

Unité départementale du Rhône  
63 Avenue Roger Salengro  
69 100 Villeurbanne

Villeurbanne, le 17/08/2022

## **Rapport de l'Inspection des installations classées**

Visite d'inspection du 28/02/2022

### **Contexte et constats**

Publié sur



#### **KEOLIS LYON (LA SOIE)**

88 rue de la Poudrette  
69 100 Villeurbanne

Références : UD-R-CTESSP-22-198-AL

### **1) Contexte**

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 28/02/2022 dans l'établissement KEOLIS LYON (LA SOIE) implanté 88 rue de la Poudrette 69 100 Villeurbanne. L'inspection a été annoncée le 25/01/2022. Cette partie « Contexte et constats » est publiée sur le site Géorisques (<https://www.georisques.gouv.fr/>).

La présente visite d'inspection fait suite à un accident intervenu en novembre 2020 sur la station de carburant et ayant entraîné un déversement de gasoil et une pollution des sols et des eaux souterraines. L'objectif de la présente visite était de revenir sur le déroulement de cet accident et de contrôler les mesures mises en œuvre par l'exploitant.

La présente visite d'inspection a par ailleurs été l'occasion de contrôler les suites données par l'exploitant aux demandes formulées par l'Inspection à l'issue de la visite précédente du 07/11/2019. Les constats soldés depuis cette visite n'ont pas été abordés.

#### **Les informations relatives à l'établissement sont les suivantes :**

- KEOLIS LYON (LA SOIE)
- 88 rue de la Poudrette 69 100 Villeurbanne
- Code AIOT dans GUN : 0006110392
- Régime : E
- Statut Seveso : Non Seveso
- Non IED – MTD

La société KEOLIS LYON a repris, dans le cadre d'une délégation, l'exploitation de l'unité technique de La Soie (UTS) implantée en 1980 par la société des Transports en Commun Lyonnais (TCL).

Situé 88, rue de la Poudrette à Villeurbanne, le site est autorisé au titre de la réglementation sur les ICPE par l'arrêté préfectoral du 13/05/1980 modifié par l'arrêté préfectoral du 20/05/2021.

Les activités actuellement exercées au sein de l'établissement sont principalement le remisage de bus, l'entretien de véhicules et le stockage et la distribution de carburant. Il relève ainsi des rubriques et régimes suivants au titre de la nomenclature des ICPE :

- 2930-1 (atelier de réparation et d'entretien de véhicules à moteur) → Enregistrement (anciennement Autorisation)
- 1435-2 (station-service) → Déclaration avec contrôle périodique

Le site relève également du régime de la déclaration avec contrôle périodique pour les rubriques 1413-1 (station GNV), 2910-A (combustion) et 4734-2 (produits pétroliers).

**Les thèmes de visite retenus sont les suivants :**

- Risques accidentels – Risque incendie (suite de la visite précédente)
- Risques accidentels – Accident (accident signalé en novembre 2020)
- Risques chroniques – SSP (pollution causée par l'accident signalé en novembre 2020)
- Risques accidentels – Risque de pollution accidentelle

## **2) Constats**

### **2-1) Introduction**

Le respect de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement relève de la responsabilité de l'exploitant. Le contrôle des prescriptions réalisé ne se veut pas exhaustif, mais centré sur les principaux enjeux recensés et à ce titre, ne constitue pas un examen de conformité de l'administration à l'ensemble des dispositions qui sont applicables à l'exploitant. Les constats relevés par l'inspection des installations classées portent sur les installations dans leur état au moment du contrôle.

À chaque point de contrôle est associée une fiche de constat qui comprend notamment les informations suivantes :

- le nom donné au point de contrôle
- la référence réglementaire de la prescription contrôlée
- si le point de contrôle est la suite d'un contrôle antérieur, les suites retenues lors de la précédente visite
- la prescription contrôlée
- à l'issue du contrôle :
  - le constat établi par l'inspection des installations classées
  - les observations éventuelles
  - le type de suites proposées (voir ci-dessous)
  - le cas échéant la proposition de suites de l'inspection des installations classées à Monsieur le Préfet ; il peut par exemple s'agir d'une lettre de suite préfectorale, d'une mise en demeure, d'une sanction, d'une levée de suspension, ...

