



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA GIRONDE

- 5 JAN, 2016

DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE  
L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT D'AQUITAINE

Bordeaux, le

UNITÉ TERRITORIALE DE LA GIRONDE

ÉTABLISSEMENT CONCERNÉ :

N°: 52-13860

Référence courrier :MA-UT33-15-565

Affaire suivie par : Monique ALLAUX  
monique.allaux@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. : 05 56 24 88 78 Fax :05 56 24 83 52

Objet : Propositions de prescriptions complémentaires

**COBOGAL**  
**ZI d'AMBES**  
**33810 AMBES**

**Rapport de l'inspection des installations  
classées  
au  
Comité départemental de l'environnement et  
des risques sanitaires et technologiques**

Le présent rapport a pour but de proposer un arrêté préfectoral réglementant les installations de déchargement de gaz inflammable liquéfié exploitées par la société COBOGAL sur l'apponement 515 à AMBES.

Ces installations, qui étaient jusqu'à présent intégrées dans l'arrêté d'autorisation délivré pour l'exploitation du dépôt, doivent faire l'objet d'un arrêté préfectoral séparé car :

- elles sont distantes d'environ 1 km et sont reliées au dépôt par une canalisation de transport non couverte par le régime ICPE,
- elles ne sont pas intégrées dans le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) et doivent faire l'objet d'un porter à connaissance distinct en vue de la maîtrise de l'urbanisation,
- les prescriptions doivent être complétées et précisées au regard du retour d'expérience, de façon à définir précisément les limites entre l'apponement et la canalisation de transport, à clarifier les responsabilités sur l'apponement entre le port et l'exploitant et à renforcer la sécurité des opérations d'amarrage.

## **1. SITUATION ADMINISTRATIVE**

La société COBOGAL exploite à Ambès un centre de réception, stockage et distribution de gaz de pétrole liquéfié (GPL), ainsi qu'un centre emplisseur (conditionnement de bouteilles). Les activités sont les suivantes :

- réception de propane par bateau,
- réception de butane et propane par wagons citernes,

Horaires d'ouverture : 8h30-12h30 / 13h30-16h00  
Tél. : 33 (0) 5 56 24 80 80 – fax : 33 (0) 5 56 24 47 24  
BP 55 rue Jules Ferry Cité administrative  
33090 Bordeaux cedex

- stockage de butane et propane en sphères aériennes ou sous talus,
- conditionnement de butane et propane en bouteilles palettisées,
- expédition de GPL par camions citernes.

Le site dispose d'installations d'approvisionnement par voie ferrée (embranchement direct) et voie maritime (apponement en Garonne).

L'établissement est soumis à autorisation et relève du classement SEVESO AS "seuil haut". La quantité totale maximale de gaz inflammable liquéfié autorisée est de 6820 t.

L'installation de déchargement située à l'apponement 515 relève en elle-même de la réglementation sur les installations classées selon le classement suivant :

NOMENCLATURE ICPE RUBRIQUES CONCERNÉES	LIBELLÉ DE L'ACTIVITÉ	QUANTITÉ MAXIMALE	RÉGIME
1414-2	INSTALLATIONS DE CHARGEMENT OU DÉCHARGEMENT DESSERVANT UN DÉPÔT DE GAZ INFLAMMABLES SOUMIS À AUTORISATION		A

## 2. INCIDENT DU 22 OCTOBRE 2012

Le 22 octobre 2012, un bateau en cours de déchargement s'est déplacé lors de l'inversion de marée en endommageant l'un de ses points d'amarrage. Le système de déconnexion d'urgence a fonctionné, évitant l'arrachage du bras de déchargement. Le bras de déchargement a été légèrement endommagé.

L'inspection réalisée le 5 décembre 2012 a révélé qu'un défaut d'amarrage existait dès le début du déchargement. L'une des lignes d'amarrage sur un point d'ancrage situé sur le quai était inopérant.

D'après l'exploitant, l'amarrage a été modifié sur une autre point d'ancrage constitué par un bollard situé sur le quai. Le système utilisé (treuil à tension constante), qui n'interdit pas le mouvement du navire, n'a pas fait l'objet d'une surveillance particulière.

