé en ce sens à la CCI BPB, avec réponse, et Madame le Maire a saisi le Conseil Général des Landes qui est à l'initiative de la venue de ce projet.

Il indique qu'une visite avec des élus, des représentants de la population, des associations et d'industriels, aura lieu sur Valencia les 6 et 7 mai prochain, à l'invitation de Derivados y Forestales.

L'ordre du jour étant épuisé, le point "prochaine plénière" se traitant au niveau des Sous-Préfectures, Madame la Présidente remercie les participants et en particulier Madame Levet pour son accueil dans cette belle et grande salle de réunion.

Il sera communiqué la prochaine date de réunion par courrier.

Fin de réunion : 18 h 10.

Le Secrétaire
Michel Botella

FLASH S3PI Estuaire de l'Adour

Annexe CR GRM n° 9 du 23/04/02

**Organisation sortie à l'embouchure de l'Adour avec des membres du GRM/S3PI,
élus et associations le mercredi 26 juin 2002 à 17 h .**

Remorquage Les Abeilles Bayonne

M. Philippe Ryckeboer

Quai Edmond Foy

64100 Bayonne

Présents : Madame Danièle Birles - Tarnos, Madame Françoise Darmendrail- Bayonne, Madame Josette Duhart-Présidente GRM - Boucau, Messieurs Pierre Boccardo - Ideal/Cade, Pierre Pedrosa - Boucau, Thomas - Surfrider.

Excusés : Messieurs Philippe Ivandekics - LBC/ADIUPB, JM Lespade - Tarnos.

17 h : Philippe Ryckeboer et Michel Botella accueillent les invités à bord de l'ATURRI.

Présentation du bâtiment, pont, machines et barre puis appareillage à 17h 30, face à la fin du courant montant, direction l'embouchure.

Au cours de l'opération, commentaires et questions sont engagées et portent sur :

Qui commande le remorqueur pour accompagner un navire? (question déjà posée en GRM)

En règle générale, c'est le commandant du navire. Il est conseillé par le Pilote pour l'accès ou la sortie du Port. Mais cette question relève de la réglementation en cours pour le remorquage sur le port de Bayonne qui stipule les conditions suivantes:

- tout navire de 140 mètres de long ou plus prendra un remorqueur, sauf si il possède un propulseur d'étrave en bon état de fonctionnement.
- tout navire de 160 mètres de long ou plus prendra deux remorqueurs, sauf si il possède un propulseur d'étrave en bon état de fonctionnement. Dans ce cas, il ne prendra qu'un seul remorqueur.
- tout navire de 100 mètres de long ou plus, devant accoster au silo, prendra un remorqueur, si il ne possède pas de propulseur d'étrave en bon état de fonctionnement.

Quelles sont les règles du remorquage en vue d'une manoeuvre, les forces en jeu?

- dans le cas d'une manoeuvre prévue à l'avance (entrée, sortie ou déhalage d'un navire) par le pilotage ou la capitainerie, les remorqueurs ATURRI et NOIRMOUTIER sont mis en route une heure à l'avance, pour réchauffer les moteurs et être ainsi prêts à agir, dès le début de la manoeuvre avec le maximum d'efficacité. L'ATURRI a une force de traction de 26 tonnes et le NOIRMOUTIER de 19 tonnes. Tous deux ont pour vocation première d'aider les navires, entrant ou sortant du port, à s'accoster ou à appareiller.
- dans le cas d'une demande d'assistance d'urgence ou d'un sauvetage, ces remorqueurs appareilleront du quai, une demie heure après le lancement de l'alerte. Ils peuvent, par un contrat qui les lie au préfet maritime et aux ABEILLES INTERNATIONALES, intervenir auprès d'un navire en difficulté au large, ou échoué sur les côtes voisines.
- il est également indéniable que le capitaine, le chef mécanicien, l'ouvrier mécanicien et le maître d'équipage en fonction sur ces remorqueurs possèdent une qualification et une expérience telle que l'efficacité des manoeuvres en est renforcée et la sécurité exigée appliquée.

Durant la remontée vers l'embouchure, les participants remarquent la différence des eaux dans le courant montant et les nappes importantes de déchets flottants dont de longues irisations.