Il existe trois types de suites :

- « avec suites administratives » : les non-conformités relevées conduisent à proposer à Monsieur le Préfet, conformément aux articles L.171-7 et L.171-8 du code de l'environnement, des suites administratives (mise en demeure, astreinte, amende...). Dans certains cas, des prescriptions complémentaires peuvent aussi être proposées.
- « susceptible de suites administratives » : lorsqu'il n'est pas possible en fin d'inspection de statuer sur la conformité ou lorsque les faits n'engagent pas la sécurité à court terme. L'exploitant doit transmettre les justificatifs de conformité dans le délai défini par l'inspection des installations classées. Dans le cas contraire, il pourra être proposé à Monsieur le Préfet, conformément aux articles L.171-7 et L.171-8 du code de l'environnement, des suites administratives.
- « sans suite administrative » : aucune non-conformité n'a été constatée, des observations peuvent toutefois être formulées.

## 2-2) Bilan synthétique des fiches de constats

Les fiches de constats disponibles en partie 2-4 fournissent les informations de façon détaillée pour chaque point de contrôle. Leur synthèse est la suivante :

**Les fiches de constats suivantes font l'objet d'une proposition de suites administratives :**

Nom du point de contrôle	Référence réglementaire	Propositions de suites de l'inspection des installations classées à l'issue de la <u>présente</u> l'inspection (1)
Installations électriques	AP du 13/05/1980, article 1 §1.6.1.5	Lettre de suite préfectorale
Accident du 03/11/2020, circonstances et causes	Code de l'environnement, article R.512-69	Lettre de suite préfectorale
Accident du 03/11/2020, conséquences et impacts	Code de l'environnement, article R.512-69	Lettre de suite préfectorale
Accident du 03/11/2020, mesures prises ou envisagées	Code de l'environnement, article R.512-69	Lettre de suite préfectorale
Dispositifs d'obturation des réseaux	APC du 20/05/2021, article 6	Mise en demeure, respect de prescriptions

(1) s'applique à compter de la date de la notification de l'acte ou de la date de la lettre de suite préfectorale

**Les fiches de constats suivantes ne font pas l'objet de propositions de suites administratives :**

Nom du point de contrôle	Référence réglementaire	Autre information
Accident du 03/11/2020, suivi et gestion de la pollution	Code de l'environnement, Article L.511-20	cf. demande et observation de l'Inspection

## 2-3) Ce qu'il faut retenir des fiches de constats

L'accident connu de l'exploitant le 03/11/2020 est à l'origine d'une pollution des sols et des eaux souterraines restant dans les limites du site à ce stade des investigations. Cette visite d'Inspection a permis de constater que l'exploitant a mis en œuvre ou engagé des mesures en termes de diagnostic, de surveillance et de traitement de la pollution. Aussi, pour le moment l'Inspection ne propose pas de fixer des prescriptions complémentaires et demande à l'exploitant de répondre aux demandes figurant dans le présent rapport.

Cette visite d'inspection a également permis de relever des non-conformités vis-à-vis des prescriptions examinées. L'exploitant devra fournir, selon les délais mentionnés dans les fiches constats du présent rapport, les éléments permettant de justifier de la mise en œuvre des actions correctives nécessaires pour les lever.

En outre, il est proposé à Monsieur le préfet du Rhône de mettre en demeure la société KEOLIS LYON de respecter la prescription relative à la mise en place d'un dispositif d'obturation signalé et actionnable en toute circonstance sur chacun des deux points de rejet, dans un délai 9 mois.

