



Arrêté du 23 NOV 2020

**relatif aux prescriptions encadrant le trafic de matières dangereuses au terminal de
Grattequina du Grand Port Maritime de Bordeaux (gestionnaire) et Arianegroup
(exploitant) sur la commune de Parempuyre**

- 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'arrêté ministériel du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes (dit RPM) ;
- VU** l'arrêté ministériel du 20 avril 2007 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 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 du 26 mai 2014 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** 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** les versions 1 et 2, datées respectivement des 20 janvier et 12 octobre 2020, de l'étude de dangers relative aux opérations d'entreposage à quai et de chargement de marchandises dangereuses à bord de bateaux, envisagées au terminal de Grattequina du Grand Port Maritime de Bordeaux ;

- VU** les compléments à l'étude de dangers susvisée apportés par courrier reçu le 12 mai 2020 ;
- VU** l'avis du service départemental d'incendie et de secours de la Gironde daté du 17 juillet 2020 ;
- VU** les conclusions issues des échanges entre l'inspection des installations classées, l'exploitant et le gestionnaire du terminal, lors d'une réunion technique qui s'est tenue le 25 septembre 2020 ;
- VU** le rapport de l'inspection des installations classées en date du 17 novembre 2020 ;
- VU** le projet d'arrêté porté le 2 juin 2020 à la connaissance du demandeur ;
- VU** les observations présentées par le demandeur sur ce projet en date du 15 juillet 2020 ;
- CONSIDÉRANT** que le terminal de Grattequina entre 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 dangereuses de classe 1 lors des opérations d'entreposage à quai et de chargement présentées dans l'étude de dangers susvisée ;
- CONSIDÉRANT** que le gestionnaire du terminal de Grattequina est le Grand Port Maritime de Bordeaux et que l'exploitant de ce terminal, pour les opérations de chargement de marchandises dangereuses décrites dans l'étude de dangers susvisée, est la société ArianeGroup, dont le siège social est situé 7 quai André Citroën, 75 015 Paris ;
- CONSIDÉRANT** que l'étude de dangers susvisée définit des conditions d'exploitation et propose des moyens de sécurité particuliers qui conditionnent la sécurité du site ;
- 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 Grattequina ;
- 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 prescriptions d'aménagement et d'exploitation du terminal de Grattequina 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^{er} – Portée de l'arrêté

- Les opérations de transport des marchandises dangereuses de classes 1, 5.1, 8 et 9 visées à l'article 2 sont autorisées sur le terminal de Grattequina du grand port maritime de Bordeaux conformément aux prescriptions d'exploitation du présent arrêté. Ces opérations se déroulent sur l'appontement dédié du terminal et identifié dans l'étude de dangers.
- L'appontement concerné du terminal de Grattequina du grand port maritime de Bordeaux est aménagé et exploité 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 approuvé par arrêté préfectoral du 7 novembre 2017 susvisé ou par tout arrêté préfectoral postérieur.
- 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 du terminal de Grattequina et à la société ArianeGroup en tant qu'exploitant des installations du terminal pour les opérations de transport visées au premier alinéa du présent article.

Article 2 – Activités autorisées

2.1 Marchandises dangereuses autorisées

- Les marchandises dangereuses autorisées à transiter sur le terminal de Grattequina sont les suivantes : perchlorate d'ammonium de classe 5.1, d'une granulométrie supérieure à 155 µm ;

boulon pyrotechnique de classe 1 et de division de risque 1.2D ;
bielle ou boulon pyrotechnique de classe 1 et de division de risque 1.4S ;
cordeau de neutralisation de classe 1 et de division de risque 1.1D ;
démarrreur de classe 1 et de division de risque 1.2G ;
objets et produits divers (piles) de classes 8 ;
objets et produits divers (huiles) de classes 9 ;
Le perchlorate d'ammonium est conditionné dans des fûts étanches conformes à la réglementation relative au transport de marchandises dangereuses (double emballage constitué d'un sac en polyéthylène interne et d'un fût en acier). Les marchandises dangereuses sont placées dans des conteneurs de transport maritime.