Il est abordé l'exercice récent en sortie de la Raffinerie du Midi, pour lequel le GRM n'a pas été associé, alors que c'est l'un de ses travaux de réflexion depuis l'origine - *point à traiter prochain GRM* - qui a engendré une pollution des eaux jusqu'à l'embouchure par les écoulements directs au fleuve d'eau incendie et de mousse.

Cette situation particulière pose à nouveau la situation concernant les moyens anti-incendie, anti-pollution, récupération des déchets flottants pour l'environnement et la sécurité de navigation, exercices sur le plan d'eau, qui sont toujours inexistantes en 2002. Problème récurrent abordé au GRM/S3PI depuis ses premiers travaux et sans réponse des Autorités à ce jour.

Certes des enjeux économiques et de concurrence sur le port conditionneraient cette situation, mais cela ne devrait se pratiquer durablement au détriment de la sécurité, de la protection de l'environnement, de la santé et au moment où l'on parle de l'augmentation du trafic TMD (bitume, matières premières pour le projet colle, pour Lacq).

Le domaine de la transparence dans les décisions qui concernent le port, en particulier pour la protection de l'environnement et la sécurité de façon constatable, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui en certains sites, est discuté par les participants.

Durant ces échanges l'ATURRI a atteint l'embouchure et engage sa sortie en mer en direction de la bouée.

Le domaine de l'accompagnement des navires est abordé, les conditions de navigation, la vitesse accélérée d'entrée et de sortie du port à cause des courants traversiers, l'erre du navire, les capacités de l'ATURI habilité pour sortir en mer (et secourir un navire en panne, par exemple) et sa manoeuvrabilité sont développées et démontrées par Philippe Ryckeboer à la barre.

Concernant le coût du remorquage pour l'accompagnement des navires TMD, Philippe Ryckeboer indique un montant moyen de 700 € par navire.

Est également abordé l'aspect "recalibrage" de l'embouchure, avec la construction récente d'une nouvelle digue sud, la fosse de préservation d'ensablement du chenal qui jouerait son rôle mais avec de nouveaux effets, dont une houle pénétrante dans le port plus puissante et l'effondrement du bout de la digue des Cavaliers en janvier dernier dont, selon la presse, la DDE/SMH rechercherait les causes.

Il ressort de cette démonstration que l'opération de remorquage dans le port ou en mer nécessite un savoir faire et une qualification des hommes et des matériels de haut niveau. Ce sont des conditions indispensables pour répondre aux exigences de sécurité et de protection de l'environnement et de la santé.

Michel Botella indique, en conclusion, qu'avec cette initiative de faire connaître l'une des nombreuses activités portuaires, comme le remorquage, ou la visite de LBC lors de la dernière réunion du GRM, ou avec des scolaires, l'on peut apprécier ce que serait un Centre d'Information sur l'environnement industriel de la zone industrialoportuaire au service de ce bassin d'activités.

Il a formulé des propositions en ce sens vers les Autorités et des Elus depuis les travaux de la Charte Portuaire en 1997 et renouvelé depuis, à partir de son expérience de celui de Fos/Etang de Berre (CYPRES à Martigues).

Les partenaires financiers et politiques - Etat, Collectivités, Entreprises et Associations - sont identifiés.

Il ne reste plus qu'à initier les conditions de sa réalisation qui passe par la considération qui peut être portée par les Autorités et les Maires au domaine de la prévention des risques et de l'information des populations sur l'estuaire de l'Adour.

