



**PRÉFÈTE
DE LA GIRONDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service des Procédures Environnementales**

**Direction régionale de l'environnement, de
l'aménagement et du logement
Service Environnement Industriel**

Arrêté préfectoral du **13 SEP. 2022**

**fixant des prescriptions complémentaires au GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX pour
l'exploitation de terminaux
situés sur les communes de Bassens et du Verdon
(Encadrement du trafic des matières dangereuses
des terminaux de Bassens et du Verdon)**

La Préfète de la Gironde

VU le code de l'environnement, en particulier le chapitre 1^{er} du titre V de son Livre V relatif aux études de dangers de certaines installations ;

VU les articles L. 551-2 et R. 551-10 du code de l'environnement qui soumet à études de dangers certains ouvrages d'infrastructure routière, ferroviaire, portuaire, de navigation intérieure ou d'installation multimodale dans lesquelles stationnent ou sont chargées / déchargées des matières dangereuses ;

VU les articles L. 551-3 et R. 551-6-1 du code de l'environnement relatifs aux arrêtés fixant les prescriptions d'aménagement et d'exploitation des ouvrages d'infrastructure jugées indispensables pour préserver la sécurité des populations, la salubrité et la santé publiques directement ou indirectement par pollution du milieu ;

VU le code des transports, en particulier ses articles L. 5331-2 et L. 5331-10 relatifs aux règlements de police applicables dans les ports maritimes ;

VU le règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche annexé au code des transports ;

VU l'annexe à l'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes (dite « règlement RPM ») ;

VU l'arrêté ministériel du 5 janvier 2006 relatif aux informations nécessaires à l'élaboration du plan particulier d'intervention, pris en application de l'article R. 741-21 du code de la sécurité intérieure ;

VU l'arrêté ministériel du 10 mars 2006 relatif à l'information des populations pris en application de l'article R. 741-30 du code de la sécurité intérieure ;

VU l'arrêté ministériel du 20 avril 2007 modifié fixant les règles relatives à l'évaluation des risques et à la prévention des accidents dans les établissements pyrotechniques ;

VU l'arrêté ministériel du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») ;

VU l'arrêté ministériel du 18 décembre 2009 relatif aux critères techniques et méthodologiques à prendre en compte pour les études de dangers des ouvrages d'infrastructures de transport où stationnent, sont chargés ou déchargés des véhicules ou des engins de transport contenant des matières dangereuses ;

VU l'arrêté ministériel du 26 mai 2014 modifié relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre Ier du livre V du code de l'environnement ;

VU la note technique générale du 25 octobre 2021 définissant les critères méthodologiques et règles relatives aux études de dangers en application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement (NOR : TREP2133213N) ;

VU la note technique du 25 octobre 2021 définissant certains critères techniques et méthodologiques et règles de porter-à-connaissance relatives aux études de dangers remises en application de l'article L551-2 du code de l'environnement concernant les infrastructures portuaires (NOR : TREP2133214N) ;

VU l'arrêté préfectoral du 12 mars 2014 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de sous-ensembles propulsifs au port de Pauillac ;

VU l'arrêté préfectoral du 15 mai 2014 modifié relatif aux prescriptions encadrant le trafic de nitrate d'ammonium technique et d'engrais à base de nitrate d'ammonium aux postes à quai P415 et P416 du Grand Port Maritime de Bordeaux ;

VU l'arrêté préfectoral du 3 décembre 2015 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de marchandises dangereuses du Grand Port Maritime de Bordeaux ;

VU l'arrêté préfectoral du 23 novembre 2020 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de marchandises dangereuses au terminal de Blanquefort – Parempuyre du Grand Port Maritime de Bordeaux (gestionnaire) et ArianeGroup (exploitant) sur la commune de Parempuyre ;

VU l'arrêté préfectoral du 7 novembre 2017 modifié portant règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans le port de Bordeaux ;

VU l'étude de dangers mise à jour (révision A) datée de janvier 2021 du Grand Port Maritime de Bordeaux ;

VU le rapport d'étude référencé 109000B du 4 mai 2021 établi en application de l'article 114-2 du règlement RPM susvisé présentant, pour les dépôts à terre de marchandises de la classe 1, les quantités maximales admissibles par îlot et les distances minimales séparant deux îlots, déterminées pour le terminal de Bassens selon la division de risque des marchandises et la localisation des dépôts (parcs à conteneurs ou bord à quai) ;

VU les compléments à l'étude de dangers susvisée apportés par courriel reçu le 2 juillet 2021 ;

VU l'étude de dangers mise à jour complétée (révision B) datée d'octobre 2021 du Grand Port Maritime de Bordeaux ;

VU l'avis du service départemental d'incendie et de secours de la Gironde daté du 7 janvier 2022 portant sur l'étude de dangers datée d'octobre 2021 susvisée;

VU le complément à l'étude de dangers daté du 7 février 2022 du Grand Port Maritime de Bordeaux, proposant l'adaptation de certaines hypothèses de l'étude de dangers d'octobre 2021 susvisée pour tenir compte des préconisations pour l'urbanisation future fixées dans les notes techniques du 25 octobre 2021 susvisées ;

VU le courriel du Grand Port Maritime de Bordeaux daté du 11 février 2022 présentant ses propositions en réponse aux recommandations formulées par le SDIS dans son avis du 7 janvier 2022 susvisé ;

VU le courriel du Grand Port Maritime de Bordeaux daté du 11 février 2022 transmettant ses remarques sur le projet d'arrêté préfectoral qui lui a été transmis le 26 novembre 2021 ;

VU les compléments à l'étude de dangers susvisée apportés par courriel reçu le 2 mars 2022 ;

VU le courriel du Grand Port Maritime de Bordeaux daté du 28 avril 2022 transmettant ses remarques sur le projet d'arrêté préfectoral qui lui a été transmis le 24 mars 2022 ;

VU les conclusions de la réunion du 9 mai 2022 à laquelle ont participé le Grand Port Maritime, l'exploitant du parc à conteneurs du terminal de Bassens, le SDIS de Gironde et la DREAL ;

VU le courriel du Grand Port Maritime de Bordeaux daté du 27 mai 2022 transmettant ses remarques sur le projet d'arrêté préfectoral qui lui a été transmis le 19 mai 2022 ;

VU le rapport de l'inspection des installations classées en date du 30 août 2022;

VU le projet d'arrêté porté le 19 mai 2022 à la connaissance du demandeur ;

VU l'absence d'observation formulée par le demandeur sur ce projet en date du 27 mai 2022 ;

CONSIDÉRANT que le Grand Port Maritime de Bordeaux entre doublement dans le champ d'application des dispositions des articles L. 551-2 et R. 551-10 du code de l'environnement avec un trafic de marchandises supérieur à 6,8 millions de tonnes (chiffre 2019) d'une part et un transit de produits de classe 1 d'autre part ;

CONSIDÉRANT que la note technique du 25 octobre 2021 de la DGPR précise en son point 4 que les scénarios accidentels à bord des navires et des bateaux et ceux liés à leur avitaillement sont exclus du champ de l'étude de dangers ;

CONSIDÉRANT que l'article L. 551-2 du code de l'environnement vise le transit de matières dangereuses et exclut donc du périmètre de l'étude de dangers les ouvrages d'infrastructures où transitent uniquement des marchandises non dangereuses ;

CONSIDÉRANT que l'article R. 551-2 du code de l'environnement stipule que les ouvrages d'infrastructure de transport dont l'exploitation est réglementée par le biais de l'arrêté d'autorisation et d'arrêtés complémentaires d'une installation classée pour la protection de l'environnement au sens de l'article L. 511-1 sont exclus du périmètre de l'étude de dangers ;

CONSIDÉRANT que le Grand Port Maritime de Bordeaux compte 7 terminaux situés le long de l'estuaire de la Gironde et de la Garonne : le Verdon, Pauillac, Blaye, Ambès, Blanquefort – Parempuyre, Bassens (amont et aval), Bordeaux, que chaque terminal compte un ou plusieurs postes à quai ou appontements où sont chargés ou déchargés les marchandises et que les terminaux de Bassens et du Verdon comptent également chacun un parc d'entreposage des conteneurs de marchandises ;

CONSIDÉRANT que les règles d'exclusions précitées introduites via les articles L. 551-2, R. 551-2 et R. 551-10 du code de l'environnement et les précisions apportées par la note technique du 25 octobre 2021 précitée conduisent à exclure du périmètre de l'étude de dangers les terminaux de Bordeaux, Blaye et Ambès ainsi que les postes à quai ou appontement P414, P417, P418, P429, P434, P435, P436, P440 et P449 du terminal de Bassens et P710 du terminal de Pauillac ;

CONSIDÉRANT que seuls les terminaux du Verdon et de Blanquefort – Parempuyre, l'appontement P700 du terminal de Pauillac, les postes à quai ou appontements P413, P415, P416, P430, P431, 432 et P433 du terminal de Bassens et les parcs à conteneurs des terminaux de Bassens et du Verdon entrent donc dans le champ de l'étude de dangers visée à l'article L. 551-2 du code de l'environnement ;

CONSIDÉRANT que l'article R. 551-10 du code de l'environnement limite le champ d'application de l'étude de dangers aux opérations ayant pour but le transport maritime et les manutentions destinées à assurer les changements de mode dans les infrastructures portuaires et que, dès lors, les opérations d'avitaillement d'un navire en carburant (marchandises dangereuses) sont exclues du périmètre de l'étude de dangers ;

CONSIDÉRANT que le trafic de marchandises dangereuses au terminal de Blanquefort – Parempuyre a fait l'objet d'une première étude de dangers spécifique datée du 12 octobre 2020 et qu'il n'a donc pas été étudié dans la mise à jour quinquennale de l'étude de dangers susvisée ;

CONSIDÉRANT que le trafic de marchandises dangereuses au terminal de Blanquefort – Parempuyre a fait l'objet de prescriptions techniques fixées par l'arrêté préfectoral du 23 novembre 2020 ;

CONSIDÉRANT que le trafic de sous-ensembles propulsifs prévu à l'appontement P700 du port de Pauillac, qui a fait l'objet d'une étude de dangers spécifique datée du 31 janvier 2012 et complétée en dernier lieu le 11 janvier 2013, n'a finalement pas vu le jour et n'a donc pas été étudié dans la mise à jour quinquennale de l'étude de dangers susvisée ;

CONSIDÉRANT que l'arrêté préfectoral du 12 mars 2014 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de sous-ensembles propulsifs au port de Pauillac doit être abrogé ;

CONSIDÉRANT que le chargement au poste à quai P430 de produits pyrotechniques sur barges pour des feux d'artifices tirés depuis ces barges en divers endroits sur la Garonne fait l'objet d'un dossier de sécurité spécifique et qu'il n'a donc pas été étudié dans la mise à jour quinquennale de l'étude de dangers susvisée ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu de prescrire l'établissement d'une étude de danger spécifique préalable à chaque opération de chargement de produits pyrotechniques sur barges au poste à quai P430 et la mise en œuvre des mesures de sécurité qui en découlent ;

CONSIDÉRANT que seuls les terminaux de Bassens et du Verdon ont donc été étudiés dans la mise à jour quinquennale de l'étude de dangers susvisée ;

CONSIDÉRANT que les périmètres géographiques d'étude des terminaux de Bassens et du Verdon correspondent à leurs limites administratives fixées respectivement par arrêté préfectoral du 13 juillet 1984 modifié et par arrêtés préfectoraux des 18 juin 1976 et 2 mars 1981, dans lesquelles s'applique l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ;

CONSIDÉRANT que le périmètre géographique des terminaux à retenir pour l'évaluation de la gravité des phénomènes dangereux retenus dans l'étude de dangers susvisée correspond à l'enceinte des installations portuaires de sûreté qui est clôturée ;

CONSIDÉRANT qu'aucun trafic de liquides inflammables n'a été observé au poste à quai P413 du terminal de Bassens depuis 2014 mais que l'étude de dangers a été réalisée en maintenant l'hypothèse d'un tel trafic sur ce poste à quai ;

CONSIDÉRANT qu'aucun trafic de nitrate d'ammonium technique ou d'engrais en contenant n'a été observé aux postes à quai P415 et P416 du terminal de Bassens depuis 2014 mais que l'étude de dangers a été réalisée en maintenant l'hypothèse d'un tel trafic sur ces postes à quai ;

CONSIDÉRANT que le terminal du Verdon n'est pas exploité actuellement mais que l'étude de dangers a été réalisée en faisant l'hypothèse d'un trafic de marchandises dangereuses en conteneurs sur ce terminal ;

CONSIDÉRANT que le trafic de marchandises dangereuses en conteneurs sur les terminaux de Bassens et du Verdon sont très fluctuants d'une année sur l'autre, ce qui a amené le Grand Port Maritime à prendre pour hypothèse les valeurs maximales de trafic annuels permettant de maintenir acceptables les risques présentés par les phénomènes dangereux associés ;

CONSIDÉRANT que le Grand Port Maritime a ajusté la liste des phénomènes dangereux types fixée par l'arrêté ministériel du 18 décembre 2009 susvisé dans le cas où les marchandises, leur conditionnement ou leur mode de relâchement sont précisément connus ;

CONSIDÉRANT que le Grand Port Maritime prévoit de recourir intégralement aux secours publics en cas d'accident ou d'incendie impliquant des marchandises dangereuses ;

CONSIDÉRANT que le SDIS relève dans son avis du 7 janvier 2022 susvisé que peu de mesures visant à faciliter l'action des sapeurs pompiers et peu de moyens de secours privés de première intervention sont en place, hormis de la défense incendie ;

CONSIDÉRANT que le SDIS estime dès lors que les conditions de sécurité et d'intervention de son personnel en cas d'accident ne sont pas satisfaisantes en l'état et que des difficultés opérationnelles sont à redouter en cas de feu de nappe de liquide inflammable, de fuite d'ammoniac sur conteneurs ou de feu de nitrate d'ammonium technique en soute d'un navire ;

CONSIDÉRANT que le SDIS estime que le Grand Port Maritime doit proposer et mettre en place des dispositions complémentaires visant à rendre compatible la lutte contre les effets des scénarios accidentels précités avec les capacités opérationnelles du SDIS ;