## 2-4) Fiches de constats

### 1 – Nom du point de contrôle : Installations électriques

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Préfectoral du 13/05/1980, article 1 §1.6.1.5
<b>Thème(s) :</b> Risque accidentel, Risque incendie
<b>Prescription contrôlée :</b> Matériel électrique vérifié périodiquement et bon fonctionnement permanent des organes nécessaires à la mise en œuvre des dispositifs de sécurité.
<b>Constats :</b> Lors de la visite du 07/11/2019, l'Inspection a constaté que le rapport de vérification des installations électriques du 30/01/2019 mettait en évidence 19 non conformités.  Lors de la visite du 28/02/2022, l'Inspection a consulté le rapport de vérification de février 2021 et constate que 18 écarts ont été mis en évidence, que 8 de ces écarts étaient déjà signalés depuis le 14/01/2019 et que plusieurs écarts sont susceptibles d'aggraver le risque incendie (notamment protection contre les surintensités). L'exploitant a indiqué qu'il procède lui-même à la correction des anomalies et que leur traitement a pris du retard. Il n'a pas été en mesure d'indiquer ce qui a été traité ou non, mais a précisé que les travaux effectués sont tracés. Postérieurement à la visite, il a transmis les bons de travaux correspondant aux corrections effectuées suite aux vérifications de 2019 et 2021, ainsi que le rapport de la vérification effectuée en février 2022.  L'Inspection constate que les écarts ont globalement été corrigés et que le dernier rapport mentionne 6 écarts (dont 4 nouveaux) principalement liés à la protection des personnes, mais qu'un écart signalé en 2019 lié à la protection contre les surintensités (JS/220119/133137/0) demeure alors qu'il apparaît corrigé dans les 2 bons de travaux transmis.
<b>Type de suites proposées :</b> Avec suites
<b>Proposition de suites :</b> Lettre de suite préfectorale <b><u>Demande :</u></b> L'Inspection demande à l'exploitant, dans un délai de 3 mois : <ul style="list-style-type: none"><li>• de corriger l'écart mis en évidence s'agissant de la protection contre les surintensités ;</li><li>• d'expliquer l'incohérence entre les bons de travaux transmis et la persistance de cet écart.</li></ul>

### 2 – Nom du point de contrôle : Accident du 03/11/2020, circonstances et causes

<b>Référence réglementaire :</b> Code de l'environnement, article R.512-69
<b>Thème(s) :</b> Risque accidentel, Accident
<b>Prescription contrôlée :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Déclaration dans les meilleurs délais à l'Inspection des accidents ou incidents de nature à porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 511-1.</li><li>• Rapport d'accident ou d'incident transmis par l'exploitant, précisant notamment les circonstances et les causes de l'accident ou de l'incident.</li><li>• Transmission d'une actualisation si les informations fournies ou les conclusions tirées sont modifiées par des éléments nouveaux révélés par une enquête plus approfondie.</li></ul>
<b>Constats :</b> L'exploitant a signalé le 10/11/2020 un déversement de gasoil dont il a eu connaissance le 03/11/2020, puis a transmis le 07/12/2020 le rapport d'accident correspondant. Lors de la visite, il a ajouté que le chef d'atelier avait identifié depuis 1 mois une perte de gasoil au regard des volumes livrés et consommés, et a fait l'hypothèse d'un défaut d'enregistrement.  Le rapport transmis indique que la rupture d'un joint de bride a occasionné une fuite régulière de carburant dans le compartiment des vannes de manœuvre des cuves (mises sous pression liées au remplissage des réservoirs). Le gasoil a migré de ce compartiment vers la rétention des cuves via des fourreaux de passage de câbles (photos en annexe). Lors de la visite, l'exploitant a précisé que le gasoil a en fait migré via ces fourreaux dans le trou d'homme surplombant une cuve. Selon lui, la liaison entre la cuve et le trou d'homme devait être étanche par conception. Il s'est avéré qu'elle ne l'est pas et le gasoil a migré du trou d'homme vers l'ancienne rétention dans laquelle ont été installées les cuves double enveloppe (fosse maçonnée, bétonnée lors des travaux de rénovation).

D'après le rapport transmis par l'exploitant, la pompe de relevage située dans l'ancienne rétention des cuves a envoyé le gasoil vers le séparateur d'hydrocarbures, jusqu'à fonctionnement du by-pass ayant conduit à la surverse vers le réseau EU/EP de la Métropole de Lyon.

Lors de la visite, l'exploitant a précisé que cette pompe permet de récupérer les eaux pluviales recueillies dans l'ancienne rétention, qu'il pensait étanche. Il a indiqué qu'il a alerté la Métropole de Lyon le 03/11/2020. Il a ajouté que l'obturateur et l'alarme du séparateur ne se sont pas déclenchés lors de cet événement, contrairement à ce qui est indiqué dans son rapport.