Rapporteur : Michel Botella

SPPPI ESTUAIRE DE L'ADOUR - GROUPE RISQUES MAJEURS

Membres et Invités - Réunion du 23.06.02

MB EB03 02

M. Michel AMIEL	DRIRE Ingénierie subdivisionnaire	05.59.52.97.20	05.59.52.97.26	3, rue Armand Toulet Le Capitole 64600 ANGLET
M. Patrick AURIAULT	ingénieur Bayonne	05.59.46.60.68	05.59.46.61.15	S2EU Hôtel de Ville 64100 BAYONNE
M. Patrick AVEZARD	Adjoint SIDPC64	05.59.98.24.40	05.59.83.95.14	Préfecture des Pyrénées Atlantiques 64000 PAU
Mme Danièle BIRLES	Conseillère municipale	05.59.64.75.13	05.59.64.04.61	85, Avenue Julian GRIMAU 40220 TARNOS
M. Pierre BOCCARDO	Association IDEAL	05.59.64.23.03		Chemin de Matignon 64340 BOUCAU
M. Michel BOTELLA	Consultant	05.59.64.56.27	idem	Environnement Intervention, 91, chemin de Laharie 64100 BAYONNE
M. CHAPRIER	Directeur	05.59.64.71.08	05.59.64.81.53	Dépôt de la Raffinerie du Midi 64340 boucau
M. Gérard CLAVERIE	CADE	05.59.64.28.63	idem	64, Avenue de Lénine 40220 TARNOS
M. René COADOU	Association ADRAA	05.59.63.65.17	idem	33, rue du Brise Lames 64600 ANGLET
Melle Corinne COURREGES	Mission Développement Durable	05.59.44.72.95	05.59.44.72.99	CABAB, 15, Avenue Foch 64100 BAYONNE
Mme Françoise DARMENDRAIL	Conseillère Municipale	05.59.46.60.08	05.59.25.70.79	Hôtel de Ville 64100 BAYONNE
M. Roland DESCAZEUX	Chef Divisionnaire Douanes	05.59.59.56.01	05.59.25.59.32	30, Allées Marines 64100 BAYONNE
Mme Valérie DEQUEKER	Députée Environnement	05.59.58.35.65	05.59.58.35.66	Hôtel de Ville 64600 ANGLET
Mme DOXARAN	Mairie	05.59.58.35.65	05.59.58.35.66	Hôtel de Ville 64600 ANGLET
Mme Josette DUHART	Députée Environnement	05.59.64.67.79	05.59.64.73.07	Hôtel de Ville 64340 BOUCAU
Cpne FERRAND	Commandant Gendarmerie	05.59.42.53.10	05.59.42.53.37	Cie de Gendarmerie 7, avenue Vital Biraben 64100 BAYONNE
Cdt. Patrick GEISLER	Cdtant Sapeurs Pompier	05.59.58.37.00	05.59.52.95.04	3, Avenue de la Butte aux Cailles 64600 ANGLET
M. Philippe IVANDEKICS	Président ADIUPB	05.59.64.48.00	05.59.64.48.01	Directeur LBC Bayonne, Route de la Barre 40220 TARNOS
M. Michel IZAC	Directeur	05.59.64.63.42	05.59.64.57.18	Maisica, Quai du BAZE 64340 BOUCAU
M. J.M. LESPADÉ	Maire ADJOINT	05.59.64.32.15		Hôtel de Ville 40220 TARNOS
M. Philippe RYCKBOER	Directeur	05.59.25.46.04	06 83 85 85 41 05.59.25.61.30	Remorquage Les Abeilles, Quai Edmond Foy 64100 BAYONNE
M. PEDROSA	Adjoint au Maire	05.59.64.63.79	05.59.64.73.07	Hôtel de Ville 64340 BOUCAU
M. PLANES	SIDPC 40	05.58.06.58.20	05.58.06.58.46	Préfecture des Landes 40000 Mont de Marsan
M. Le Lieutenant ROSE	Commandant Gendarmerie	05.58.90.76.00		Cie de Gendarmerie, 29, rue de l'épargne 40100 DAX
M. SALLENAVE	Adjudant Chef	05.59.74.84.17	05.59.74.84.20	Brigade de Gendarmerie, 31, Avenue De Gaulle 64340 BOUCAU
M. Alain SEGADE	Adjudant Chef	05.59.64.02.01		Brigade de Gendarmerie, 17, RN10 40220 TARNOS
M. TRISTANT	Commandant Port de Bayonne	05.59.52.91.17	05.59.42.09.43	Capitainerie du port, Avenue de l'Adour 64600 ANGLET

G Beecher
Th. JOINDOT
Y BONNOT

DRIRE
DST TARNOS

TSVP
000/000

Pascal PLAN Mairie de BAYONNE 0559466169
Service Environnement.



Véronique MAZUE ASS. ADRAA 05-59-57-95-60 