CONSIDÉRANT que la mise en place des dispositions complémentaires précitées sur le terminal du Verdon et sur les postes à quai P413, P415 et P416 du terminal de Bassens peut être conditionnée à la reprise d'un trafic de marchandises dangereuses sur ces infrastructures ;

CONSIDÉRANT que le Grand Port Maritime indique, dans son complément du 7 février 2022, revoir à la baisse le trafic annuel maximal admissible de marchandises dangereuses de classes 2.1, 2.2, 2.3 et 6.1 sur le terminal de Bassens pour tenir compte des nouvelles règles d'urbanisme préconisées dans les notes techniques du 25 octobre 2021 susvisées ;

CONSIDÉRANT que le Grand Port Maritime sollicite, dans les compléments apportés par courriel du 2 juillet 2021 susvisé, la modification de la durée maximale de mise en dépôt à terre (parcs à conteneurs, dépôts bord à quai notamment) des marchandises dangereuses fixée à 3 ou 5 jours par arrêtés des 12 mars 2014 et 3 décembre 2015 susvisés, pour la fixer à 3 ou 5 jours ouvrables comme le prévoit l'article 22-3-1 de l'arrêté RPM susvisé ;

CONSIDÉRANT que la demande du Grand Port Maritime de porter la durée maximale de mise en dépôt à terre (parcs à conteneurs, dépôts bord à quai notamment) des marchandises dangereuses à 3 ou 5 jours ouvrables est motivée par une harmonisation avec les autres Grands Ports Maritimes, une meilleure gestion des parcs à conteneurs et une diminution du nombre de manutentions des conteneurs de marchandises dangereuses ;

CONSIDÉRANT que l'étude de dangers susvisée définit des conditions d'exploitation et propose des moyens de sécurité particuliers qui conditionnent la sécurité sur les terminaux de Bassens et du Verdon ;

CONSIDÉRANT que l'étude de dangers susvisée conclut à l'existence de phénomènes dangereux occasionnant des effets létaux ou significatifs en dehors des limites de l'emprise administrative du terminal de Bassens et que ces phénomènes dangereux présentent une criticité acceptable en matière de risques ;

CONSIDÉRANT qu'il y a donc lieu de prescrire par arrêté préfectoral, en application des articles L. 551-3 et R. 551-6-1 du code de l'environnement, des dispositions d'aménagement et d'exploitation du terminal de Bassens pour préserver la sécurité des populations, la salubrité et la santé publiques directement ou indirectement par pollution du milieu ;

SUR PROPOSITION de Monsieur le secrétaire général de la préfecture de la Gironde ,

ARRÊTE

Article 1 - Portée de l'arrêté

Le présent arrêté s'applique aux opérations de transport de marchandises dangereuses visées à l'article 3 réalisées sur les postes à quai ou appontements P805 et P806 du terminal du Verdon et P413, P415, P416, P430, P431, 432 et P433 du terminal de Bassens ainsi que sur les parcs à conteneurs des terminaux de Bassens et du Verdon du Grand Port Maritime de Bordeaux.

Les opérations de transport visées à l'alinéa précédent sont réalisées conformément aux prescriptions d'exploitation du présent arrêté. Ces opérations se déroulent sur les installations identifiées dans l'étude de dangers susvisée.

Ces installations sont aménagées et exploitées conformément aux dispositions décrites dans l'étude de dangers susvisée, dès lors qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions du présent arrêté.

Les dispositions du présent arrêté sont intégrées au règlement local du port établi en application du paragraphe 11-2-3 du règlement RPM et approuvé par arrêté préfectoral.

Les dispositions du présent arrêté s'appliquent sans préjudice des dispositions du règlement local cité à l'alinéa précédent.

Les dispositions du présent arrêté s'appliquent au Grand Port Maritime de Bordeaux en tant que gestionnaire des terminaux de Bassens et du Verdon et aux exploitants des installations de ces terminaux pour les opérations de transport visées au premier alinéa du présent article qui les concernent.

Article 2 - Dispositions abrogées

Sont abrogés à la date de notification du présent arrêté :

- l'arrêté préfectoral du 12 mars 2014 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de sous-ensembles propulsifs à l'appontement P700 du terminal de Pauillac ;
- l'arrêté préfectoral du 15 mai 2014 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de nitrate d'ammonium technique et d'engrais à base de nitrate d'ammonium aux postes à quai P415 et P416 du Grand Port Maritime de Bordeaux ;
- l'arrêté préfectoral du 7 novembre 2014, complémentaire à l'arrêté préfectoral du 15 mai 2014 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de nitrate d'ammonium technique et d'engrais à base de nitrate d'ammonium aux postes à quai P415 et P416 du Grand Port Maritime de Bordeaux ;
- l'arrêté préfectoral du 3 décembre 2015 relatif aux prescriptions encadrant le trafic de marchandises dangereuses du Grand Port Maritime de Bordeaux.

Article 3 - Activités autorisées

3.1 Activités interdites

Le chargement, le déchargement et le stockage de chlore sont interdits sur l'ensemble des terminaux du Grand Port Maritime de Bordeaux.

Le chargement, le déchargement et le stockage de marchandises dangereuses de classe 7 ne sont pas autorisés sur les terminaux de Bassens et du Verdon. Ces opérations sont soumises à une analyse de risques spécifique préalable venant compléter l'étude de dangers susvisée et transmise au Préfet au moins 6 mois avant le démarrage des activités, conformément aux dispositions du second alinéa de l'article R. 551-4 du code de l'environnement.

Le chargement, le déchargement et le stockage marchandises dangereuses de classe 1.2 ne sont pas autorisés sur le terminal du Verdon.

Le chargement et le déchargement de marchandises dangereuses de classe 1 ne sont pas autorisées au niveau du poste à quai P431.

3.2 Artifices de divertissement et produits explosifs de classe 1.2 (classe 1)

Le chargement d'artifices de divertissement et autres produits pyrotechniques en colis sur des barges pour tirer des feux d'artifices depuis ces barges en divers endroits sur la Garonne est autorisé uniquement au poste à quai P430. Ce poste n'étant pas accessible aux véhicules à moteur, le chargement est réalisé manuellement ou à l'aide de transpalettes.

Le chargement et le déchargement d'un conteneur de plus de 100 kg de marchandises dangereuses de classe 1.2 composées d'objets contenant unitairement moins de 750 grammes de matière active aux postes à quai P432 et P433, ainsi que leur entreposage sur les zones 8 et 9 du parc à conteneurs du terminal de Bassens, font l'objet d'une autorisation spécifique préalable délivrée après concertation entre la Capitainerie du Grand Port Maritime et l'exploitant du parc à conteneurs.

Le chargement et le déchargement d'un conteneur de marchandises dangereuses de classe 1.2 composées d'objets contenant unitairement plus de 750 grammes de matière active aux postes à quai P432 et P433, ainsi que leur entreposage sur les zones 8 et 9 du parc à conteneurs du terminal de Bassens, font l'objet d'une autorisation spécifique préalable délivrée après concertation entre la Capitainerie du Grand Port Maritime et l'exploitant du parc à conteneurs.

3.3 Liquides inflammables en vrac (classe 3)

Le chargement et le déchargement de liquides inflammables (alcool de bouche) de classe 3 en vrac sont autorisés uniquement au poste à quai P413 du terminal de Bassens. Aucun autre trafic de marchandises dangereuses n'est autorisé sur ce poste à quai.

Ces opérations de transport sont autorisées sous réserve de la mise en place des dispositions des articles 13.2 et 14.1 du présent arrêté exigées avant toute reprise de ce trafic de marchandises dangereuses sur ce poste à quai.

Les citernes routières de transport stationnées sur le quai en attente de chargement ou de déchargement peuvent contenir au maximum 25 tonnes de liquides inflammables.

Un seul camion-citerne routier de transport est stationné sur le quai P413 pendant les phases de chargement et de déchargement.

3.4 Nitrate d'ammonium technique et engrais en contenant conditionnés en bigs-bags (classe 5.1)

Le chargement et le déchargement de nitrate d'ammonium technique et d'engrais à base de nitrate d'ammonium de classe 5.1 sous forme solide en vrac conditionné en bigs-bags sont autorisés uniquement aux postes à quai P415 et P416 du terminal de Bassens.

Ces opérations de transport sont autorisées sous réserve de la mise en place des dispositions des articles 13.3 et 14.1 du présent arrêté exigées avant toute reprise de ce trafic de marchandises dangereuses sur ces postes à quai.

Aucun autre trafic de marchandises dangereuses n'est autorisé sur ces postes à quai.

3.5 Marchandises dangereuses conditionnées en conteneurs

Le chargement et le déchargement de marchandises dangereuses de toutes classes, à l'exception de la classe 7, conditionnées en conteneurs sont autorisés uniquement aux postes à quai P431, P432 et P433 du terminal de Bassens et aux postes à quai P805 et P806 du terminal du Verdon.

Les opérations de transport sur le terminal du Verdon sont autorisées sous réserve de la mise en place des dispositions des articles 12.2, 12.3, 12.4, 13.2 et 14.1 exigées avant toute reprise du trafic de marchandises dangereuses sur ce terminal.

L'entreposage des marchandises dangereuses conditionnées en conteneurs est autorisé sur terres-pleins au niveau du parc à conteneurs de chaque terminal et au niveau des bords de chaque poste à quai.

Le trafic annuel maximal autorisé de marchandises dangereuses conditionnées en conteneurs, pour chaque poste à quai et parc à conteneurs et par classe, exprimé en équivalent vingt pieds, ne dépasse pas les valeurs fixées à l'annexe 1 du présent arrêté.

Article 4 - Dispositions générales d'exploitation

4.1 Surveillance des opérations de transport

Les opérations visées à l'article 3 sont réalisées sous la surveillance permanente des exploitants ou d'un de leurs représentants.

Le déroulé de ces opérations fait l'objet de procédures de travail et de consignes de sécurité portées à la connaissance du personnel. Ces consignes définissent également le nombre maximal de personnes autorisées à être présentes sur les installations, en fonction des phases des opérations.

Un suivi qualitatif et quantitatif du trafic de marchandises dangereuses sur les terminaux de Bassens et du Verdon, par classe ou par sous-classe, est mis en place. Une procédure d'enregistrement de ces données est établie.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux et les exploitants sont en mesure de connaître aisément à tout moment, y compris à distance et en situation dégradée (coupures des utilités...), les quantités de marchandises dangereuses présentes sur les installations et leur localisation.

Le personnel impliqué dans les opérations de chargement, de déchargement et de manutention des marchandises dangereuses est formé aux risques inhérents à la réalisation des opérations et aux marchandises dangereuses visées à l'article 3.

4.2 Prévention du risque d'incendie

Les travaux par points chauds (soudage, oxycoupage, meulage,...) à l'intérieur ou au voisinage des zones de stockage de matières dangereuses, font l'objet de mesures préventives et de surveillance pendant et après les opérations. Toutes les opérations comportant des travaux à chaud ou réduisant la disponibilité des moyens de prévention, de protection, de secours ou de lutte contre les sinistres, ne peuvent être entreprises sur les installations, ouvrages ou terre-pleins des postes spécialisés sans autorisation préalable de la capitainerie du port. Cette autorisation peut éventuellement être assortie de conditions particulières de sécurité définies en fonction de la liste des opérations demandées.

Les zones où doivent être engagés les travaux seront préalablement débarrassés de tout produit inflammable. Ces travaux feront l'objet d'un Permis de Feu. Le permis feu est établi pour tous les travaux par point chaud effectués sur le site. Il est valide pour la durée du poste de travail pour lequel il est délivré.

Il est interdit de fumer ou de créer des feux nus dans les zones de protection et dans les parties clôturées ou délimitées des installations de réception des marchandises présentant l'inflammabilité ou l'explosivité comme danger principal ou subsidiaire. Une signalétique, des barrières et un gardiennage spécifiques sont mis en place pour garantir le respect de ces règles.

Afin de prévenir le risque d'électricité statique, toutes les structures métalliques (bacs, cuves,...) sont en équipotentialité et reliées à la terre par un ou plusieurs piquets de terre.

Tous les moyens nécessaires de protection et de lutte contre l'incendie, notamment ceux visés à l'article 13 du présent arrêté, sont disponibles et mis en œuvre.

Le personnel à quai est équipé de moyens de liaison et d'alerte leur permettant notamment de signaler rapidement toute situation incidentelle ou accidentelle et tout départ de feu.

Le chargement et le déchargement des camions de transport de marchandises dangereuses conditionnées en conteneurs ou en bigs-bags est réalisé moteur à l'arrêt.

4.3 Gestion des matériels de manutention

Les matériels de levage et les installations électriques utilisés sur les terminaux sont conformes à la réglementation qui leur est applicable. Ils sont à jour de leur contrôle périodique et les éventuelles remarques bloquantes formulées à cette occasion doivent être levées.

Les conteneurs des marchandises dangereuses sont conformes à la réglementation qui leur est applicable. Les documents attestant leur conformité sont tenus à disposition. Un contrôle visuel, ayant pour objet de vérifier l'absence de défaut apparent extérieur et de toute trace de perte de confinement, est réalisé sur chaque conteneur ou citerne dès son arrivée sur le terminal et préalablement à toute manutention, chargement ou déchargement. Si l'une de ces vérifications fait apparaître un défaut qui risque d'affecter la sécurité de la manutention ou de l'entreposage ou du transport, une inspection complète est réalisée afin de déterminer s'ils

peuvent subir de nouvelles opérations de manutention ou d'entreposage ou de transport. La cohérence entre les informations figurant sur la déclaration de transport associée à chaque conteneur arrivant sur le terminal et les informations (marquage, étiquetage) présentes sur ledit conteneur est vérifiée.

Les véhicules de transport terrestre des conteneurs de marchandises dangereuses sont conformes à la réglementation ADR et à l'arrêté du 29 mai 2009 susvisé. L'exploitant vérifie l'absence d'échauffement au niveau des essieux à leur arrivée sur le terminal. Le contact est coupé dès que les véhicules sont stationnés.

4.4 Circulation des véhicules sur les terminaux

Un plan de circulation est défini pour chaque terminal. Les véhicules et engins de manutention des conteneurs respectent le plan et les règles de circulation applicables sur chaque terminal. La vitesse de déplacement des véhicules et engins sur les terminaux est limitée à 30 km/h. La zone de circulation des véhicules et engins doit être dégagée de tout obstacle.