Une mesure compensatoire consistant à disposer un remorqueur à proximité du navire pour le maintenir contre le quai a été mise en œuvre par l'officier du port. Toutefois, cette mesure n'a pas pu empêcher le mouvement du navire lors de l'inversion de marée. L'un des corps morts d'amarrage (un bloc de 50 tonnes) situé dans le fleuve a été déplacé au cours de l'incident.

L'inspection considère que la mesure compensatoire n'a pas fonctionné, car le remorqueur n'a pas pu agir assez rapidement pour éviter le risque d'arrachement du bras.

La modification de l'amarrage n'a pas fait l'objet d'une analyse de risques. Les procédures mises en œuvre par l'exploitant ne prévoient pas la gestion des situations dégradées et les mesures compensatoires associées.

L'amarrage constitue une mesure de sécurité fondamentale, qui doit être comme les autres mesures de maîtrise des risques, efficace, conçue, maintenue et vérifiée. En particulier, l'exploitant ne doit pas autoriser le déchargement du gaz liquéfié lorsqu'un point d'ancrage est défaillant, sauf si des mesures compensatoires appropriées sont étudiées et si leur mise en œuvre est explicitement prévue dans les procédures.

L'inspection des installations classées considère que la décision de l'ouverture des vannes pour admission du produit dans l'installation appartient à COBOGAL en sa qualité d'exploitant.

Il a donc été demandé à l'exploitant de rédiger, en faisant éventuellement appel à des spécialistes de l'amarrage, une procédure définissant un ou des schémas type d'amarrage du bateau et de s'engager à interdire le déchargement en cas de non-conformité, indépendamment des décisions prises par les autorités portuaires.

Cette modification n'a pas été réalisée par l'exploitant, qui considère que la responsabilité du contrôle de l'amarrage et des mesures conservatoires en cas de situation dégradée appartient aux autorités portuaires.

Cette position a été exprimé par l'exploitant le 30 septembre 2013 lors d'une réunion avec Monsieur le secrétaire général de la préfecture, qui a demandé à l'inspection des installations classées de clarifier les responsabilités des différents intervenants sur l'appontement.

### **3. CLARIFICATION DES RESPONSABILITES**

L'inspection des installations classées a rencontré les autorités portuaires le 8 janvier 2014. Cette réunion a permis de clarifier le champ de compétence du port et les réglementations s'appliquant sur l'appontement. Ce sujet a fait l'objet d'un courrier adressé par le commandant du port à la société COBOGAL le 17 janvier 2014.

#### **3.1 Responsabilité générale du port**

L'accès des navires au port de Bordeaux est réglementé.

A l'intérieur des limites administratives du port, l'autorité portuaire exerce un certain nombre de polices dites «spéciales» dont:

- la police de l'exploitation qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terres-plein;
- la police de la conservation du domaine public du port ;
- la police du plan d'eau qui comprend notamment l'organisation des entrées et sorties et des mouvements des navires ;
- la police du transport des matières dangereuses ;

Le commandant de port est l'autorité fonctionnelle chargée de ces polices.

Il s'appuie pour cela sur des règlements généraux ou sur des règlements particuliers qui viennent les compléter.

L'autorisation d'entrée dans le port des navires au titre de ces différentes polices relève de l'autorité portuaire, mais cette autorisation est subordonnée à l'acceptation du navire par l'exploitant du terminal.

L'appontement 515 est privé, il appartient à la société COBOGAL.

Indépendamment de la réglementation installations classées, l'exploitant peut refuser un navire s'il considère qu'il n'est pas compatible avec son équipement ou si son équipement n'est pas en état d'accueillir le navire.

#### **3.2 Responsabilité spécifique de l'exploitant au titre de la législation des installations classées**

L'installation de déchargement de gaz est en elle-même une installation classée, quel que soit le lieu sur lequel elle se situe (voie navigable, voie ferrée ou voie routière).