2.2 Opérations autorisées

Les opérations de transport autorisées sur le terminal de Grattequina sont :

- le déchargement de conteneurs maritimes contenant les marchandises dangereuses visées à l'article 2.1, acheminés par voie routière jusqu'au terminal ;
- l'entreposage de ces conteneurs à quai sur un terre-plein du terminal, à l'exception des conteneurs de marchandises dangereuses de classe 1 ;
- le chargement de ces conteneurs à bord du navire.

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

Les opérations de transport ont lieu à chaque escale du navire. Elles s'étalent sur une durée maximale de 2,5 jours.

Le nombre d'escales ne peut excéder 12 par an.

2.3 Quantités maximales autorisées

Lors de chaque escale du navire, les opérations de transport visées à l'article 2.2 concernent au maximum :

- 26 conteneurs de perchlorate d'ammonium de classe 5.1, pouvant contenir chacun jusqu'à 17 280 kg ;
- 1 conteneur d'objets et produits divers (électrolytes d'accumulateurs) de classes 8, en quantité inférieure à 50 litres ;
- 1 conteneur d'objets et produits divers (huiles) de classes 9, en quantité inférieure à 10 kg ;
- 1 conteneur de boulons pyrotechniques (division de risque 1.2D) comprenant une quantité de matière active n'excédant pas 80 g ;
- 1 conteneur de bielles ou boulons pyrotechniques (division de risque 1.4S) comprenant une quantité de matière active n'excédant pas 180 g ;
- 1 conteneur de cordons pyrotechniques de neutralisation (division de risque 1.1D) comprenant une quantité de matière active n'excédant pas 11 kg ;
- 1 conteneur de démarrers pyrotechniques (division de risque 1.2G) comprenant une quantité de matière active n'excédant pas 10 kg.

Les marchandises dangereuses de classes 8 et 9 peuvent être regroupées dans un seul et même conteneur.

Sous réserve de respecter les règles de stockage en commun fixées aux articles 7 et 8 de l'arrêté ministériel du 20 avril 2007 susvisé et de ne pas dépasser le timbrage de ces conteneurs :

- les marchandises dangereuses de division de risque 1.4S peuvent être placées dans les autres conteneurs de marchandises dangereuses de classe 1 ;
- les marchandises dangereuses de divisions de risque 1.4S et 1.2D peuvent être placées dans le conteneur de marchandises dangereuses de division de risque 1.1D.

Article 3 – Stockage et stationnement

Les conteneurs de perchlorate d'ammonium (classe 5.1) et les conteneurs contenant les huiles/batteries (classes 8 et 9) sont réceptionnés sur le terminal (quai de chargement) au plus tôt 3 jours avant la date prévue de leur chargement dans le navire. Ils sont entreposés sur une aire dédiée sur le terminal. Le nombre de conteneurs entreposés ne peut excéder celui mentionné à l'article 2.2. Le sol de l'aire de stockage est bétonné.

Sur cette aire, la distance séparant tout conteneur de perchlorate d'ammonium (classe 5.1) de tout conteneur de produits de classes 8 ou 9 ne peut être inférieure à 10 mètres.

L'emplacement autorisé des conteneurs de produits de classes 5.1, 8 et 9 est matérialisé par un dispositif à demeure, tel qu'un marquage au sol, sur l'aire de stockage. Un panneautage est mis en place au début de chaque escale pour identifier les zones de stockage. Un plan de stockage des conteneurs est établi et formalisé.

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.

L'aire de stockage est débarrassée de toute matière ou produit combustible ou organique non nécessaire pendant toute la durée de présence des conteneurs de marchandises dangereuses sur le quai.

Le stockage de conteneurs de produits de classe 1 sur l'appontement est interdit. Ces conteneurs sont acheminés sur l'appontement uniquement après que tous les conteneurs de perchlorate d'ammonium ont été chargés dans le navire. Ils sont chargés dans le navire dès leur arrivée sur l'appontement.