Par ailleurs, au vu des éléments transmis par l'exploitant depuis l'accident et présentés lors de la visite, il s'avère que l'ancienne rétention n'est pas étanche et qu'une quantité significative de gasoil a également migré vers le sol et les eaux souterraines (cf. fiches de constats suivantes).

La cause directe identifiée par l'exploitant est la défaillance du joint de bride.

Il n'identifie pas de causes profondes dans son rapport. L'Inspection estime que les éléments présentés par exploitant lors de la visite montrent que plusieurs faits successifs – dont les causes profondes restent à identifier par l'exploitant – ont participé à une détection tardive de la fuite et au rejet prolongé de gasoil vers le réseau public et vers les sols et les eaux souterraines. Sans exhaustivité, il apparaît notamment nécessaire d'analyser les points suivants :

- défaut d'investigations et d'actions faisant suite à l'écart volumes livrés / consommés ;
- conception des installations permettant un écoulement de la fuite depuis le compartiment des vannes jusqu'à l'ancienne rétention non étanche des cuves et une pompe de relevage ;
- absence ou défaillance des moyens matériels ou organisationnels qui auraient pu permettre de détecter la présence de gasoil aux différents points (compartiment des vannes, trou d'homme, ancienne rétention, pompe, séparateur d'hydrocarbures).

**Type de suites proposées :** Avec suites

**Proposition de suites :** Lettre de suite préfectorale

**Demande :** L'Inspection demande à l'exploitant de transmettre dans un délai de 2 mois une actualisation de son rapport d'accident s'agissant :

- des circonstances de l'accident, s'agissant de la correction des erreurs et imprécisions et de l'intégration des éléments nouveaux ;
- de l'analyse des causes profondes, à compléter en considérant toute la chaîne de l'événement ayant conduit au rejet prolongé de gasoil vers le réseau public et vers les sols et les eaux souterraines.

Il transmettra également, dans le même délai, les justificatifs de vérification et de maintenance régulière des dispositifs d'alarme et d'obturation automatique du séparateur d'hydrocarbures.

### 3 – Nom du point de contrôle : Accident du 03/11/2020, conséquences et impacts

**Référence réglementaire :** Code de l'environnement, article R.512-69

**Thème(s) :** Risque accidentel, Accident

**Prescription contrôlée :**

- Rapport d'accident ou d'incident transmis par l'exploitant, précisant notamment les substances dangereuses en cause et, s'il y a lieu, les effets sur les personnes et l'environnement.
- Transmission d'une actualisation si les informations fournies ou les conclusions tirées sont modifiées par des éléments nouveaux révélés par une enquête plus approfondie.

**Constats :**

Dans le rapport d'accident transmis le 07/12/2020, l'exploitant indique que l'accident a eu un impact sur la STEP de la Feyssine. Il précise que le volume de carburant a été principalement contenu dans la rétention des cuves, et que le volume rejeté dans le réseau EU/EP n'est pas connu.

Lors de la visite, l'exploitant a indiqué qu'il estime à environ 90 m<sup>3</sup> la quantité de gasoil « perdu » d'après les données de livraison et de distribution. Environ 20 m<sup>3</sup> ont été pompés dans l'ancienne rétention. Les investigations ont révélé environ 10 m<sup>3</sup> de flottant dans la nappe. Par déduction, la quantité rejetée au réseau public est estimée à environ 60 m<sup>3</sup>.

Il a ajouté que l'impact sur la STEP était en cours d'étude. La Métropole de Lyon a estimé à environ 30 k€ le coût total de cet impact. L'exploitant a indiqué que cette estimation était encore en discussion, notamment parce que des arrivées d'hydrocarbures étaient déjà détectées dans le secteur plusieurs mois avant l'accident (plusieurs entreprises concernées).

D'après l'exploitant, les conséquences économiques sont principalement liées à la perte de carburant (environ 100 k€), à la gestion des déchets (environ 30 k€ à ce stade), à l'impact sur la STEP réceptrice et à la gestion de la pollution des sols et de la nappe (coût du traitement compris entre 382 et 495 K€ pour d'après le plan de gestion transmis). Le montant global était d'environ 200 k€ lors de la visite. Ces montants ne sont pas précisés dans le rapport d'accident.