Il est à noter que cette installation, ainsi que toutes les installations classées de chargement d'hydrocarbures liquéfiés ou liquides situées dans l'estuaire de la GIRONDE, sont exclues de l'étude de danger générale imposée au port par l'article L551-2 du code de l'environnement.

**L'article R512-32 du code de l'environnement mentionne ainsi : « les prescriptions prévues aux articles R. 512-28 à R. 512-31 s'appliquent aux autres installations ou équipements exploités par le demandeur qui, mentionnés ou non à la nomenclature, sont de nature, par leur proximité ou leur connexité avec une installation soumise à autorisation, à modifier les dangers ou inconvénients de cette installation. »**

Les conditions du déchargement dans une installation classée relève bien de la réglementation afférente. L'installation de déchargement, qui comporte l'ensemble des éléments indispensables au déchargement, donc y compris le quai d'amarrage, correspond en effet à la définition d'une installation connexe à une installation classée.

#### **4. INCIDENT DU 10 OCTOBRE 2014**

Un désamarrage s'est produit avant le début du déchargement, le navire s'est échoué, sans subir de dommages.

Les installations de l'appontement ont été gravement endommagée.

Un arrêté préfectoral d'urgence a été signé le 5 novembre 2014, imposant avant redémarrage :

- l'analyse des causes de l'incident, concernant notamment l'adéquation des conditions d'amarrage et de la hauteur de souille avec le type de navires réceptionnés sur l'appontement,
- la présentation des modifications techniques et organisationnelles envisagées pour prévenir le renouvellement des incidents.
- la vérifications de l'intégrité de l'appontement (génie civil)
- la vérification des équipements d'amarrage et avis d'un bureau d'étude expert dans le domaine de l'amarrage sur les conditions de remise en service.

L'exploitant a remis en service l'appontement début février 2015, après mise en œuvre des mesures d'urgence.

L'exploitant considère que le désamarrage a été provoqué par une erreur du capitaine du navire. L'inspection considère que les conditions d'amarrage, notamment la position des corps morts, n'étaient pas conformes.

#### **5. AUTRES DISPOSITIONS**

Le projet d'arrêté comporte essentiellement des dispositions concernant la prévention des risques accidentels, notamment la liste des mesures de maîtrises des risques à l'article 6.4.4, jugées importantes pour la réduction de la probabilité et de la gravité des accidents.

Ces mesures, qui pour l'essentiel existent déjà sur le dépôt, devront être conçues et exploitées de manière à garantir leur efficacité, leur cinétique de mise en œuvre et le maintien de leurs performances dans le temps.

Elles feront l'objet d'un examen particulier au cours des visites réalisées par l'inspection des installations classées.

#### **6. PORTER A CONNAISSANCE**

Dans un rapport en date du 20 février 2006, l'inspection des installations classées a porté à connaissance les risques liés au dépôt et à l'appontement :

N° DU SCÉNARIO	DISTANCES RÉGLEMENTAIRE D'EFFETS THERMIQUES (M)		DISTANCE D'EFFETS DE SURPRESSION (M)		
	ZONE DES DANGERS GRAVES	ZONE DES DANGERS SIGNIFICATIFS	ZONE DES DANGERS GRAVES	ZONE DES DANGERS SIGNIFICATIFS	ZONE DES EFFETS INDIRECTS PAR BRIS DE VITRE
5. UVCE SUR ARRACHEMENT BRAS BATEAU (AVEC DÉFAILLANCE DES MESURES DE MAÎTRISE DES RISQUES)	341	375	371	441	882

Une cartographie des zones de risques figure en annexe au rapport du 20 février 2006. Ces dispositions demeurent inchangées. Elles seront éventuellement révisées à la fin de l'instruction de la réactualisation de l'étude de dangers, en 2015.

Les préconisations en matière d'urbanisme dans les zones de dangers, figurant dans le rapport du 20 février 2006, sont les suivantes :

- refuser tout permis de construire dans la zone enveloppe des dangers graves pour la vie humaine, sauf pour ce qui concerne les extensions des installations industrielles n'augmentant pas la population exposée,
- refuser les demandes de permis de construire de bâtiments susceptibles d'augmenter la population exposée dans la zone enveloppe des dangers significatifs pour la vie humaine ; le remplissage des "dents creuses" pourrait être néanmoins autorisé.