Concernant les voies ferrées passant au niveau du parc à conteneurs de Bassens, un opérateur vérifie l'absence d'obstacle permettant une libre circulation du train dans le parc. Des portails sont posés au droit des voies ferrées pénétrant dans le parc à conteneurs. L'exploitant du terminal, qui aura autorisé le train à pénétrer dans son enceinte, gère l'interaction entre les wagons, les engins de manutention des conteneurs et les camions.

Article 5 - Dispositions spécifiques à certaines marchandises dangereuses

5.1 Marchandises dangereuses de classe 1

Le chargement et le déchargement des marchandises de la classe 1 doit s'effectuer en priorité.

Les marchandises de la classe 1 sont embarquées et débarquées sans dépôt à terre. En cas d'impossibilité, l'entreposage à terre au niveau des parcs à conteneurs ou des bords à quai est réalisé par îlots.

La quantité maximale de matière active autorisée par îlot et la distance minimale séparant deux îlots sont déterminées en application de l'article 114-2 du règlement RPM. Leurs valeurs sont fixées respectivement aux annexes 2 et 3 du présent arrêté pour ce qui concerne l'entreposage en bord à quai et dans les parcs à conteneurs. La quantité de matière active par îlot ne peut toutefois dépasser 16 tonnes, valeur retenue pour l'étude des phénomènes dangereux types listés au point 3 de l'annexe I de l'arrêté ministériel du 18 décembre 2009 susvisé.

Dans le cas où des marchandises dangereuses de différentes divisions de risques sont entreposées dans le même îlot, celui-ci doit être traité dans sa totalité comme s'il appartenait à la division conduisant aux zones d'effets les plus étendues, conformément aux dispositions de l'article 9 de l'arrêté ministériel du 20 avril 2007 modifié susvisé.

En aucun cas, les matières et objets explosibles de la classe 1 ne peuvent être déposés sous hangar, ni devant les portes de hangars, même fermées.

Des consignes de sécurité particulières sont fixées par l'autorité portuaire pour chaque manutention de marchandises dangereuses de classe 1. Ces consignes déterminent en fonction du type de marchandises et de la quantité stockée les éventuelles mesures de gardiennage et de balisage à mettre en œuvre (nombre de gardiens, type de barrières...).

Les opérations de manutention peuvent s'effectuer avec le concours de tous moyens mécaniques répondant aux conditions générales de sécurité prévues pour chaque type de marchandise.

5.2 Marchandises dangereuses de classe 2

Tout navire ou bateau transportant en vrac du gaz inflammable ou toxique mais non dégazé doit être assisté d'au moins un remorqueur pour les manœuvres d'entrée, de sortie ou de déhalage.

Toutefois, en fonction des conditions nautiques et météorologiques du moment et si leurs capacités de manœuvre le permettent, les navires d'une longueur inférieure à 120 mètres peuvent être dispensés, par l'autorité portuaire, de l'assistance d'un remorqueur.

Le gardiennage de la zone de protection, appontement inclus, est obligatoire pendant toute la durée du séjour à quai des navires transportant des marchandises de classe 2 en vrac.

5.3 Marchandises dangereuses de classe 3

Sous réserve des dispositions ci-après, les manutentions de colis liées à l'avitaillement à bord d'un navire ou bateau transportant des marchandises de la classe 3 peuvent être autorisées pendant le déchargement de la cargaison.

La capitainerie délivre cette autorisation après demande de l'exploitant.

Avant de débiter ces opérations de manutention, toutes les précautions doivent être prises pour éviter les étincelles qui peuvent se produire par le contact des parties métalliques des colis avec celles du pont.

Le gardiennage de la zone de protection, appontement inclus, est obligatoire pendant toute la durée du séjour à quai des navires transportant des marchandises de classe 3 en vrac.

5.4 Marchandises dangereuses de classe 4

Les marchandises de la classe 4.1 doivent séjourner dans le port, le moins de temps possible. Elles doivent de préférence être embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre. Si ce n'est pas possible, le dépôt sur terre-plein ou sous hangar de ces matières est soumis aux prescriptions suivantes :

- La marchandise est disposée en îlots de 100 tonnes au plus, séparés par une distance de sécurité de 24 mètres,
- Les intervalles entre îlots devront rester libres de toute matière ou tout déchet combustible,
- Lorsque les marchandises de la classe 4.1 ne sont pas transportées en conteneurs, la distance de sécurité entre un dépôt de marchandises de la classe 4.1 et un dépôt d'autres matières dangereuses est déterminée au cas par cas par l'autorité portuaire en fonction de la quantité de matières et du degré de risque. Elle ne peut être inférieure à 25 mètres,
- Pour tout dépôt dans un hangar, une manche à eau branchée et alimentée ainsi qu'un extincteur adapté aux risques doivent être disposés à proximité immédiate.

Avant la mise en dépôt, l'expéditeur ou le réceptionnaire de la marchandise doit s'assurer que l'emplacement destiné à recevoir les matières de la classe 4.2 est convenablement nettoyé.

5.5 Marchandises dangereuses de classe 5.1

Les marchandises de la classe 5.1 doivent séjourner dans le port le moins de temps possible. Elles doivent être embarquées ou débarquées sans avoir à être mises en dépôt à terre. Toutefois, si ce n'est pas possible, les marchandises de classe 5.1 sont déposées en îlots.

Sur les terre-pleins, chaque îlot de marchandises dangereuses de classe 5.1 doit être séparé par un intervalle de 25 mètres d'un îlot ou dépôt de marchandises dangereuses de classe 1, 2.1, 3, 4.1, 4.2, 5.2 et 6.2 et par un intervalle d'au moins 6 mètres de tout autre stock de marchandises. Des couloirs de circulation de 5 mètres au moins doivent être maintenus entre les îlots, ou entre un îlot et une construction, voie de circulation ou ferrée, et autour des dispositifs de sécurité.

Sous hangar, les mêmes dispositions doivent être prises à condition que la hauteur des dépôts n'excède pas 4 mètres.

Sur terre-pleins, la quantité maximale admissible par îlot de stockage et la distance minimale séparant deux îlots de stockage de nitrate d'ammonium ou d'engrais de la classe 5.1 respectent les dispositions de l'article 516 du RPM.

Un gardiennage et des moyens de sécurité disposés prêts à être utilisés peuvent être imposés par la Capitainerie.

Avant tout dépôt sur terre-plein ou sous hangar des marchandises de la classe 5.1, les surfaces de stockage et leurs abords doivent être soigneusement nettoyées et en particulier débarrassées de tous débris combustibles.

Après les opérations de manutention, les surfaces des postes à quai, terre-pleins, hangars et lieux de dépôt doivent être soigneusement débarrassées de toute trace de ces matières.

Le sol des zones où transitent ou sont entreposés du nitrate d'ammonium ou des engrais en contenant est exempt de bitume.

Le stationnement des véhicules et engins à moteur à moins de 5 mètres des dépôts de matières de la classe 5.1 est interdit.

5.6 Marchandises dangereuses transportées en conteneurs

La quantité de marchandises dangereuses présentes dans un conteneur ne doit pas conduire, en cas d'accident, à des effets supérieurs à ceux engendrés par les phénomènes dangereux types listés au point 3 de l'annexe I de l'arrêté ministériel du 18 décembre 2009 susvisé.

Chaque véhicule en attente de chargement ou de déchargement peut transporter un seul conteneur à la fois.

Le dépôt à terre sur terres-pleins, sur les parcs à conteneurs et sur les bords à quai de conteneurs de marchandises dangereuses est limité en tout état de cause à 5 jours ouvrables. Cette durée est réduite à 3 jours ouvrables pour le nitrate d'ammonium et les engrais à base de nitrate d'ammonium.

La mise en dépôt sur terre-plein ou en bord à quai n'est autorisée que le temps strictement nécessaire aux opérations de chargement et de déchargement des navires.

L'ouverture des conteneurs, ainsi que le déchargement et le déconditionnement de leur contenu sont interdits sur chaque terminal, hors situation incidentelle.

Les quantités maximales entreposées et les distances minimales entre conteneurs respectent les dispositions de l'article 22-3-3 du règlement RPM et celles des articles 5 et 7.1 du présent arrêté. Ces distances entre conteneurs s'appliquent aux entreposages réalisés sur les parcs à conteneurs, les zones de dépôt à quai et tout autre terre-plein utilisé à cet effet. Les opérations de transport réalisées sur deux postes à quai voisins sont réalisées dans le respect de ces distances entre conteneurs.

Article 6 - Dispositions spécifiques au trafic de certaines marchandises dangereuses

6.1 Dispositions relatives au trafic d'artifices de divertissement au poste P430

Le chargement d'artifices de divertissement et autres produits pyrotechniques en colis sur des barges pour réaliser des feux d'artifices tirés depuis ces barges réalisé au poste à quai P430 fait l'objet d'une étude de danger spécifique préalable.

Les mesures de prévention des risques identifiées dans cette étude sont déployées lors des chargements. Un périmètre de sécurité à accès limité, défini sur la base de l'étendue des zones d'effet pyrotechnique en cas d'accident évaluée dans l'étude de dangers, est mis en place autour de la zone de chargement.

L'ouverture des colis d'artifices de divertissement et autres produits pyrotechniques est interdite sur le quai et jusqu'à leur chargement effectif sur la barge.

6.2 Dispositions relatives au trafic de liquides inflammables en vrac au poste P413

Une inspection préalable aux opérations de transfert de liquides inflammables est systématiquement réalisée par le manutentionnaire. En cas de mauvaise connexion du flexible ou de risque de fuite du flexible (vieillessement), l'opération est suspendue et la fermeture manuelle et/ou automatique des vannes de distribution est réalisée.

Ces manutentions doivent avoir lieu à plus de 25 mètres des canalisations flexibles ou d'un panneau de citerne non hermétiquement fermé, cette réserve n'est toutefois pas applicable aux manutentions à bord effectuées sans l'intervention d'engins mécaniques de manutention.

Après l'accostage du navire et avant tout commencement des opérations de manutention, l'exploitant et le commandant du navire remplissent, chacun pour ce qui le concerne, la fiche de contrôle « Ship Shore Safety Check-List » de l'annexe 2 du règlement RPM.

Aussitôt l'amarrage terminé, une liaison équipotentielle entre le navire et les installations portuaires est mise en place.

6.3 Dispositions relatives au trafic de nitrate d'ammonium technique et d'engrais en contenant aux postes P415 et P416

Le nitrate d'ammonium technique et les engrais à base de nitrate d'ammonium sont conditionnés dans des big-bags dont la quantité unitaire n'excède pas 1 200 kg, fermés et étanches. Aucun transport ou manipulation sous forme vrac n'est autorisé.

Au maximum 3 camions en attente de chargement ou de déchargement contenant 29 tonnes chacun peuvent être présents à quai, soit une quantité maximale totale de 87 tonnes.

Au maximum 24 wagons en attente de chargement ou de déchargement contenant 63 tonnes chacun peuvent être présents à quai, soit une quantité maximale totale de 1 512 tonnes. Ces wagons sont répartis en îlots sur des voies ferrées respectant les distances de séparation de l'article 516 du règlement RPM.

Les véhicules chargés (wagons et camions) restent stationnés le temps strictement nécessaire aux opérations de manutention. La durée du stationnement est limitée à 3 jours ouvrables maximum.

Aucun stockage n'est autorisé sur les installations à l'exception des zones de stationnement des véhicules en attente de chargement ou de déchargement.

Le nitrate d'ammonium technique et les engrais en contenant séjournent dans le port le moins de temps possible. Ils sont embarqués ou débarqués sans avoir à être mis en dépôt à terre.

Les opérations de chargement ou de déchargement du nitrate d'ammonium technique et les engrais en contenant ne peuvent débuter qu'après avoir vérifié la disponibilité des moyens de protection et de lutte contre l'incendie visés à l'article 13.2 du présent arrêté exigés aux postes à quai P415 et P416. Ces moyens sont mis

en œuvre selon une procédure connue du Grand Port Maritime de Bordeaux, du manutentionnaire et de la société de gardiennage.

Une consigne d'exploitation écrite est mise en place. Elle prévoit à minima :

- la vérification de la disponibilité des moyens de protection et de lutte contre l'incendie visés à l'article 13 du présent arrêté avant le début des opérations ;
- le nettoyage des sols et des abords avant le début des opérations ;
- l'interdiction de stockage de matières combustibles le long des voies ;
- la surveillance des trains hors manutention ;
- la vérification de l'amarrage du bateau.

Le déchargement n'est autorisé que pour un véhicule (camion ou wagon) à la fois.

Dès lors que la marchandise ne peut être embarquée dès son arrivée sur la zone portuaire et doit être entreposée sur le quai, elle doit être séparée en îlots d'au maximum 250 tonnes séparés entre eux d'une distance minimale fixée en application de l'article 516 du RPM et situées à plus de 25 mètres de toute autre marchandise.

Si tout ou partie de l'opération est effectuée par camions, la liste des camions avec leurs immatriculations est transmise à la Capitainerie et à l'agent de sécurité avant leur arrivée sur l'installation portuaire de Bassens. Si ces camions arrivent en dehors des heures de manutention, ils sont regroupés à leur arrivée à un endroit qui sera précisé par la Capitainerie et gardiennés dès lors que la masse totale de nitrate d'ammonium transporté dépasse 200 tonnes.

L'exploitant fournit à la Capitainerie un plan de circulation présentant les flux de wagons et camions ainsi que les limites de la zone de protection qu'il établit.

Hormis ceux contenus dans les véhicules (navires, wagons et camions) et engins de manutention, aucun hydrocarbure ou sensibilisant ne se situe à proximité du nitrate d'ammonium technique ou des engrais en contenant.

Le personnel dispose d'un matériel de détection mobile de gaz toxique permettant de détecter un dégagement de NO₂ qui proviendrait d'une des cales du navire. Ce matériel est mis en place pendant toute la durée des opérations.

Un périmètre de sécurité autour du navire et des véhicules de transport (wagons et camions) présents sur le quai est maintenu jusqu'au départ des marchandises. Son accès est strictement interdit à toute personne ne participant pas aux opérations de manutention ou à l'exploitant du navire. Des interdictions de pénétrer sont mises en place aux abords des installations.