Par ailleurs, l'exploitant a transmis le diagnostic des sols (rapport du 05/03/2021) et le diagnostic complémentaire (rapport du 10/11/2021) réalisés, qui mettent en évidence une pollution des sols et des eaux souterraines liée à l'accident :

- impact significatif en hydrocarbures dans les sols (jusqu'à 8 300 mg/kg MS), y compris dans la zone de battement de la nappe (à partir de 14 m) ;
- impact significatif en hydrocarbures dans les eaux souterraines, avec présence de phase pure.

Lors de la visite, le prestataire a indiqué qu'à ce stade des investigations, aucune pollution hors site n'est révélée (absence de détection sur les 2 ouvrages en aval éloigné). Il est relevé la présence de flottant au droit de la rétention (avec un faible gradient hydraulique, donc a priori peu mobile) et la présence de dissous au niveau du piézomètre intermédiaire (160 µg/l en janvier et rien en novembre, manque de recul pour conclure sur l'éventuelle migration de la lentille).

La pollution des sols et des eaux souterraines n'apparaît pas dans le rapport d'accident.

Le suivi et la gestion de cette pollution sont abordées dans la fiche de constats suivante.

**Type de suites proposées :** Avec suites

**Proposition de suites :** Lettre de suite préfectorale

**Demande :** L'Inspection demande à l'exploitant de transmettre dans un délai de 2 mois une actualisation de son rapport s'agissant des conséquences de l'accident (intégration des éléments nouveaux concernant le volume de gasoil, l'impact environnemental et l'impact économique).

#### 4 – Nom du point de contrôle : Accident du 03/11/2020, suivi et gestion de la pollution

**Référence réglementaire :** Code de l'environnement, Article L.511-20

**Thème(s) :** Risques chroniques, Sites et sols pollués

**Prescription contrôlée :**

En vue de protéger les intérêts visés à l'article L. 511-1, le préfet peut prescrire la réalisation des évaluations et la mise en œuvre des remèdes que rendent nécessaires soit les conséquences d'un accident ou incident survenu dans l'installation.

**Constats :**

Le rapport de diagnostic complémentaire du 10/11/2021 mentionne la présence de faibles teneurs en benzène et hydrocarbures dans les gaz du sol. Lors de la visite, l'exploitant a indiqué que les mesures ont été réalisées en février 2021, que des mesures sous dalle sont prévues dans l'atelier et qu'une campagne estivale peut être envisagée pour les polluants volatils.

Lors de la visite, le prestataire accompagnant l'exploitant dans l'élaboration de son plan de gestion a fourni les indications suivantes :

- le terme source dans les sols présente une faible surface et est difficilement accessible, car situé sous la rétention. Au vu du résultat des investigations, il a été considéré que cette source est minime et que la pollution est descendue directement dans le toit de la nappe ;
- le terme source considéré dans le plan de gestion est donc la lentille de flottant autour du parc à cuves, avec des incertitudes sur son extension sous l'atelier de maintenance en aval et sous le parking en amont ;
- la stratégie retenue par l'exploitant est le retrait du flottant par pompage/écrémage, avec réinjection en amont pour tenter de récupérer le flottant sous la rétention ;
- l'objectif est d'atteindre une asymptote de traitement ;
- le plan de conception des travaux était en cours, un essai d'écrouage était prévu fin mars et la réalisation des travaux était envisagée au mieux à l'été.

Suite à la visite, l'exploitant a transmis son plan de gestion (14/02/2022).

S'agissant du suivi des eaux souterraines, l'exploitant a mis en place 3 piézomètres supplémentaires pour compléter le puits et les 5 piézomètres utilisés pour le diagnostic. Il a transmis postérieurement à la visite, le 05/04/2022 un dossier de porter à connaissance relatif à la

régularisation des 9 piézomètres réalisés (rubrique 1.1.1.0 de la nomenclature IOTA).