## **7. POSITIONNEMENT DE L'EXPLOITANT**

L'exploitant nous a fait parvenir ses observations sur le projet d'arrêté.

Les observations et les réponses apportées par l'inspection, concernant le fondement de l'arrêté figurent dans le tableau ci-dessous.

Les remarques de détail n'ont pas été reprises dans le tableau mais ont fait l'objet d'un examen attentif par l'inspection.

<b>OBSERVATIONS</b>	<b>REPONSES</b>
<b>Références réglementaires</b>	
Demande de retrait de la référence à l'article L551-3 du code de l'environnement	Demande acceptée -l'apportement se trouve entièrement sous la responsabilité de la société COBOGAL, dans le champ de la réglementation sur les installations classées
Demande de retrait de la référence à l'arrêté du 10 mai 2000 concernant les installations SEVESO	Demande acceptée – l'installation permet d'alimenter l'établissement SEVESO mais elle n'est pas en elle-même classée SEVESO
<b>Considéranants</b>	
Demande de suppression d'un considérant évoquant la nécessité de clarifier les responsabilités de l'exploitant	Demande acceptée – le considérant a été modifié.
Demande de suppression de la référence à l'incident du 8 octobre 2008, qui ne concerne pas directement l'installation de déchargement	Demande acceptée
L'arrêté n'est pas fondé car : la sécurité n'a jamais été menacée l'amarrage n'est pas du ressort de l'exploitant Le fondement sur l'article L512-20 n'est pas justifié	Demande rejetée, mais les considérants ont été précisés : L'écartement du navire peut entraîner une fuite massive de gaz et un accident en cas de dysfonctionnement de la mesure de maîtrise des risques ultime constituée par le bras de déconnexion rapide. La sécurité du public est donc susceptible d'être menacée. Les conditions du déchargement dans une installation classée relève bien de la réglementation afférente. L'installation de déchargement, qui comporte l'ensemble des éléments indispensables au déchargement, y compris les équipements d'amarrage, correspond en

OBSERVATIONS	REPOSES
	<p>effet à la définition d'une installation connexe à une installation classée.</p> <p>L'arrêté se fonde sur l'article L512-20 et R512-31.</p>
<p>La réglementation sur les installations classées n'est pas applicable aux manœuvres effectuées par les navires avant les opérations de chargement/déchargement car l'exploitant ne peut pas intervenir sur ces phases d'accostage et d'amarrage</p>	<p>Le projet d'arrêté préfectoral ne réglemente pas les manœuvres des navires.</p>
<p>La responsabilité de l'amarrage est partagée entre le capitaine du navire, l'autorité portuaire et les lamaneurs.</p> <p>La société COBOGAL n'intervient à aucun moment et ne peut se voir imputer la responsabilité des conditions d'amarrage</p>	<p>La police spéciale des installations classées s'exerce sur les installations de déchargement et leurs équipements connexes. Elle ne fait pas obstacle à la police exercée par l'autorité portuaire.</p> <p>L'article 33-2-1 du règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses (AM du 18/07/2000) confirme d'ailleurs l'obligation de se conformer aux autres réglementations en vigueur et la responsabilité conjointe des intervenants :</p> <p><i>Avant la mise en route des opérations, chaque intervenant doit vérifier le bon état des installations dont il a la responsabilité et <b>s'assurer de la mise en œuvre des mesures de sécurité qui le concerne au regard de la réglementation en vigueur, des prescriptions de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et des consignes particulières à chaque installation.</b></i></p> <p><b><u>Le responsable des opérations, l'exploitant et le commandant du navire doivent vérifier en commun, en particulier l'étanchéité des raccords, la mise en place des dispositifs de sécurité, le bon fonctionnement des moyens de télécommunication et des alarmes.</u></b></p>
<p>Le contrôle de la conformité au plan d'amarrage est assuré par l'autorité portuaire</p>	<p>L'autorité portuaire peut contrôler la conformité au plan d'amarrage.</p> <p>L'arrêté pris au titre de la réglementation sur les installations classées peut également imposer à l'exploitant de stopper ou différer le déchargement après contrôle du respect du plan d'amarrage, en vue d'assurer un déchargement en sécurité. Cette prescription est fondée sur l'article L.512-3 du code de l'environnement qui stipule</p> <p><b>« Les conditions d'installation et d'exploitation jugées indispensables pour la protection des intérêts mentionnés à l'article L. 511-1, les moyens « de suivi, de surveillance, » d'analyse et de mesure et les moyens d'intervention en cas de sinistre sont fixés par l'arrêté d'autorisation et, éventuellement, par des arrêtés complémentaires pris postérieurement à cette autorisation. »</b></p> <p>L'arrêté préfectoral peut réglementer les conditions d'exploitation de l'installation de déchargement, notamment les dispositions prises par l'exploitant au moment du déchargement. Compte tenu de la complexité des opérations, l'arrêté ne reprend que les prescriptions indispensables et impose un système de management de la sécurité qui décline par un ensemble de procédures les dispositions imposées par l'arrêté et les objectifs de sécurité.</p>