Article 7 - Dispositions relatives aux parcs à conteneurs de marchandises dangereuses

7.1 Distances de ségrégation

Les conteneurs de marchandises dangereuses autres que de la classe 1 sont entreposés sur les parcs à conteneurs dans le respect des règles de ségrégation entre conteneurs ou îlots de stockage de marchandises dangereuses de différentes classes fixées en application de l'article 22-3-3 et de l'annexe 3 du règlement RPM et des règles complémentaires plus contraignantes suivantes :

- tout conteneur de marchandises dangereuses de classe 2 est éloigné d'au moins 15 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses et est positionné à l'amont hydraulique des conteneurs de marchandises dangereuses de classe 3 ;
- les conteneurs de marchandises dangereuses de classe 3 sont positionnés au plus près des points bas du parc à conteneurs ;
- tout conteneur de marchandises dangereuses de classe 4 est éloigné d'au moins 65 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses ;
- tout conteneur de marchandises dangereuses de classe 5.1 est éloigné d'au moins 76 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses ;
- tout conteneur de marchandises dangereuses de classe 5.2 est éloigné d'au moins 65 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses ;

Les conteneurs de nitrate d'ammonium et d'engrais de la classe 5.1 sont entreposés en îlots sur les parcs à conteneurs dans le respect des règles relatives aux quantités maximales admissibles par îlot et aux distances entre îlots fixées à l'article 516 du RPM.

Les conteneurs de marchandises dangereuses de la classe 1 sont entreposés sur les parcs à conteneurs dans le respect :

- des règles relatives aux quantités maximales admissibles par îlot et aux distances entre îlots fixées à l'annexe 3 du présent arrêté en application de l'article 114-2 du RPM ;
- et des distances minimales à respecter entre les marchandises dangereuses de classe 1 et de groupes de compatibilité différents fixées à l'annexe 4 du présent arrêté ;
- et des règles complémentaires plus contraignantes suivantes :
 - tout conteneur de moins de 100 kg de marchandises dangereuses de classe 1.1 est éloigné d'au moins 40 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses ; le cas des conteneurs de plus de 100 kg fait l'objet d'une analyse spécifique visant à déterminer la distance minimale de ségrégation à respecter ;
 - tout conteneur de moins de 100 kg de marchandises dangereuses de classe 1.2 composées d'objets contenant unitairement moins de 750 grammes de matière active est éloigné d'au moins 60 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses ;
 - la distance minimale de ségrégation à appliquer à tout conteneur de plus de 100 kg de marchandises dangereuses de classe 1.2 composées d'objets contenant unitairement moins de 750 grammes de matière active et à tout conteneur de marchandises dangereuses de classe 1.2 composées d'objets contenant unitairement plus de 750 grammes de matière active fait l'objet d'une évaluation spécifique préalable lors de la concertation mentionnée à l'article 3.2 entre la Capitainerie du Grand Port Maritime et l'exploitant du parc à conteneurs ;
 - tout conteneur de marchandises dangereuses de classe 1.3 est éloigné d'au moins 89 m de tout autre conteneur de marchandises dangereuses.

Les exploitants des parcs à conteneurs peuvent déroger à ces règles complémentaires de ségrégation après concertation avec la Capitainerie du Grand Port Maritime pour déterminer la plus grande distance de ségrégation possible, qui doit rester supérieure à celle fixée par le règlement RPM.

Les officiers de port adjoints de la Capitainerie vérifient le bon respect des distances de ségrégation. Ils peuvent organiser des rondes de contrôle in situ qui leur permettent de s'assurer de la conformité de l'information transmise avec le stockage réel.

7.2 Exploitation des parcs à conteneurs

L'exploitant de chaque parc à conteneurs transmet chaque jour un état des conteneurs de marchandises dangereuses présents sur le parc à la Capitainerie du port. Sont notamment précisés la nature du produit stocké, le numéro du conteneur et sa position exacte sur le parc.

L'exploitant de chaque parc à conteneurs est en mesure de gérer les distances d'éloignement entre les conteneurs de matières dangereuses, de connaître à chaque instant la localisation dans les parcs des conteneurs de matières dangereuses et de positionner les conteneurs arrivants de manière à respecter les règles de ségrégation et de positionnement fixées à l'article 7.1 du présent arrêté, en fonction des quantités de marchandises dangereuses effectivement présentes dans les conteneurs.

L'exploitant de chaque parc à conteneurs optimise le stockage des conteneurs de manière à minimiser le risque d'effets dominos entre îlots de marchandises dangereuses et au sein d'un même îlot. En particulier, il veille à stocker les conteneurs de marchandises dangereuses de classe 2.3 (toxique) à l'écart des effets dominos des conteneurs d'autres marchandises dangereuses.

Le sol des postes à quai, des terres-pleins et des parcs à conteneurs est bétonné ou bitumés. Des caniveaux permettant de collecter un épandage de liquides dangereux équipent les parcs à conteneurs. Ces caniveaux sont reliés à un bassin de récupération étanche et résistant aux produits susceptibles d'être collectés.

L'emplacement autorisé des conteneurs est matérialisé par un dispositif à demeure, tel qu'un marquage au sol, sur les parcs à conteneurs. Un plan de stockage des conteneurs est établi et formalisé. Un espacement de circulation d'au moins 14 m est laissé entre deux travées de conteneurs.

Un espace de circulation à pied est garanti autour de chaque conteneur. Cet espace est suffisant pour permettre la réalisation de toute vérification sur les conteneurs et, le cas échéant, l'intervention des secours.

Les parcs à conteneurs sont débarrassés de toute matière ou produit combustible ou organique non nécessaire.

Un accès doit être laissé libre pour les secours et les services portuaires pendant le stationnement et le déchargement des véhicules de transport acheminant les conteneurs de marchandises dangereuses.

Article 8 - Co-activités

8.1 Accostage des paquebots de croisière

L'accostage des paquebots de croisière est autorisé aux postes à quai P805 et P806 du terminal du Verdon. Le nombre d'escales est limité à 20 par an, d'une durée unitaire de 24 h.

L'accostage de paquebots de croisière au poste à quai P431 du terminal de Bassens est autorisé si les deux conditions suivantes sont remplies simultanément :

- aucun conteneur de marchandises dangereuses de classes 1.1, 1.2, 2.3 et 6.1 n'est présent au niveau des postes à quai P431, 432 et 433 et sur le parc à conteneurs ;
- les conteneurs de marchandises dangereuses de classes 1.3, 2.1, 2.2, 3, 4 et 5.1 sont situés à une distance du poste à quai P431 supérieure aux distances maximales des effets irréversibles associés aux phénomènes dangereux majorants de chacun de ces conteneurs.

8.2 Avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL)

L'avitaillement des navires en gaz naturel liquéfié est autorisé aux postes à quai P413, P431, P805 et P806 conformément aux dispositions de l'article 21-4-1 du règlement local du port de Bordeaux susvisé.

L'avitaillement des navires en gaz naturel liquéfié aux postes à quai P431, P805 et P806 est possible dès lors qu'aucun conteneur de marchandises dangereuses n'est présent à moins de 255 m du lieu de l'avitaillement.

8.3 Travaux dans les installations

Toute opération comportant des travaux à chaud ou réduisant la disponibilité des moyens de prévention, de protection, de secours ou de lutte contre les sinistres, ne peut être entreprise sur les installations, ouvrages ou terre-pleins des postes spécialisés sans autorisation préalable de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et de l'exploitant du poste. Cette autorisation peut éventuellement être assortie de conditions particulières de sécurité définies en fonction de la liste des opérations demandées .

Toute opération ou travaux de ce type amèneront la création d'une zone de protection. L'accès dans cette zone sur les quais et terre-pleins utilisés pour le dépôt ou la manutention de marchandises dangereuses est interdit aux personnes dont la présence n'est pas justifiée par les nécessités de l'exploitation ou de la sécurité.

Les zones où doivent être engagés les travaux sont préalablement débarrassés de tout produit inflammable. Ces travaux font l'objet d'un Permis de Feu.

L'approvisionnement en carburant des véhicules et engins de manutention sur les installations visées à l'article 3 s'effectue dans le respect des règles du présent article, hors période d'opération de ces véhicules et engins, à l'extérieur des voies de circulation, éloigné de toute marchandise dangereuse mais à proximité de dispositifs de sécurité.

Sans préjudice des dispositions de l'article 8.2 du présent arrêté, l'avitaillement d'un navire depuis les postes à quai P805 et P806 du terminal du Verdon et P413, P415, P416, P430, P431, P432 et P433 du terminal de Bassens est interdit tant que des marchandises dangereuses sont présentes au niveau de ce même poste.

Article 9 - Maintien des conditions d'amarrage et des installations

Le maintien de l'intégrité et la surveillance des postes à quai et des appontements visés à l'article 3 sont assurés par le Grand Port Maritime de Bordeaux.

Les souilles sont garanties et surveillées par ce dernier pour tous les postes à quai et appontements visés à l'article 3.

Des procédures décrivent l'organisation permettant de garantir une hauteur de clair sous quille supérieure à 50 cm. Ces documents doivent préciser la fréquence de réalisation des sondages bathymétriques et les critères amenant à la réalisation d'un dragage.

La documentation doit décrire les caractéristiques respectivement maximales (taille, tirant d'eau, etc.) et minimales (nombres d'amarres, etc.) requises des navires en application du code des transports.

Article 10 - Conditions météorologiques

Toute opération de chargement, de déchargement ou de manutention de marchandises dangereuses en conteneurs, en bigs-bags ou en vrac sur les installations est interdite, suspendue, interrompue ou reportée en cas de conditions météorologiques défavorables, notamment en cas d'orage, de vent fort ou d'inondation. Une procédure précise les modalités d'application de cette disposition.

L'arrêt ou le report des opérations s'accompagne de la mise en sécurité du chargement de marchandises dangereuses et du navire sans générer de risques supplémentaires pour les tiers. L'exploitant est en mesure de justifier les mesures prises.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux ou les exploitants des installations disposent des moyens d'information et d'alerte nécessaires pour être en mesure de respecter les dispositions du précédent alinéa.

Les conteneurs entreposés sur les parcs à conteneurs sont mis en sécurité en cas de survenue des conditions météorologiques défavorables citées au premier alinéa du présent article. En particulier, le Grand Port Maritime de Bordeaux ou les exploitants des parcs à conteneurs s'assurent de la tenue au vent des conteneurs gerbés sur plusieurs niveaux.

Les installations demeurent accessibles en toutes circonstances, y compris en cas d'inondation, a minima pour permettre les opérations de secours ou d'intervention qui seraient nécessaires.

Article 11 - Déclaration d'incident et d'accident

Conformément aux dispositions de l'article R. 551-6-1 du code de l'environnement, le Grand Port Maritime de Bordeaux ou les exploitants des installations sont tenus de déclarer au Préfet, dans les meilleurs délais et au plus tard sous un mois, les accidents ou incidents, survenus du fait de la réalisation des opérations visées à l'article 3 sur les terminaux de Bassens et du Verdon, qui sont de nature à porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 551-3 du code de l'environnement.

Les accidents ou incidents à déclarer sont ceux qui portent atteinte à la santé ou l'intégrité physique des personnes (par effet de surpression, thermique ou toxique) ou à l'environnement (par pollution du milieu). Il s'agit notamment des accidents ou incidents consécutifs à des pertes de confinement de marchandises dangereuses (du fait de la dégradation de conteneurs ou des marchandises qu'ils contiennent) ou à des réactions incontrôlées de marchandises dangereuses (par exemple, explosion, combustion).

Pour chaque incident ou accident déclaré, le Grand Port Maritime de Bordeaux ou les exploitants des installations établissent et transmettent au Préfet un rapport d'analyse comprenant a minima les causes, les effets et conséquences sur les personnes et l'environnement et les mesures prises ou envisagées pour éviter un accident ou incident similaire et pour pallier les effets à moyen ou long terme.

La Capitainerie du Grand Port Maritime de Bordeaux est informée par les exploitants de la survenue des incidents et accidents et est destinataire des déclarations et rapports d'analyse visées au présent article.

Article 12 - Gestion des situations dégradées ou d'urgence

12.1 Généralités

Le Grand Port Maritime de Bordeaux et les exploitants des installations recensent les situations dégradées ou d'urgence pouvant affecter les opérations définies à l'article 3 du présent arrêté et définissent l'organisation et les mesures de gestion à mettre en œuvre en cas de survenue de ces situations.

Les situations dégradées ou d'urgence comprennent a minima celles liées aux conditions météorologiques défavorables visées à l'article 10, celles associées à la survenue des phénomènes dangereux examinés dans l'étude de dangers susvisée et les pertes de confinement d'un conteneur de matières dangereuses ou d'un flexible de transfert de marchandises dangereuses.

Les opérations de transport visées à l'article 3 du présent arrêté en cours sur un poste à quai ou sur un parc à conteneurs sont stoppées en cas de survenue d'une situation dégradée ou d'urgence qui affecte directement cette installation ou qui est susceptible de l'affecter, y compris par effet domino.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux et les exploitants sont en mesure de préciser aux services de secours la nature et les quantités de marchandises dangereuses présentes sur les installations impactées par la situation dégradée et leur localisation.

La Capitainerie est informée sans délai de la survenue de toute situation dégradée ou incidentelle. Elle porte sans délai à la connaissance du Préfet toute situation dégradée ou incidentelle susceptible de conduire au déclenchement du plan portuaire de sécurité visé à l'article 12.3 du présent arrêté.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux transmet, à la demande du Préfet, l'ensemble des éléments nécessaires à l'élaboration du plan particulier d'intervention prévu à l'article R. 741-18 du code de la sécurité intérieure, en particulier les informations citées dans l'arrêté du 5 janvier 2006 susvisé, et l'ensemble des informations nécessaires à l'élaboration des documents d'information prévus à l'article R. 741-30 du code de la sécurité intérieure, en particulier les informations citées dans l'arrêté ministériel du 10 mars 2006 susvisé.

Les entreprises situées dans la zone des effets dominos des phénomènes dangereux présentés dans l'étude de dangers susvisée sont informées des risques auxquelles elles sont exposées.