La présence simultanée de plusieurs véhicules acheminant chacun un conteneur de produits pyrotechniques, en attente de déchargement sur l'appontement, est interdite.

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 4 – Travaux et co-activité

La co-activité avec des activités autres que les opérations visées par le présent arrêté est interdite sur l'appontement.

Aucune autre opération sur l'appontement n'est autorisée pendant les manœuvres des unités de transport, en dehors des opérations indispensables à la réalisation de ces dernières.

Tout travail par point chaud est interdit à proximité des conteneurs entreposés et, pendant les phases de chargement ou de déchargement de conteneurs, au niveau de l'appontement.

Les travaux par point chaud font l'objet d'un permis de feu définissant les mesures de prévention particulières. Ils font l'objet d'un accord préalable formalisé de l'exploitant.

Toute intervention d'une entreprise extérieure à l'exploitant sur l'appontement fait l'objet d'un plan de prévention.

L'approvisionnement en carburant des véhicules et engins de manutention sur l'appontement s'effectue 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.

L'avitaillement d'un navire depuis le terminal est interdit tant que des marchandises dangereuses sont présentes sur le terminal.

Article 5 – Conditions météorologiques

Tout acheminement de conteneurs de marchandises dangereuses sur le terminal et toute manœuvre relative à leur déchargement et stockage sur le terminal et à leur chargement dans le navire sont interdits, suspendus, interrompus ou reportés en cas de conditions météorologiques défavorables, notamment en cas d'orage à moins de 5 km, de vent fort supérieur à 70 km/h ou d'inondation du terminal ou de sa route d'accès. L'arrêt ou le report des opérations s'accompagne de la mise en sécurité du chargement et du navire sans générer de risques supplémentaires pour les tiers. L'exploitant est en mesure de justifier les mesures prises.

L'exploitant dispose des moyens d'information et d'alerte nécessaires pour être en mesure de respecter les dispositions du présent article.

Le terminal demeure accessible en toutes circonstances, y compris en cas d'inondation de la route d'accès, a minima pour permettre les opérations de secours ou d'intervention qui seraient nécessaires.

Article 6 – Déclaration d'incident et d'accident

Conformément aux dispositions de l'article R. 551-6-1 du code de l'environnement, l'exploitant est tenu 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 2 sur le terminal de Grattequina, 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, l'exploitant établit et transmet 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 est informée de la survenue des incidents et accidents et est destinataire des déclarations et rapports d'analyse visées au présent article.

Article 7 – Situations dégradées ou d'urgence

L'exploitant recense les situations dégradées ou d'urgence pouvant affecter les opérations définies à l'article 2.2 et définit 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 5, celles associées à la survenue des phénomènes dangereux examinés dans l'étude de dangers susvisée, celles résultant d'une pollution accidentelle liée à la perte de confinement d'un conteneur de matières dangereuses et celles conduisant à la présence simultanée de conteneurs de marchandises dangereuses de classes 1 et 5.1 sur le quai.

L'exploitant définit, dans sa documentation, l'organisation et les mesures de gestion à mettre en œuvre pour faire face à ces situations. Conformément aux dispositions de l'article R. 551-6-1 du code de l'environnement, cette documentation définit les dispositions prévues en matière d'information et d'alerte des personnes susceptibles d'être affectées par un accident, quant aux dangers encourus, aux mesures de sécurité et au comportement à adopter.

Les opérations de transport visées à l'article 2.2 du présent arrêté sont stoppées en cas de survenue d'une situation dégradée ou d'urgence.

En cas de survenue d'une situation dégradée ou d'urgence conduisant à la présence simultanée de conteneurs de produits explosifs détonants et de perchlorate d'ammonium sur le quai, la distance entre ces conteneurs est maintenue suffisante pour exclure tout risque d'explosion du perchlorate d'ammonium initiée par la détonation des produits explosifs.

La Capitainerie est informée sans délai de la survenue de toute situation dégradée ou incidentelle.

Article 8 – Moyens de lutte contre un incendie

Le 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.