OBSERVATIONS	REPOSES
	<p>Si le plan d'amarrage n'est pas respecté du fait de dispositifs défectueux sur le navire, qui ne sont pas sous sa responsabilité, l'exploitant n'a pas le pouvoir de modifier ces dispositifs.</p> <p>Grâce à la check-list contresignée par le navire et sa société sous-traitante, spécialisée et compétente sur les opérations de déchargement des navires, il a connaissance de toute anomalie ou situation dégradée concernant l'amarrage, et éventuellement des mesures compensatoires mises en œuvre.</p> <p>Il peut donc et il doit refuser le déchargement en qualité d'exploitant de l'installation de déchargement, qui est placée sous son entière responsabilité.</p> <p>Si le plan d'amarrage n'est pas respecté du fait de dispositifs défectueux placés sous sa responsabilité (lignes d'amarrage, ancrages), il doit surseoir au déchargement <u>et</u> mettre ces équipements en conformité.</p> <p>Afin d'éviter une situation de blocage au moment du déchargement, il peut adresser des pré-requis sur les dispositifs d'amarrage aux navires, afin d'assurer la compatibilité des équipements.</p>



## **8. CONCLUSION**

Le projet d'arrêté préfectoral proposé en annexe au présent rapport détaille les prescriptions applicables à l'installation, qui permettent :

- de clarifier les responsabilités de la société COBOGAL en qualité d'exploitant de l'installation de déchargement de gaz inflammable liquéfié,
- de réunir toutes les prescriptions relatives à l'installation de déchargement de gaz dans un arrêté préfectoral indépendant de celui du dépôt desservi par l'installation,
- de renforcer la sécurité des opérations de déchargement, en prenant en compte le retour d'expérience des incidents s'étant produit dans l'installation.

Compte tenu des éléments exposés dans le présent rapport, nous proposons au Comité départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques de se prononcer favorablement sur le projet de prescriptions complémentaires joint en annexe.

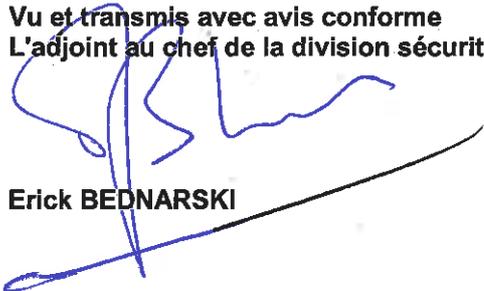
En application du Code de l'environnement (articles L.124-1 à L.124-8 et R.124-1 à R.124-5) et dans le cadre de la politique de transparence et d'information du public de ministère en charge de l'environnement, ce rapport sera mis à disposition du public sur le site Internet de la DREAL.

**L'inspectrice des installations classées,  
inspectrice de l'environnement,**



**Monique ALLAUX**

**Vu et transmis avec avis conforme  
L'adjoint au chef de la division sécurité industrielle**



**Erick BEDNARSKI**

Copie à : SPR-SDIS