12.2 Dispositions spécifiques à la gestion du risque toxique

Dans un délai de 24 mois à compter de la date de notification du présent arrêté, le Grand Port Maritime de Bordeaux, le cas échéant avec le concours des exploitants des installations et les services de secours, met en place sur le terminal de Bassens les moyens nécessaires permettant de réduire les risques toxiques liés aux scénarios accidentels d'épandage de substances dangereuses toxiques pour l'homme telles que l'ammoniac, qui occasionnent des effets sur de grandes distances. Ces moyens doivent poursuivre les objectifs suivants :

- détecter une fuite dès son apparition, par exemple par la mise en place de détecteurs de gaz fixes ou mobiles adaptés sur les installations d'entreposage, un gardiennage permanent lors des opérations de chargement et de déchargement, la formation du personnel impliqué, etc. ;
- atténuer les effets du nuage toxique le plus précocement possible, par exemple par la mise en place de dispositifs fixes ou mobiles d'abattage du nuage ou d'épandage de mousse sur le liquide épandu, etc. ;
- alerter, évacuer et/ou mettre à l'abri le plus rapidement possible le personnel présent sur le terminal concerné, par exemple par l'installation de dispositifs d'alerte sonore et téléphonique, la création de locaux d'accueil maintenus en surpression, etc., la formation des personnes présentes sur le terminal à ce risque et à la conduite à tenir, la diffusion de consignes de sécurité et en cas d'urgence à ces personnes, etc. ;
- alerter les pouvoirs publics pour leur permettre de gérer la protection des populations susceptibles d'être exposées à des effets létaux ou irréversibles, par exemple en établissant un protocole d'alerte dédié avec les pouvoirs publics.

La stratégie de gestion de ces situations est déclinée dans des documents de gestion opérationnels joints à la documentation visée à l'article 12.3.

Avant toute reprise du trafic de marchandises dangereuses sur le terminal du Verdon, le Grand Port Maritime de Bordeaux mène la même démarche que celle prescrite ci-avant pour le terminal de Bassens. Il met en place sur le terminal du Verdon les moyens et la stratégie qui découlent de cette démarche.

12.3 Plan portuaire de sécurité

Le Grand Port Maritime de Bordeaux et les exploitants des installations définissent, dans leur documentation, l'organisation et les mesures de gestion à mettre en œuvre pour faire face aux situations dégradées ou incidentelles.

Cette documentation définit en particulier les modalités techniques de mise en place d'un périmètre de sécurité autour de l'installation sinistrée, d'évacuation du personnel, de sollicitation des services d'intervention et de secours, de confinement et de récupération des épandages de liquides dangereux toxiques, corrosifs, polluants ou inflammables, de suppression ou de prévention des sources d'ignition, la localisation des moyens de lutte contre un incendie et de confinement des épandages, la répartition des responsabilités dans la mise en œuvre de ces moyens.

Si les procédures d'urgence impliquent l'action d'autres acteurs, le Grand Port Maritime de Bordeaux veille à les diffuser à ces acteurs et à s'assurer auprès d'eux qu'ils les ont bien intégrées dans leurs propres procédures.

Dans un délai de 24 mois à compter de la date de notification du présent arrêté, le Grand Port Maritime de Bordeaux, le cas échéant avec le concours des exploitants des installations et du SDIS, élabore et met en application un plan portuaire de sécurité du terminal de Bassens, contenant notamment :

- la documentation de gestion des situations d'urgence existante établie conformément aux dispositions des trois premiers alinéas du présent article ;
- les informations listées à l'article 5 et à l'annexe V de l'arrêté ministériel du 26 mai 2014 modifié susvisé ; les dispositions du point i) de l'annexe V applicables aux produits de décomposition sont toutefois à mettre en place au plus tard lors du prochain réexamen quinquennal de l'étude de dangers visé à l'article 17.1 ;
- les documents décrivant la stratégie de gestion établis en application des conclusions de l'étude visée à l'article 12.2 ;
- le plan de défense incendie général visé à l'article 13.2 ;
- le plan de défense incendie spécifique au nitrate d'ammonium technique et engrais en contenant visé à l'article 13.3 ;
- les consignes de gestion d'une pollution liquide accidentelle visées à l'article 14.2 ;
- les plans techniques permettant la localisation des sources de risques, des dispositifs de prévention et de lutte ;
- un annuaire avec les coordonnées des principaux services à contacter en cas de crise.

Le plan portuaire de sécurité doit traiter a minima de tous les scénarios accidentels susceptibles de survenir sur le terminal de Bassens et identifiés dans l'étude de dangers susvisée, en particulier ceux ayant des effets en

dehors de l'emprise du terminal, y compris ceux naissant à bord des navires lorsqu'ils ont été étudiés dans l'étude de dangers.

Dans un délai de 6 mois à compter de la date de notification du présent arrêté, le Grand Port Maritime de Bordeaux élabore et met en application une version préliminaire du plan portuaire de sécurité rassemblant à minima les procédures d'alerte et les fiches réflexes à appliquer en cas de survenue des incidents et accidents décrits dans l'étude de dangers susvisée, notamment pour assurer la mise en sécurité du personnel.

Avant toute reprise du trafic de marchandises dangereuses sur le terminal du Verdon, le Grand Port Maritime de Bordeaux élabore le plan portuaire de sécurité de ce terminal. Ce plan contient les mêmes types d'informations que celui du terminal de Bassens.

Le Grand Port Maritime veille à la cohérence du plan portuaire de sécurité avec le plan particulier d'intervention visé à l'article R. 741-18 du code de la sécurité intérieure, requis pour les ouvrages d'infrastructure de transport visés à l'article L. 551-2 du code de l'environnement.

12.4 Formations et exercices

Le personnel du Grand Port Maritime de Bordeaux et des exploitants concernés est formé à la mise en œuvre de la documentation et des procédures d'urgence visées à l'article 12.3 et des moyens d'intervention et de secours qu'ils appellent. Les formations délivrées sont enregistrées.

Au plus tard lors de l'entrée en vigueur du plan portuaire de sécurité visé à l'article 12.3, le Grand Port Maritime de Bordeaux et les exploitants des installations du terminal concerné définissent un plan de formation de leur personnel à la mise en œuvre de ce plan et des moyens d'intervention qu'il appelle. Les formations délivrées sont enregistrées.

Le Grand Port Maritime réalise au moins une fois par an un exercice de mise en situation d'urgence ou dégradée nécessitant l'application des documentations et procédures d'urgence et du plan portuaire de sécurité visés à l'article 12.3. Il veille à ce que les exploitants établissent un programme d'exercices pour les installations qui les concernent.

Le Grand Port Maritime propose chaque année au SDIS un calendrier d'exercices d'intervention en commun portant sur les situations incidentelles ou accidentelles impliquant des marchandises dangereuses et des transports par voie ferroviaire, fluviale ou routière, avec mise en œuvre des moyens de secours, notamment les moyens de lutte contre l'incendie y compris les dispositifs de pompage en Garonne.

Les programmes des exercices sont formalisés. Chaque exercice fait l'objet d'une préparation et d'un compte-rendu formalisés.

12.5 Dispositions visant à faciliter l'action des services de secours

Le Grand Port Maritime de Bordeaux définit et met en œuvre, en lien avec le SDIS, toute action permettant de faciliter l'intervention des services de secours en cas d'urgence, à minima celles prévues au présent article.

Le Grand Port Maritime apporte son expertise et son soutien pour la formation du personnel du SDIS aux risques fluvio-maritimes. Cette formation porte notamment sur les points suivants :

- le trafic fluvial et maritimes, les missions du Grand Port Maritime et de la Capitainerie ;
- les moyens disponibles pour assurer le suivi des mouvements des marchandises dangereuses ;
- les moyens humains et techniques du port (ou des partenaires privés) susceptibles d'être mobilisés en cas d'accident ou d'incident impliquant des marchandises dangereuses ;
- la visite de navires de transport de marchandises dangereuses (vraquier, porte-conteneurs) après accord du capitaine du navire.

Le Grand Port Maritime propose un protocole d'accord avec le SDIS visant à faciliter son accès à l'emprise portuaire des terminaux, y compris pour des visites d'installations ou des exercices. Il favorise la tenue de visites des installations par le SDIS.

Le SDIS dispose d'un accès à distance à l'outil de suivi en temps réel des différents navires et marchandises en approche et présents sur les différents terminaux.

Le Grand Port Maritime organise au moins annuellement une réunion d'échange avec le SDIS, qui fait l'objet d'un compte-rendu écrit. Cette réunion vise à faire le bilan des initiatives menées sur l'année écoulée et de décider les actions de l'année à venir.

Article 13 - Moyens de lutte contre un incendie

13.1 Accessibilité aux terminaux

Chaque terminal dispose d'au moins un accès pour permettre l'intervention des services de secours ou d'urgence compétents. Une voie « engins » au moins est maintenue dégagée pour la circulation sur le périmètre du terminal. Cette voie est positionnée de façon à ne pouvoir être obstruée par l'effondrement de tout ou partie d'équipements du terminal. La voie « engin » présente une largeur utile d'au moins 6 mètres. Elle est entretenue et maintenue libre en permanence. Les voies en cul-de-sac de plus de 60 m doivent permettre le retournement et le croisement des engins.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux et les exploitants des installations sont en mesure de présenter à tout moment aux services de secours les plans du terminal afin de faciliter leur intervention. Ces plans comportent une description des dangers présents ainsi que les organes de coupure des différentes énergies et procédés du terminal.

13.2 Dimensionnement des moyens généraux nécessaires pour la lutte contre l'incendie

Les moyens disponibles sur chaque terminal doivent permettre d'éteindre le feu de nappe de liquide inflammable majorant retenu dans l'étude de dangers susvisée tout en assurant la protection des équipements voisins menacés. Ces moyens sont requis pour chaque poste à quai et sur les parcs à conteneurs.

Dans un délai de 24 mois à compter de la date de notification du présent arrêté, le Grand Port Maritime définit et met en place sur les postes à quai P431, P432 et P433 et le parc à conteneurs du terminal de Bassens, en concertation avec le SDIS, toutes les solutions techniques et organisationnelles nécessaires visant à rendre compatible la lutte contre le feu de nappe de liquide inflammable majorant retenu dans l'étude de dangers susvisée avec les capacités opérationnelles du SDIS, conformément aux termes de son avis du 7 janvier 2022 susvisé. Les solutions techniques et organisationnelles retenues doivent permettre, selon le cas, de :

- réduire significativement la surface de la nappe de liquide enflammé, par l'utilisation judicieuse de la topographie des lieux, la mise en place de dispositifs de rétention spécifiques ou basés sur les réseaux de collecte par exemple, afin de diminuer les débits d'eau nécessaires pour les phases de temporisation et d'extinction ;
- et/ou d'optimiser le positionnement des conteneurs de liquides inflammables, par exemple à l'aval hydraulique et/ou les éloigner suffisamment des autres marchandises dangereuses afin de diminuer les moyens de lutte à déployer pour les protéger des effets dominos ;
- et/ou de mettre en place des moyens de secours privés de première intervention spécifiques aux feux de liquides inflammables venant compléter les moyens du SDIS pendant les phases de temporisation et d'extinction.

Le Grand Port Maritime élabore une stratégie de lutte contre l'incendie pour faire face aux incendies susceptibles de se produire dans ses installations en tenant compte des solutions techniques et organisationnelles mises en place. Cette stratégie est formalisée dans un plan de défense incendie qui comprend :

- les procédures organisationnelles associées à la stratégie de lutte contre l'incendie ;
- les démonstrations du dimensionnement, de la disponibilité et de l'adéquation des moyens de lutte (moyens humains et/ou matériels) contre l'incendie vis-à-vis de la stratégie définie.

Avant toute reprise du trafic de marchandises dangereuses sur les postes à quai P413, P415 et P416 du terminal de Bassens et sur le terminal du Verdon, le Grand Port Maritime de Bordeaux mène la même démarche que celle prescrite ci-avant. Il identifie et met en place sur ces ouvrages les solutions techniques et organisationnelles nécessaires ainsi que la stratégie de lutte contre l'incendie qui découlent de cette démarche.

13.3 Dimensionnement des moyens particuliers pour la lutte contre l'incendie de nitrate d'ammonium en soute

Les moyens de lutte contre l'incendie prévus à l'article 518 du règlement RPM fixés pour un tonnage maximum supérieur à 2 000 tonnes de nitrate d'ammonium ou d'engrais en contenant sont requis pour pouvoir réaliser les opérations autorisées aux postes P415 et P416 du terminal de Bassens. Ces moyens fixes doivent permettre de délivrer un débit d'eau minimal de 1 250 m³/h, dont 900 m³/h disponibles immédiatement, 100 m³/h mobilisables sous 1/4 d'heure et 250 m³/h sous 1/2 heure. Ils sont complétés par des moyens mobiles (2 extincteurs de 50 l sur chariot) présents lors des opérations, positionnés à proximité du quai et mis en place avant toute manutention de produit.

Avant toute reprise du trafic de nitrate d'ammonium technique ou d'engrais en contenant aux postes P415 ou P416, le Grand Port Maritime définit et met en place, en concertation avec le SDIS, les dispositions techniques et organisationnelles pour :

- garantir le déploiement correct des moyens de pompage en Garonne et d'extinction de la décomposition du nitrate d'ammonium technique ou d'engrais en contenant dans la cale du navire dans des délais à déterminer et fixer au regard de la cinétique du phénomène dangereux de décomposition ;
- gérer le confinement et l'entreposage à terre des eaux d'extinction polluées introduites dans la cale et qui devraient être pompées pour éviter que le navire ne gîte ou ne sombre.

Le Grand Port Maritime élabore une stratégie de lutte contre l'incendie de nitrate d'ammonium ou d'engrais en contenant dans la cale d'un navire en tenant compte des solutions techniques et organisationnelles mises en place. Cette stratégie est formalisée dans un plan de défense incendie.

13.4 Moyens de lutte contre l'incendie installés au terminal de Bassens

Le terminal de Bassens est équipé de 25 bouches d'incendie et 5 poteaux incendie avec un débit compris entre 150 et 250 m³/h à 1bar, installées tous les 80 à 120 mètres au bord à quai (en majorité) ou sur les terre-pleins et alimentés par le réseau d'adduction d'eau potable à 7 bar. Au moins une bouche ou poteau d'incendie se situe à moins de 100 m des postes à quai et à moins de 200 m de tout point du parc à conteneurs. L'emplacement des hydrants est signalé sur place par un dispositif adapté (panneautage, marquage au sol, etc.).