Des moyens adaptés de lutte contre un incendie sont disponibles et pré-positionnés sur le terminal durant toute la durée de présence de marchandises dangereuses sur le terminal. Ces moyens comportent a minima une réserve d'eau incendie de 360 m³ ou tout autre moyen permettant de délivrer un débit de 180 m³/h pendant 2h. Ces moyens sont équipés de dispositifs d'aspiration permettant le pompage et ne doivent pas être impactés par les effets thermiques des phénomènes dangereux susceptibles de survenir sur le terminal. Ils font l'objet d'un test de bon fonctionnement initial après leur installation.

Des extincteurs adaptés aux risques et en nombre suffisant sont également disposés sur l'appontement. Les véhicules de transport de marchandises dangereuses sont munis des extincteurs requis par le règlement ADR. Un tas de sable et une pelle sont également disponibles sur place.

Les moyens cités aux deux alinéas précédents sont à jour de leur contrôle périodique et les éventuelles remarques formulées à cette occasion doivent être levées. Ces points, ainsi que le bon état et le bon fonctionnement des moyens de lutte contre l'incendie, sont vérifiés avant le début de l'acheminement des conteneurs de marchandises dangereuses sur le terminal. Ces vérifications sont enregistrées.

Le personnel présent sur l'appontement est formé à la mise en œuvre des moyens de lutte contre l'incendie. Le personnel présent sur l'appontement est en nombre suffisant pour assurer en permanence la mise en œuvre correcte des moyens de lutte contre l'incendie.

Un accueil physique des secours à l'entrée du terminal est garanti pendant toute la durée des opérations de transport visées à l'article 2.2, y compris hors heures ouvrables.

L'exploitant et le gestionnaire du terminal 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.

Article 9 – Dispositions d'exploitation

Le terminal est exploité dans les conditions décrites dans l'étude de dangers susvisée.

Le déroulé des opérations visées à l'article 2.2 est conforme au descriptif présenté dans l'étude de dangers susvisée. Ce déroulé 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 l'appontement, en fonction des phases des opérations.

Les opérations visées à l'article 2.2 sont réalisées sous la surveillance permanente du responsable d'escale ou d'un de ses représentants.

L'exploitant est en mesure de connaître aisément à tout moment, y compris à distance, les quantités de marchandises dangereuses présentes sur l'appontement et leur localisation. Les informations apposées sur chaque conteneur, notamment la classe de transport, l'étiquette de danger, le numéro de conteneur), permettent d'associer ledit conteneur à un de ceux visés à l'article 2.3.

L'exploitant vérifie la cohérence entre les informations figurant sur la déclaration de transport associée à chaque conteneur arrivant sur l'appontement et les informations (marquage, étiquetage) présentes sur ledit conteneur.

Les matériels de levage et les installations électriques utilisés sur l'appontement 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. Ces points sont vérifiés par l'exploitant avant le début des opérations visées à l'article 2.2.

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 dès son arrivée sur le terminal. .

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. Il est interdit de fumer sur l'appontement dès lors que des marchandises dangereuses y sont présentes.

Le personnel impliqué est formé aux risques inhérents à la réalisation des opérations visées à l'article 2.2 et aux marchandises dangereuses visées à l'article 2.1.

Les véhicules et engins de manutention des conteneurs respectent le plan et les règles de circulation applicables sur le terminal. La vitesse de déplacement des véhicules et engins sur le terminal est limitée à 30 km/h et à 10 km/h sur l'appontement. La zone de circulation des véhicules et engins doit être dégagée de tout obstacle.

Article 10 – Autorisation et surveillance des opérations de chargement

L'exploitant autorise les opérations de chargement des conteneurs de marchandises dangereuses dans le navire sous réserve du respect de plusieurs critères qu'il aura définis et comprenant a minima les suivants :

contrôle de la réalisation effective des vérifications prévues à l'article 9 et de l'absence d'anomalie bloquante non soldée résultant de ces vérifications, confirmant notamment la disponibilité des moyens de levage et la conformité des conteneurs ;

vérification des conditions météorologiques ;

confirmation que les conteneurs sont prêts au chargement ;

vérification, auprès du gestionnaire du terminal ou du capitaine du navire, que toutes les conditions d'accueil du navire sont réunies (accostage, amarrage, clair sous quille des souilles, équipements utilisés pour la manutention, etc.)

obtention de l'accord du capitaine du navire.