Par message électronique du 08/03/2022, il s'est engagé à effectuer une surveillance selon les modalités suivantes :

- suivi mensuel en phase travaux : profondeur de la nappe et épaisseur du flottant sur les ouvrages PZ1 à PZ5 (ancienne rétention) et PZ7 (ouvrage intermédiaire) ;
- suivi trimestriel pendant et après les travaux : profondeur de la nappe et prélèvements d'eau pour analyses HCT + BTEX sur les ouvrages PZ6 à PZ9 (amont, intermédiaire, aval et aval éloigné).

Cet engagement est cohérent avec les préconisations émises par son prestataire lors de la visite.

**Type de suites proposées :** Sans suites administratives

**Proposition de suites :**

**Demande :** L'inspection demande à l'exploitant :

- de mettre en œuvre la surveillance des eaux souterraines conformément à son engagement, et sur une durée de 4 ans au minimum ;
- de mettre en œuvre les travaux de dépollution prévus dans son plan de gestion ;
- de transmettre, à l'issue de la mise en œuvre des mesures de gestion, un rapport de synthèse comprenant le détail des mesures de gestion mises en œuvre, la description des pollutions résiduelles et le bilan de la surveillance de la qualité des eaux souterraines. Au vu de ces éléments, l'Inspection jugera si les travaux de dépollution mis en œuvre par l'exploitant sont suffisants et s'il peut être envisagé l'arrêt de la surveillance.

À ce stade, compte tenu de l'absence de pollution hors site détectée et de l'engagement volontaire de l'exploitant dans la démarche, l'Inspection ne propose pas au préfet de prescrire ces dispositions.

**Observation :** Dans le cadre des investigations complémentaires, l'Inspection invite l'exploitant à réaliser la mesure des polluants volatils dans les gaz du sol en période estivale (ou en période hivernale dans le cas de bâtiments chauffés).

## 5 – Nom du point de contrôle : Accident du 03/11/2020, mesures prises ou envisagées

**Référence réglementaire :** Code de l'environnement, article R.512-69

**Thème(s) :** Risque accidentel, Accident

**Prescription contrôlée :**

Rapport d'accident ou d'incident transmis par l'exploitant, précisant notamment :

- les mesures d'urgence prises,
- les mesures prises ou envisagées pour éviter un accident ou un incident similaire et pour en pallier les effets à moyen ou à long terme.

**Constats :**

Dans le rapport d'accident transmis le 07/12/2020, l'exploitant indique les mesures prises les 3 et 4 novembre 2020, dont le remplacement des joints de toutes les brides situées dans le compartiment des nourrices et l'information du gestionnaire du réseau EU/EP.

Lors de la visite, l'exploitant a confirmé qu'il n'a pas pris ou envisagé d'autres mesures pour éviter un accident similaire ou pour en limiter les effets, par exemple par une détection et une localisation plus rapide.

Dans son rapport d'accident, il indique que la zone ne peut pas être placée sous détection/alarme – sans en préciser les raisons techniques – et que seule la vérification visuelle est possible. Or, il a confirmé lors de la visite que le compartiment des vannes ne faisait pas l'objet d'un contrôle visuel régulier de sa part. En outre, l'Inspection note que, même en ayant connaissance d'une probable perte importante de gasoil, l'exploitant n'a procédé à un contrôle visuel que très tardivement.

Par ailleurs, l'exploitant a précisé lors de la visite que la question de l'étanchéité de la liaison entre cuve et trou d'homme était en cours d'expertise judiciaire et que, le cas échéant, sa reprise serait délicate (cuve en exploitation). S'agissant du passage de câbles entre compartiment des vannes et trou d'homme, il a déclaré qu'il n'avait prévu aucune action à ce stade, mais qu'il pourrait l'envisager après la visite de l'expert.

S'agissant du rejet vers le réseau public, l'exploitant a déclaré que la pompe de relevage fonctionne de manière automatique, sans dispositif de détection, et que l'effluent pompé ne peut être

contrôlé visuellement. Il a ajouté que le séparateur d'hydrocarbures situé entre la pompe de relevage et le rejet au réseau public est équipé d'une alarme (détection d'hydrocarbures par sonde) et d'un obturateur automatique (bonde actionnée par flotteur). Comme mentionné dans la fiche de constats n°2, ces dispositifs n'ont pas fonctionné lors de l'évènement.