Une station de pompage est implantée au niveau du poste P449. Elle délivre un débit de 360 m³/h sous une pression de 8 bars et est équipée d'une nourrice de distribution présentant 8 prises d'eau de 100 mm de diamètre.

Deux réserves d'eau contenant chacune 250 m³ d'eau sont positionnées à proximité du parc à conteneurs. Elles sont équipées d'un dispositif de connexion permettant aux services d'incendie et de secours de s'y connecter.

Des moyens de lutte mobiles et adaptés sont mis en œuvre en complément des moyens fixes pour les opérations de chargement et déchargement de marchandises dangereuses en vrac au niveau du poste P413 ou en bigs-bags au niveau des postes P415 et P416. Ces moyens sont répertoriés sur les fiches de consignes de sécurité et de sûreté propres à l'opération.

Des extincteurs adaptés aux risques et en nombre suffisant sont également disposés sur le terminal. Les véhicules de transport de marchandises dangereuses sont munis des extincteurs requis par le règlement ADR (camions) ou RID (wagons).

Un groupe de pompage fixe en Garonne est implanté au niveau du poste P415. Il est dédié en priorité à la protection du trafic de nitrate d'ammonium et d'engrais à base de nitrate d'ammonium aux postes P415 et P416. Ce groupe de pompage fournit au niveau du quai un débit minimum de 1 100 m³/h sous pression nulle dans les plus mauvaises conditions de marée (-1m). Ce dispositif est constitué d'une pompe immergée installée dans un tube de refoulement qui débite dans un collecteur au niveau du quai. Ce collecteur est équipé de 14 prises d'eau de 100 mm de diamètre et d'une prise d'eau de 300 mm de diamètre. Ce groupe de pompage est testé régulièrement.

Les moyens visés au présent article doivent répondre a minima aux besoins déterminés à l'article 13.2.

13.5 Moyens de lutte contre l'incendie installés au terminal du Verdon

Le terminal du Verdon compte 10 bouches et poteaux d'incendie présentant un débit compris entre 150 et 200 m³/h à 1 bar. La pression statique du réseau avoisine les 4 bars. En plus des bouches et poteaux incendie, une réserve d'eau de 1 000 m³ est située derrière le hangar 81, à environ 500 m derrière le quai P805. Au moins une bouche ou poteau d'incendie se situe à moins de 100 m des postes à quai et à moins de 200 m de tout point du parc à conteneurs. L'emplacement des hydrants est signalé sur place par un dispositif adapté (panneautage, marquage au sol, etc.).

Des extincteurs adaptés aux risques et en nombre suffisant sont également disposés sur le terminal. Les véhicules de transport de marchandises dangereuses sont munis des extincteurs requis par le règlement ADR (camions) ou RID (wagons).

Les moyens visés au présent article doivent répondre a minima aux besoins déterminés à l'article 13.2.

13.6 Contrôle périodique des moyens de lutte contre l'incendie

Le Grand Port Maritime établit et tient à jour les listes des bouches et poteaux identifiés comme participant à la lutte contre l'incendie sur les terminaux de Bassens et du Verdon. Il établit et tient à jour les plans de localisation de ces hydrants sur chaque terminal. Il vérifie au moins une fois par an la cohérence de ces listes et plans avec la situation sur le terrain. Il actualise ces listes et plans autant que de besoin, notamment au regard des résultats du contrôle annuel des hydrants et en cas de constat de l'indisponibilité d'un hydrant. Ces listes et plans sont transmis au SDIS après chaque actualisation.

Les hydrants des deux terminaux sont vérifiés au moins une fois par an. La vérification inclut a minima les points de contrôle suivants :

- la signalisation, l'accessibilité et la visibilité ;
- la présence effective d'eau par ouverture ;
- la bonne manœuvrabilité des appareils ;
- la présence des bouchons raccords ;
- l'intégrité des demi-raccords d'ouverture, de fermeture et de purge ;
- la mesure du débit maximum ;
- la mesure du débit pour une pression = 1bar ;
- la mesure de la pression statique ;
- la mesure de la pression pour un débit = 60 m³/h.

Les résultats de cette vérification sont consignés dans un fichier qui récapitule pour chaque hydrant contrôlé :

- le type d'équipement (bouche ou poteau incendie) ;
- la localisation ;
- le service du port de Bordeaux en charge de cet équipement ;
- l'état technique et les désordres constatés lors de la vérification des points de contrôle précités ;
- le débit maximum mesuré ;
- le débit mesuré pour une pression = 1bar ;
- la pression statique mesurée ;
- la pression mesurée pour un débit = 60 m³/h.

Ces résultats sont également consignés dans le registre de sécurité de l'établissement. Ils sont transmis au SDIS annuellement.

Les groupes de pompage situés au niveau des postes P415 et P449 du terminal de Bassens font l'objet d'essais de fonctionnement périodiques, a minima bimensuellement. Ces essais sont complétés une fois par an d'une vérification du débit délivré par ces groupes à leur pression de refoulement et du délai d'établissement de ce débit.

La réserve d'eau située sur le terminal du Verdon fait l'objet d'un contrôle périodique a minima annuel, incluant une vérification de l'inventaire en eau et de l'état apparent de la réserve.

Les réserves en émulseurs font l'objet d'un contrôle annuel incluant une vérification de la quantité disponible, de la validité des émulseurs (vis-à-vis de la date de péremption) et de leurs conditions d'entreposage.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux vérifie annuellement, par des essais, le fait que les moyens de lutte contre l'incendie disponibles sur chaque terminal sont aptes à délivrer les débits d'eau mentionnés à l'article 13.2 du présent arrêté.

Tous les contrôles périodiques des moyens de lutte contre l'incendie font l'objet de procédures de réalisation. Les résultats de ces contrôles sont enregistrés. Les moyens sont à jour de leur contrôle périodique et les éventuelles remarques formulées à cette occasion doivent être levées.

Toute indisponibilité d'un moyen de lutte contre l'incendie, constatée par exemple lors de ces contrôles annuels, doit faire l'objet :

- d'une analyse de risque permettant notamment de définir les mesures de mise en sécurité ou palliatives à mettre en place en fonction des activités en cours ou programmées sur les installations protégées par ce moyen ;
- d'un programme d'action (réparation, remplacement, substitution, etc.) visant à retrouver une situation normale dans un délai donné, établi en lien avec à la durée maximale acceptable de maintien des mesures palliatives ;
- d'un signalement rapide au SDIS, accompagné d'une information sur les mesures palliatives mises en place et les actions correctives prévues.

13.7 Moyens humains

Le personnel impliqué dans les opérations de chargement, déchargement et entreposage de marchandises dangereuses sur les terminaux de Bassens et du Verdon est formé à la mise en œuvre des moyens de lutte contre l'incendie. Ce personnel est présent en nombre suffisant pour assurer en permanence la mise en œuvre correcte des moyens de lutte contre l'incendie.

Article 14 - Gestion d'une pollution liquide

Les dispositions du présent article s'appliquent aux marchandises dangereuses liquides relâchées à la suite de la perte accidentelle de confinement de leur contenant ou de leur flexible de transfert et aux eaux d'extinction d'un incendie impliquant des marchandises dangereuses. Ces substances relâchées sont appelées « rejets liquides accidentels » dans la suite de l'article.

Au sens du présent article, les installations nouvelles sont celles mises en service après la date de notification du présent arrêté. Les installations existantes sont celles mises en service avant la date de notification du présent arrêté.

14.1 Dispositions constructives

Les installations nouvelles des terminaux de Bassens et du Verdon sont conçues et construites de manière à confiner et permettre de récupérer tout rejet liquide accidentel et à éviter un tel rejet dans la Garonne. Les équipements destinés à confiner un épandage de liquides inflammables sont résistants au feu de nappe de ces liquides. Les équipements destinés à confiner un épandage de liquides corrosifs sont résistants à l'attaque corrosive de ces liquides. Les rejets liquides accidentels récupérés dans ce cadre sont traités comme des déchets dangereux.

Les caniveaux de collecte des eaux pluviales des installations nouvelles sont équipés de dispositifs d'obturation permettant de confiner un rejet liquide accidentel collecté dans ces caniveaux, ainsi que de dispositifs permettant l'extinction des effluents enflammés, par exemple une fosse d'extinction, un plancher pare-flamme, un siphon anti-feu ou tout autre dispositif équivalent. L'emplacement des dispositifs est signalé sur place de façon visible et connu des opérateurs de l'exploitant des parcs. La mise en œuvre de ces dispositifs fait l'objet de consignes dédiées incluses dans le plan visé à l'article 12.3 du présent arrêté et connues du personnel du Grand Port Maritime et des exploitants des terminaux.

Dans un délai de 24 mois à compter de la date de notification du présent arrêté, le Grand Port Maritime définit et met en œuvre les modifications jugées raisonnables, sur la base d'une étude technico-économique, à apporter aux installations existantes des postes à quai P431, 432 et 433 et du parc à conteneurs du terminal de Bassens, afin de les rendre conformes aux dispositions des alinéas précédents du présent article. Pour les points demeurant non conformes après mise en œuvre de ces modifications, il définit des mesures compensatoires pouvant s'appuyer sur les moyens mobiles prescrits à l'article 14.2.

Avant toute reprise du trafic de marchandises dangereuses sur les postes à quai P413, P415 et P416 du terminal de Bassens et sur le terminal du Verdon, le Grand Port Maritime de Bordeaux mène la même démarche que celle prescrite ci-avant pour le terminal de Bassens. Il met en œuvre les modifications jugées nécessaires pour rendre les installations existantes de ces infrastructures conformes aux dispositions des deux premiers alinéas du présent article.

14.2 Moyens mobiles d'intervention

Le Grand Port Maritime de Bordeaux ou les exploitants des installations disposent de moyens mobiles permettant de confiner et de récupérer tout rejet liquide accidentel. Ces moyens sont disponibles et rapidement mobilisables au niveau de chaque poste à quai et de chaque parc à conteneurs. Ces moyens doivent permettre d'éviter le rejet de marchandises dangereuses dans le milieu naturel ou d'en minimiser les quantités rejetées.

Les moyens mobiles destinés à confiner un épandage de liquides inflammables sont résistants au feu de nappe de ces liquides. Les moyens mobiles destinés à confiner un épandage de liquides corrosifs sont résistants à l'attaque corrosive de ces liquides. Les rejets liquides accidentels récupérés dans ce cadre sont traités comme des déchets dangereux.

Ces moyens sont disponibles sur place dès que des marchandises dangereuses sont présentes sur les installations. Ils permettent en particulier de confiner et de récupérer les rejets liquides accidentels en toute sécurité.

Ces moyens sont notamment constitués de conteneurs de bâches ou gattes de rétention mobiles pouvant être mises en œuvre en cas de constat d'une fuite sur un conteneur de marchandises dangereuses à l'état liquide.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux est en capacité de mobiliser, le cas échéant auprès de sociétés spécialisées, des moyens mobiles permettant de contenir et de récupérer un rejet liquide accidentel surnageant dans la Garonne. Ces moyens sont mis en œuvre dans un délai suffisamment court pour permettre le confinement et la récupération des substances polluantes dans la Garonne.

La mise en œuvre des moyens mobiles permettant de confiner et de récupérer tout rejet liquide accidentel sur les terminaux ou dans la Garonne font l'objet de consignes dédiées incluses dans le plan visé à l'article 12.3 du présent arrêté et connues du personnel du Grand Port Maritime et des exploitants des terminaux.

Article 15 - Sûreté

15.1 Zone de sûreté portuaire

Dans chaque terminal, l'installation portuaire de sûreté est clôturée.

Seuls les engins, les véhicules et les personnes appelées par les besoins de l'exploitation portuaire ou des activités associées sont autorisés à pénétrer à l'intérieur des zones portuaires encloses ou à accès réglementé.

Un contrôle systématique des accès est réalisé sur tous les terminaux de Bassens et du Verdon.

Les arrêtés concernant la sûreté portuaire sont pris par le préfet de département.

15.2 Gardiennage des navires et des dépôts à terre

Le gardiennage des navires dans lesquels se trouvent des marchandises dangereuses en vrac est obligatoire, sauf dérogation accordée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Le gardiennage est effectué par une entreprise agréée par le Grand Port Maritime de Bordeaux. Le personnel de gardiennage a pour mission de faire respecter les prescriptions réglementaires en faisant appel si nécessaire à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire. En cas de nécessité ou d'incident, les gardiens doivent immédiatement alerter l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Sur le Grand Port Maritime de Bordeaux, le trafic des divisions de risques suivantes impose un gardiennage de la zone de protection des marchandises entreposées :

- Classe 2 en vrac,
- Classe 3 en vrac,
- Classe 5.1 (y compris gardiennage des trains et des camions pour le nitrate d'ammonium technique et l'ammonitrate),
- Classe 6.1.

Le gardiennage des dépôts à terre peut être organisé soit de façon rapprochée, soit par la réalisation de rondes.

Des consignes de sécurité décrivent le gardiennage à réaliser, les dispositifs de sécurité à établir pendant toute la durée des opérations de manutention et les mesures à prendre sur le navire.

Les consignes sont affichées sur le quai durant les opérations et transmises au navire via l'agent consignataire.

Le personnel de gardiennage est formé aux risques liés à la manutention des marchandises dangereuses afin qu'il soit en mesure de mettre en œuvre les moyens d'alerte et d'intervention.

15.3 Zone de protection autour d'un navire accosté

Une zone de protection est définie autour d'un navire chargeant ou déchargeant des marchandises dangereuses. Ne peuvent être autorisés à pénétrer dans cette zone que les véhicules et engins nécessaires à la manutention.

Chaque poste à quai n'est en aucun cas accessible à une personne étrangère aux opérations de chargement et déchargement des conteneurs de marchandises dangereuses. Une surveillance et un contrôle des accès sont mis en place à cet effet.