La vérification du respect de ces critères fait l'objet d'une check-list renseignée avant le début des opérations de chargement des conteneurs dans le navire.

Les opérations de chargement des conteneurs de marchandises dangereuses dans le navire font l'objet d'une surveillance concertée par le responsable d'escale de l'exploitant et le capitaine du navire. L'exploitant s'assure, en permanence, que les opérations de transport se déroulent à l'intérieur des limites de sécurité qu'il aura définies.

Seuls les moyens de levage fixes ou mobiles de l'appontement sont utilisés pour transférer les conteneurs de l'appontement dans le navire.

En cas de présence ou de stationnement d'une embarcation dans un périmètre de 100 mètres à partir du bord à quai, les opérations de chargement sont suspendues. Cette disposition ne s'applique pas aux embarcations naviguant dans le chenal de navigation.

Article 11 – Gestion d'une pollution accidentelle

Les moyens permettant de gérer une pollution accidentelle sont disponibles sur place dès que des marchandises dangereuses sont présentes sur le terminal. Ces moyens permettent en particulier de récupérer des marchandises dangereuses (perchlorate d'ammonium, électrolytes, huiles) en toute sécurité

Article 12 – Sûreté

L'appontement 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.

L'appontement est gardienné pendant toute la durée de présence de marchandises dangereuses sur le terminal et pendant toute la durée de l'escale du navire.

Article 13 – 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 du terminal ou de son environnement, y compris le trafic sur la Garonne, s'écarterant des hypothèses décrites dans l'étude de dangers susvisée fait l'objet d'une analyse par l'exploitant.

Cette analyse vise à évaluer l'impact de cette évolution sur l'acceptabilité des risques et la compatibilité des opérations réalisées sur le terminal avec son 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 du terminal avec son environnement.

Article 14 – Droit des tiers

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Article 15 – Voies et délais de recours

Le présent arrêté est soumis à un contentieux de pleine juridiction. Conformément à l'article R181-50 du code de l'environnement, elle peut être déférée à la juridiction administrative compétente, le tribunal administratif de Bordeaux :

par l'exploitant dans un délai de **deux mois** qui suivent la date de notification du présent arrêté;

par les tiers, personnes physiques ou morales, les communes intéressées ou leurs groupements, en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de l'installation présente pour les intérêts mentionnés aux articles L.211-1 et L.511-1 du même code dans un délai de **quatre mois** à compter de la publication ou de l'affichage de la présente décision.

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

Article 16 – Publicité

En vue de l'information des tiers :

Conformément à l'article **R181-44 du code de l'environnement**, une copie du présent arrêté sera déposée en mairies de Parempuyre et Blanquefort et pourra y être consultée par les personnes intéressées. Il sera affiché à la mairie pendant une durée minimum d'un mois. Un procès-verbal de l'accomplissement de cette formalité est dressé par les soins du maire.

L'arrêté sera publié sur le site internet de la Préfecture – www.gironde.gouv.fr.

Article 17 – Exécution

Le présent arrêté sera notifié à la société GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX et ARIANEGROUP

Une copie sera adressée à :

M. le secrétaire général de la préfecture de la Gironde,
M. le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement,
MM. les inspecteurs des installations classées placés sous son autorité,
M. le directeur général du grand Port Maritime de Bordeaux,
M. le directeur de la société ArianeGroup,
Madame le maire de la commune Parempuyre,
Madame le maire de Blanquefort,

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

Bordeaux, le 23 NOV 2020

La Préfète,

Pour la Préfète et par délégation,
le Secrétaire Général

Christophe NOEL du PAYRAT