Les mesures relatives au suivi et à la gestion de la pollution issue de l'accident sont abordées dans la fiche de constats précédente.

**Type de suites proposées :** Avec suites

**Proposition de suites :** Lettre de suite préfectorale

**Demande :** L'Inspection demande à l'exploitant, à l'issue de l'analyse des causes profondes mentionnée dans la fiche de constats n°2, de définir les mesures à mettre en œuvre pour éviter ou limiter les effets d'un accident similaire. L'exploitant transmettra dans un délai de 2 mois :

- un document précisant et justifiant, en lien avec l'analyse des causes, les mesures envisagées et celles écartées ou retenues ;
- le rapport d'accident actualisé, intégrant les mesures retenues ;
- un plan d'actions précisant le calendrier de mise en œuvre de ces mesures. Celles-ci pourront faire l'objet d'une proposition de prescriptions complémentaires.

## 6 – Nom du point de contrôle : Dispositifs d'obturation des réseaux

**Référence réglementaire :** Arrêté Préfectoral Complémentaire du 20/05/2021, article 6

**Thème(s) :** Risque accidentel, Risque de pollution accidentelle

**Prescription contrôlée :** Un obturateur signalé et actionnable en toute circonstance est mis en place sur chacun des deux points de rejet.

**Constats :**

Lors de la visite, interrogé par l'Inspection, l'exploitant a déclaré qu'il n'a pas mis en place les dispositifs d'obturation requis pour les 2 points de rejet (Sud et Nord).

L'exploitant a ajouté, et rappelé par message du 12/07/2022, que les réseaux d'eau feront prochainement l'objet de travaux lourds en lien avec le projet de création de la ligne de Tramway T9 (début des travaux prévu en 2023). Dans son message, il sollicite un aménagement de la prescription, avec un délai de mise en œuvre à échéance fin 2024.

L'Inspection estime que le délai de mise en œuvre proposé par l'exploitant n'est pas acceptable. Pour mémoire, indépendamment des travaux prévus, l'arrêté préfectoral du 13/05/1980 (article 1, § 1.4.3) disposait déjà que « les eaux susceptibles d'être polluées accidentellement doivent pouvoir être isolées de leur déversement normal ».

De plus, en contrepartie du délai de mise en œuvre sollicité, il n'évoque pas de mesures compensatoires dont la mise en œuvre permettrait – dans l'attente de la mise en conformité – de limiter le risque de pollution en cas d'accident.