Article 16 - Modifications et évolution des conditions d'exploitation

Toute modification des opérations autorisées visées à l'article 2 fait l'objet d'une information préalable du Préfet accompagnée, le cas échéant, d'une étude de dangers conformément aux dispositions de l'article R. 551-4 du code de l'environnement.

Toute évolution des conditions d'exploitation des terminaux de Bassens et du Verdon, y compris le trafic annuel de marchandises dangereuses en conteneurs, ou de leur environnement, y compris le trafic de navires sur la Garonne, s'écartant des hypothèses décrites dans l'étude de dangers susvisée fait l'objet d'une analyse par le Grand Port Maritime de Bordeaux.

Cette analyse vise à évaluer l'impact de cette évolution sur l'acceptabilité des risques et la compatibilité des opérations réalisées sur les terminaux de Bassens et du Verdon avec leur environnement. Toute évolution dont l'analyse conclut à la remise en cause de ces critères fait l'objet d'une information du Préfet, accompagnée des résultats de cette analyse et de propositions d'actions visant à rétablir l'acceptabilité des risques ou la compatibilité des terminaux de Bassens et du Verdon avec leur environnement.

L'étude de dangers est mise à jour en cas de modification substantielle des conditions d'aménagement ou d'exploitation des installations, notamment : nouvelles zones de dépôt, de chargement ou de déchargement de marchandises dangereuses, nouvelle classe de marchandises dangereuses sur un poste à quai, nouvelle

installation de chargement ou de déchargement de marchandises dangereuses non liée à une installation classée pour la protection de l'environnement.

Article 17 - Réexamen quinquennal de l'étude de dangers

17.1 Notice de réexamen

L'étude de dangers du Grand Port Maritime de Bordeaux établie en application des dispositions de l'article L. 551-2 du code de l'environnement fait l'objet d'un réexamen quinquennal.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux transmet au Préfet la notice de réexamen de l'étude de dangers, accompagnée si nécessaire de sa révision ou de sa mise à jour, au plus tard le **2 mars 2027**.

Il transmet, à l'inspection des installations classées, une version informatique et une copie papier de ces documents en deux exemplaires, accompagnés le cas échéant de l'échéancier de mise en œuvre des nouvelles mesures.

Pour effectuer ce réexamen, le Grand Port Maritime de Bordeaux s'appuie sur les dispositions des notes techniques suivantes ou de tout texte s'y substituant :

- la note technique générale de la DGPR datée du 25 octobre 2021 définissant les critères méthodologiques et règles relatives aux études de dangers remises en application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement (NOR : TREP2133213N) ;
- la note technique de la DGPR datée du 25 octobre 2021 définissant certains critères techniques et méthodologiques et règles de porter-à-connaissance relatives aux études de dangers remises en application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement concernant les infrastructures portuaires (NOR : TREP2133214N).

Dans la prochaine notice de réexamen de l'étude de dangers à remettre avant le 2 mars 2027, le Grand Port Maritime de Bordeaux veille à :

- intégrer l'ensemble des opérations de transport se déroulant sur l'ensemble de ses terminaux et qui entrent dans le champ d'application de l'article R. 551-10 du code de l'environnement, sous réserve des exclusions prévues à l'article R. 551-2 du code de l'environnement ;
- mentionner les types de produits de décomposition susceptibles d'être émis en cas d'incendie important, incluant le cas échéant les contributions imputables aux conditions et aux lieux de stockage (contenants, bâtiments, etc.). Ces produits de décomposition sont hiérarchisés en fonction des quantités susceptibles d'être libérées et de leur toxicité, y compris environnementale ; des guides méthodologiques reconnus par le ministre chargé des installations classées peuvent être utilisés à cet effet.

17.2 Révision ou mise à jour quinquennale de l'étude de dangers

Le présent article s'applique dans le cas où le réexamen visé à l'article 17.1 conclut à la nécessité de réviser ou de mettre à jour l'étude de dangers.

L'étude de dangers révisée ou mise à jour contient a minima les informations listées à l'article 3 de l'arrêté ministériel du 18 décembre 2009 susvisé. Les modifications apportées par rapport à la version précédente de l'étude de dangers sont clairement signalées dans le document formalisant l'étude de dangers révisée ou modifiée.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux tient compte, lorsque cela est pertinent pour réaliser l'analyse de risques et l'étude de dangers, des préconisations de la circulaire du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers, à l'appréciation de la démarche de réduction du risque à la source et aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) dans les installations classées en application de la loi du 30 juillet 2003.

Si nécessaire, le Grand Port Maritime de Bordeaux joint un document comprenant une liste et un échéancier de mise en œuvre des nouvelles mesures exposées dans l'étude de dangers révisée ou mise à jour concourant à la réduction du risque et à l'amélioration de la sécurité au sein de l'établissement. Il tient à la disposition de l'inspection un plan d'actions et un état d'avancement de la mise en œuvre de ces mesures.

L'exploitant intègre également, le cas échéant, les analyses technico-économiques de réduction des risques pour les phénomènes dangereux le nécessitant au titre des critères de priorisation fixés dans la note technique générale de la DGPR datée du 25 octobre 2021 précitée.

À la demande de l'inspection, tout ou partie du réexamen de l'étude de dangers révisée ou mise à jour pourra faire l'objet, aux frais de l'exploitant, d'une tierce expertise par un organisme spécialisé dont le choix sera soumis à l'approbation de l'inspection des installations classées.

Article 18 - Droit des tiers

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Article 19 - Voies de recours

La présente décision peut être déférée au tribunal administratif de Bordeaux conformément aux dispositions de l'article R. 551-6-4 du code de l'environnement :

- Par les personnes consultées en application des dispositions de l'article R. 551-6-2 dans un délai de deux mois à compter du jour où ces décisions leur ont été notifiées ;

- Par les tiers intéressés en raison des dangers que le fonctionnement de l'ouvrage présente pour les intérêts mentionnés à l'article L. 551-3, dans un délai d'un an à compter de la publication de ces décisions, ce délai étant, le cas échéant, prolongé jusqu'à la fin d'une période de six mois suivant la mise en service de l'ouvrage dans les cas prévus au deuxième alinéa de l'article R. 551-3.

Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique << Télérecours citoyens >> accessible par le site internet « www.telerecours.fr ».

Article 20 - Publicité

Conformément à l'article R551-6-3 du code de l'environnement, les arrêtés pris en application de l'article [R. 551-6-1](#) sont publiés au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Article 21 - Exécution

Le présent arrêté sera notifié au GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX.

Une copie sera adressée à :

- Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture de la Gironde,
- Monsieur le Président du Directoire du Grand Port Maritime de Bordeaux,
- Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer de la Gironde,
- Madame la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Nouvelle-Aquitaine,
- Monsieur le Maire de la commune de Bassens,
- Monsieur le Maire de la commune du Verdon-sur-Mer

qui seront chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté.

Bordeaux, le

La Préfète,

13 SEP. 2022

Pour la Préfète et par délégation,
le Secrétaire Général
Christophe NOEL du PAYRAT

Annexe 1 – Trafic annuel maximal admissible de marchandises dangereuses en conteneurs, selon la classe et la localisation

Localisation (poste à quai ou parc à conteneurs)	Classe de marchandises dangereuses	Trafic annuel maximal admissible en EVP/an	Capacité associée à un EVP
P431	1	Trafic interdit	
	2.1 / 2.2	3213	20 tonnes
	2.3 / 6.1	714	20 tonnes
	3 / 4 / 5.2	Trafic non limité	25 tonnes
	5.1	Trafic non limité	27 tonnes
	7	Trafic interdit	
	6.2 / 8 / 9	Trafic non limité	30 tonnes
P432 + P433 Parc à conteneurs de Bassens	1.1/1.5	1800	16 tonnes
	1.2/1.6	Trafic non limité	-
	1.3	Trafic non limité	16 tonnes
	1.4 / 1.4S	Trafic non limité	-
	2.1 / 2.2	3213	20 tonnes
	2.3 / 6.1	714	20 tonnes
	3 / 4 / 5.2	Trafic non limité	25 tonnes
	5.1	Trafic non limité	27 tonnes
	7	Trafic interdit	
	6.2 / 8 / 9	Trafic non limité	30 tonnes
P805 + P806	1.1/1.5	320	16 tonnes
	1.2/1.6	Trafic interdit	
	1.3	Trafic non limité	16 tonnes
	1.4 / 1.4S	Trafic non limité	-
	2.1 / 2.2	1635000	20 tonnes
	2.3 / 6.1	1635	20 tonnes
	3 / 4 / 5.2	Trafic non limité	25 tonnes
	5.1	Trafic non limité	27 tonnes
	7	Trafic interdit	
	6.2 / 8 / 9	Trafic non limité	30 tonnes
Parc à conteneurs du Verdon	1.1/1.5	32	16 tonnes
	1.2/1.6	Trafic interdit	
	1.3	32	16 tonnes
	1.4 / 1.4S	Trafic non limité	-
	2.1 / 2.2	1635	20 tonnes
	2.3 / 6.1	1635	20 tonnes
	3 / 4 / 5.2	32500	25 tonnes
	5.1	32500	27 tonnes
	7	Trafic interdit	
6.2 / 8 / 9	Trafic non limité	30 tonnes	

Annexe 2 – Quantités maximales admissibles de matière active de la classe 1, par division de risques, par flot entreposé sur les bords à quai et distances minimales entre flots, selon l'emplacement du bord à quai

		Division de risque								
Poste à quai	Emplacement	1.1 / 1.5		1.2 / 1.6		1.3		1.4		
		Masse maximale par flot	Distance minimale entre flots	Masse maximale par flot	Distance minimale entre flots	Masse maximale par flot	Distance minimale entre flots	Masse maximale par flot	Distance minimale entre flots	
P430	Passerelle RoRo	53	9	0	0	8000	40	Non limité	10 m	
P431		Trafic non autorisé								
P432	Bollards 13-16	5832	43	15625 ⁽⁵⁾ / 100 ⁽⁶⁾	60 ⁽⁵⁾ / 12 ⁽⁶⁾	16000	50	Non limité	10 m	
P432/ P433	Bollards 16-19	2600	33	15625 ⁽⁵⁾ / 100 ⁽⁶⁾	60 ⁽⁵⁾ / 12 ⁽⁶⁾	16000	50	Non limité	10 m	
P433	Bollards 19-22	325	17	0	0	3800	31	Non limité	10 m	
P433	Bollards 22-25	53	9	0	0	630	17	Non limité	10 m	
P433	Bollards 25-26	53	9	0	0	630	17	Non limité	10 m	
P805	Bollards 8-10	44 ⁽¹⁾ / 44 ⁽²⁾ / 0 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	8 ⁽¹⁾ / 8 ⁽²⁾ / 0 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	0	0	1191	21	Non limité	10 m	
P805	Bollards 10-12	394 ⁽¹⁾ / 197 ⁽²⁾ / 0 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	18 ⁽¹⁾ / 14 ⁽²⁾ / 0 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	0	0	10648	44	Non limité	10 m	
P805	Bollards 12-14	1508 ⁽¹⁾ / 28 ⁽²⁾ / 0 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	28 ⁽¹⁾ / 7 ⁽²⁾ / 0 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	0	0	16000	50	Non limité	10 m	
P805/P806	Bollards 14-16	3796 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾ / 0 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	37 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾ / 0 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	0	0	16000	50	Non limité	10 m	
P806	Bollards 16-18	7530 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾ / 0 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	47 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾ / 0 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	0	0	16000	50	Non limité	10 m	
P806	Bollards 18-20	13256 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾ / 28 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	57 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾ / 7 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	0	0	16000	50	Non limité	10 m	
P806	Bollards 20-22	16000 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾ / 183 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	58 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾ / 14 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	0	0	16000	50	Non limité	10 m	
P806	Bollards 22-24	16000 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾ / 576 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	58 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾ / 20 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	0	0	16000	50	Non limité	10 m	
P806	Bollards 24-30	16000 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾ / 895 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	58 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾ / 23 ⁽³⁾ / 0 ⁽⁴⁾	0	0	16000	50	Non limité	10 m	

⁽¹⁾ Quantités et distances en l'absence de paquebot de croisière accosté aux postes à quai P805 ou P806

⁽²⁾ Quantités et distances en cas de présence d'un paquebot accosté au poste à quai P806, bollards 16 à 30

⁽³⁾ Quantités et distances en cas de présence d'un paquebot accosté au poste à quai P805, bollards 8 à 16

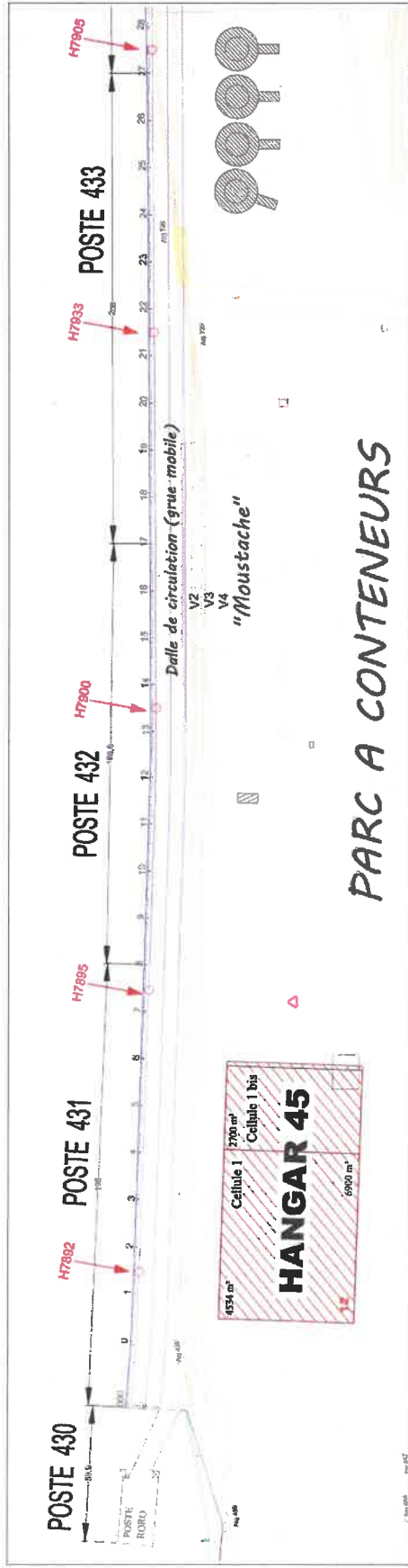
⁽⁴⁾ Quantités et distances en cas de présence de paquebots accostés aux postes à quai P805 et P806

⁽⁵⁾ Quantités et distances lorsque seuls des objets contenant unitairement moins de 750 grammes de matière active sont présents

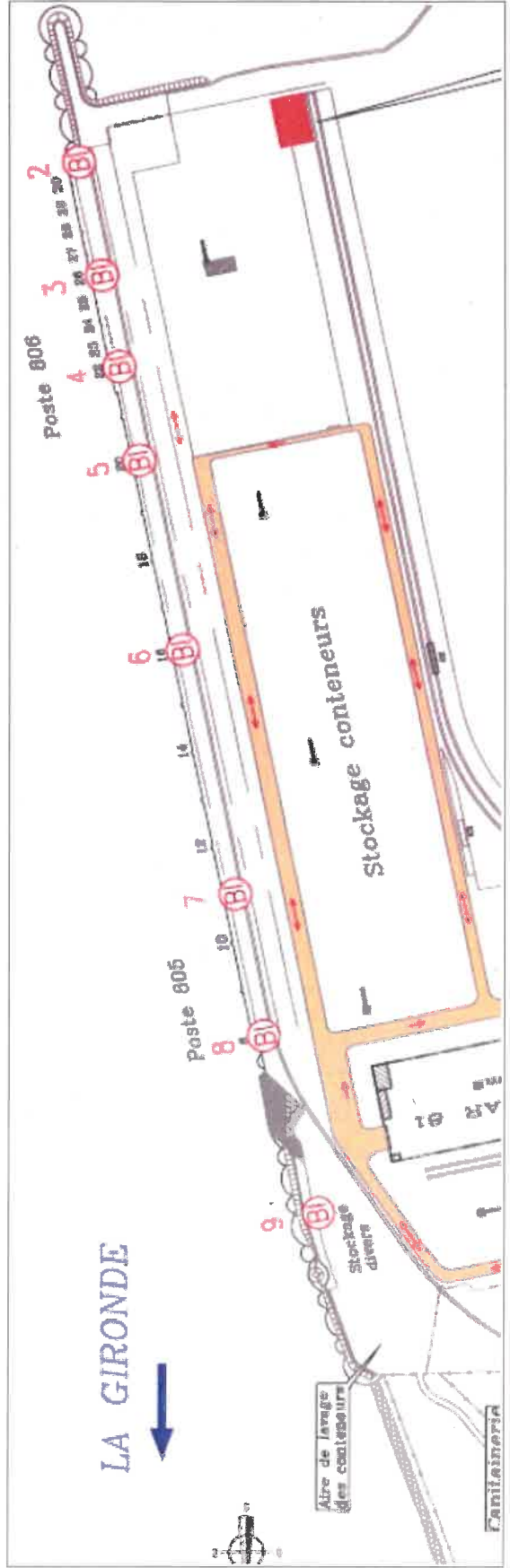
⁽⁶⁾ Quantités et distances lorsque des objets contenant unitairement plus de 750 grammes de matière active sont présents

Emplacement des bollards sur les terminaux

Terminal de Bassens – postes à quai P430 à P433



Terminal du Verdon



Annexe 3 – Quantités maximales admissibles de matière active de la classe 1, par division de risques, par flot entreposé sur les parcs à conteneurs et distances minimales entre flots, selon l'emplacement

Poste à quai	Zone	Division de risque									
		1.1 / 1.5		1.2 / 1.6		1.3		1.4			
		Masse maximale par flot	Distance minimale entre flots	Masse maximale par flot	Distance minimale entre flots	Masse maximale par flot	Distance minimale entre flots	Masse maximale par flot	Distance minimale entre flots		
Parc à conteneur de Bassens	Zone 1	16	6	0	0	187	11	Non limité	10 m		
	Zone 2	16	6	0	0	187	11	Non limité	10 m		
	Zone 3	16	6	0	0	187	11	Non limité	10 m		
	Zone 4	84	11	0	0	1000	20	Non limité	10 m		
	Zone 5	422	18	0	0	5038	34	Non limité	10 m		
	Zone 6	53	9	0	0	630	17	Non limité	10 m		
	Zone 7	670	21	100 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾	12 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾	8000	40	Non limité	10 m		
	Zone 8	2261	32	15625 ⁽¹⁾ / 100 ⁽²⁾	60 ⁽¹⁾ / 12 ⁽²⁾	16000	50	Non limité	10 m		
	Zone 9	2261	32	15625 ⁽¹⁾ / 100 ⁽²⁾	60 ⁽¹⁾ / 12 ⁽²⁾	16000	50	Non limité	10 m		
	Zone 10	1953	30	100 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾	12 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾	16000	50	Non limité	10 m		
	Zone 11	1214	26	100 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾	12 ⁽¹⁾ / 0 ⁽²⁾	16000	50	Non limité	10 m		
	Zone 12	244	15	0	0	2915	29	Non limité	10 m		
Parc à conteneurs du Verdon	Zone R	18 ⁽³⁾ / 17 ⁽⁴⁾	7 ⁽³⁾ / 7 ⁽⁴⁾	0	0	322	14	Non limité	10 m		
	Zone T	209 ⁽³⁾ / 143 ⁽⁴⁾	15 ⁽³⁾ / 13 ⁽⁴⁾	0	0	5640	36	Non limité	10 m		
	Zone C	3375 ⁽³⁾ / 143 ⁽⁴⁾	36 ⁽³⁾ / 13 ⁽⁴⁾	0	0	16000	50	Non limité	10 m		
	Zone S	16000 ⁽³⁾ / 143 ⁽⁴⁾	61 ⁽³⁾ / 13 ⁽⁴⁾	0	0	16000	50	Non limité	10 m		
	Zone F	16000 ⁽³⁾ / 143 ⁽⁴⁾	61 ⁽³⁾ / 13 ⁽⁴⁾	0	0	16000	50	Non limité	10 m		

⁽¹⁾ Quantités et distances lorsque seuls des objets contenant unitairement moins de 750 grammes de matière active sont présents

⁽⁴⁾ En présence d'un paquebot de croisière accosté aux postes à quai P805 ou P806. La quantité maximale autorisée ne dépasse pas

⁽²⁾ Quantités et distances lorsque des objets contenant unitairement plus de 750 grammes de matière active sont présents

• 17 kg si le stockage est localisé sur le parc mais au plus près du paquebot

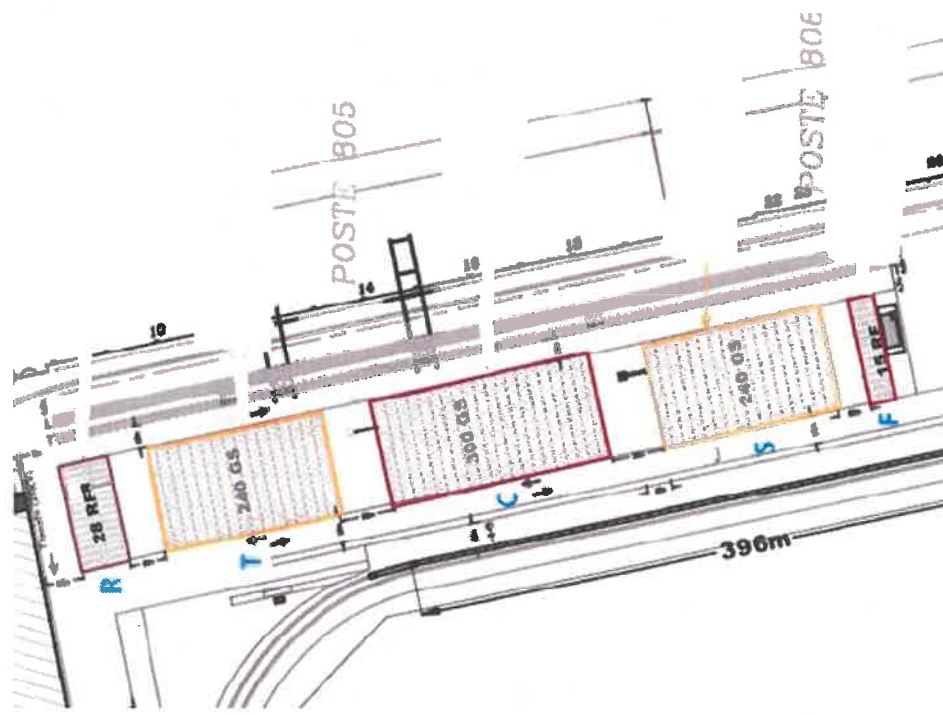
- (3) En l'absence de paquebot de croisière accosté aux postes à quai P805 ou P806
- 68 kg si le stockage est réalisé sur le parc mais au milieu de celui-ci
 - 143 kg si le stockage est réalisé sur le parc mais au plus éloigné de celui-ci

Zones des parcs à conteneurs

Terminal de Bassens



Terminal du Verdon



Annexe 4 – Distances minimales à respecter entre les marchandises de classe 1 et de groupe de compatibilité différents

Groupe de compatibilité	A	B	C	D	E	F	G	H	J	L	N	S
A	X	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
B	Ø	X	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	X
C	Ø	Ø	X	X	X	Ø	X	Ø	Ø	Ø	X	X
D	Ø	Ø	X	X	X	Ø	X	Ø	Ø	Ø	X	X
E	Ø	Ø	X	X	X	Ø	X	Ø	Ø	Ø	X	X
F	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	X	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	X
G	Ø	Ø	X	X	X	Ø	X	Ø	Ø	Ø	Ø	X
H	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	X	Ø	Ø	Ø	X
J	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	X	Ø	Ø	X
L	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	X	Ø	Ø
N	Ø	Ø	X	X	X	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	X	X
S	Ø	X	X	X	X	X	X	X	X	Ø	X	X

X : pas de distance minimale à respecter

14.1 Dispositions constructives.....	20
14.2 Moyens mobiles d'intervention.....	20
Article 15 - Sûreté.....	21
15.1 Zone de sûreté portuaire.....	21
15.2 Gardiennage des navires et des dépôts à terre.....	21
15.3 Zone de protection autour d'un navire accosté.....	21
Article 16 - Modifications et évolution des conditions d'exploitation.....	21
Article 17 - Réexamen quinquennal de l'étude de dangers.....	22
17.1 Notice de réexamen.....	22
17.2 Révision ou mise à jour quinquennale de l'étude de dangers.....	22
Article 18 - Droit des tiers.....	23
Article 19 - Voies de recours.....	23
Article 20 - Publicité.....	23
Article 21 - Exécution.....	23

Table des matières

Article 1 - Portée de l'arrêté.....	5
Article 2 - Dispositions abrogées.....	5
Article 3 - Activités autorisées.....	5
3.1 Activités interdites.....	5
3.2 Artifices de divertissement et produits explosifs de classe 1.2 (classe 1).....	6
3.3 Liquides inflammables en vrac (classe 3).....	6
3.4 Nitrate d'ammonium technique et engrais en contenant conditionnés en bigs-bags (classe 5.1).....	6
3.5 Marchandises dangereuses conditionnées en conteneurs.....	6
Article 4 - Dispositions générales d'exploitation.....	7
4.1 Surveillance des opérations de transport.....	7
4.2 Prévention du risque d'incendie.....	7
4.3 Gestion des matériels de manutention.....	7
4.4 Circulation des véhicules sur les terminaux.....	8
Article 5 - Dispositions spécifiques à certaines marchandises dangereuses.....	8
5.1 Marchandises dangereuses de classe 1.....	8
5.2 Marchandises dangereuses de classe 2.....	8
5.3 Marchandises dangereuses de classe 3.....	8
5.4 Marchandises dangereuses de classe 4.....	9
5.5 Marchandises dangereuses de classe 5.1.....	9
5.6 Marchandises dangereuses transportées en conteneurs.....	9
Article 6 - Dispositions spécifiques au trafic de certaines marchandises dangereuses.....	10
6.1 Dispositions relatives au trafic d'artifices de divertissement au poste P430.....	10
6.2 Dispositions relatives au trafic de liquides inflammables en vrac au poste P413.....	10
6.3 Dispositions relatives au trafic de nitrate d'ammonium technique et d'engrais en contenant aux postes P415 et P416.....	10
Article 7 - Dispositions relatives aux parcs à conteneurs de marchandises dangereuses.....	11
7.1 Distances de ségrégation.....	11
7.2 Exploitation des parcs à conteneurs.....	12
Article 8 - Co-activités.....	13
8.1 Accostage des paquebots de croisière.....	13
8.2 Avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL).....	13
8.3 Travaux dans les installations.....	13
Article 9 - Maintien des conditions d'amarrage et des installations.....	13
Article 10 - Conditions météorologiques.....	13
Article 11 - Déclaration d'incident et d'accident.....	14
Article 12 - Gestion des situations dégradées ou d'urgence.....	14
12.1 Généralités.....	14
12.2 Dispositions spécifiques à la gestion du risque toxique.....	15
12.3 Plan portuaire de sécurité.....	15
12.4 Formations et exercices.....	16
12.5 Dispositions visant à faciliter l'action des services de secours.....	16
Article 13 - Moyens de lutte contre un incendie.....	17
13.1 Accessibilité aux terminaux.....	17
13.2 Dimensionnement des moyens généraux nécessaires pour la lutte contre l'incendie.....	17
13.3 Dimensionnement des moyens particuliers pour la lutte contre l'incendie de nitrate d'ammonium en soute.....	17
13.4 Moyens de lutte contre l'incendie installés au terminal de Bassens.....	18
13.5 Moyens de lutte contre l'incendie installés au terminal du Verdon.....	18
13.6 Contrôle périodique des moyens de lutte contre l'incendie.....	18
13.7 Moyens humains.....	19
Article 14 - Gestion d'une pollution liquide.....	20
Les dispositions du présent article s'appliquent aux marchandises dangereuses liquides relâchées à la suite de la perte accidentelle de confinement de leur contenant ou de leur flexible de transfert et aux eaux d'extinction d'un incendie impliquant des marchandises dangereuses. Ces substances relâchées sont appelées « rejets liquides accidentels » dans la suite de l'article.....	20