**Type de suites proposées :** Avec suites

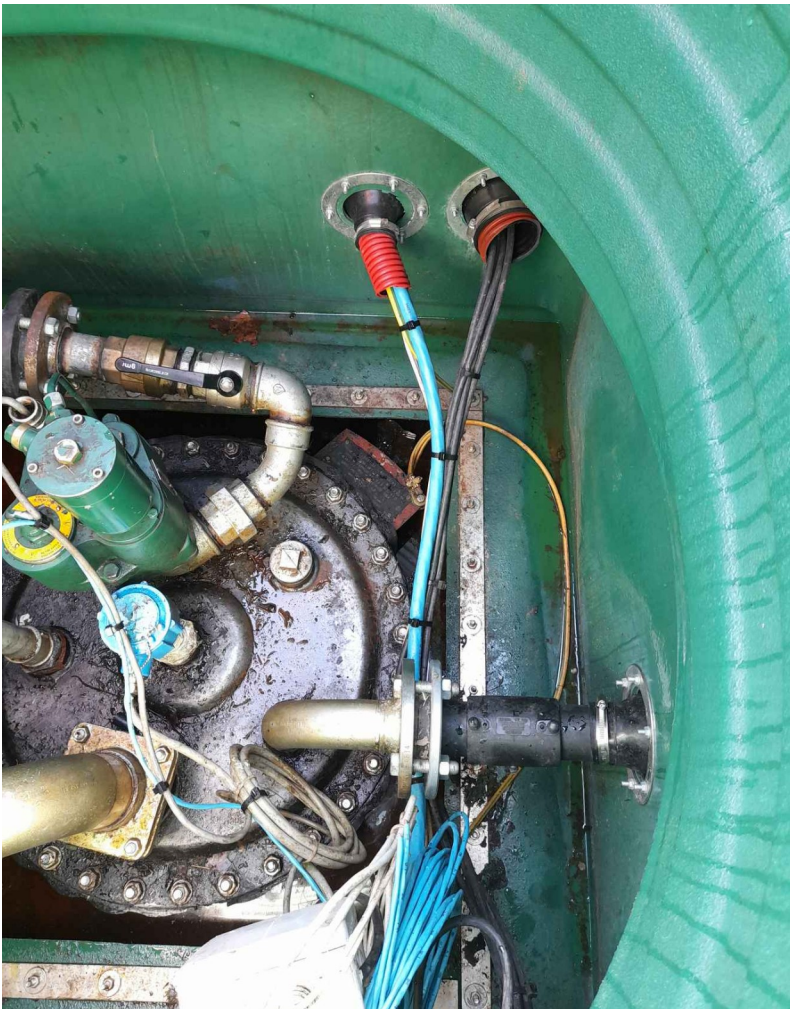
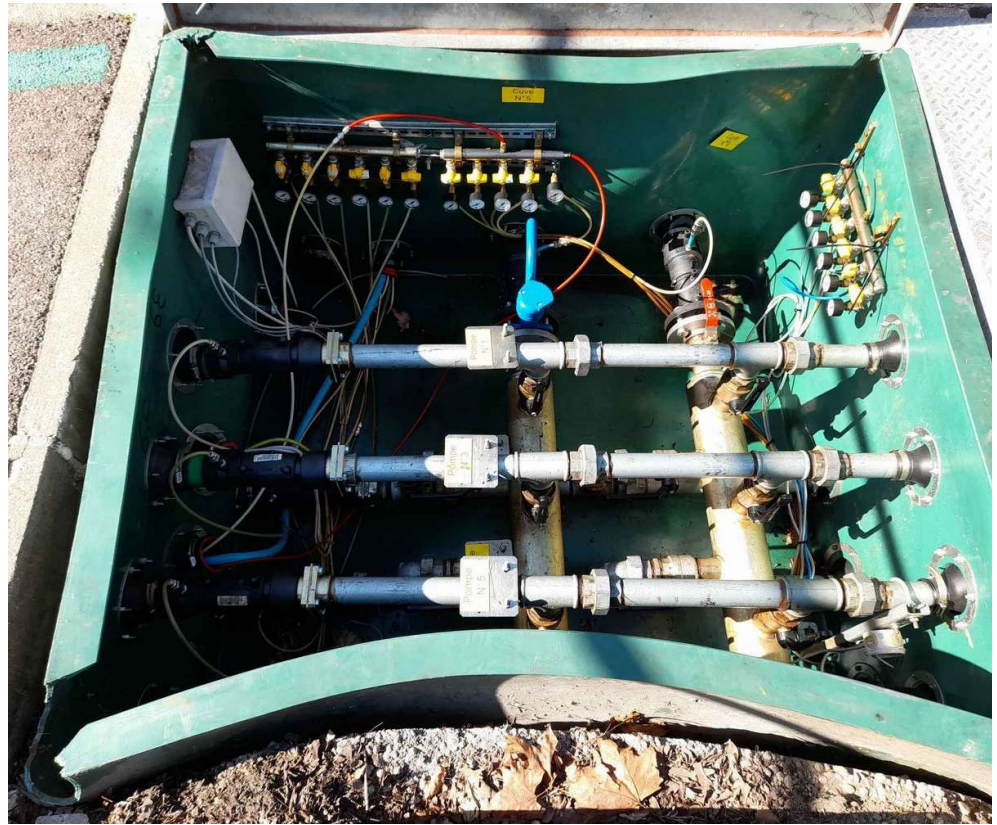
**Proposition de suites :** Mise en demeure, respect de prescriptions

**Demande :** L'Inspection demande à l'exploitant de mettre en place sur chacun des deux points de rejet, dans un délai de 9 mois, un dispositif d'obturation signalé et actionnable en toute circonstance.



## ANNEXE - PHOTOGRAPHIES

**Photo n°1 :**  
Compartiment  
des vannes



**Photo n°2 :**  
En haut, passages de câbles entre  
le compartiment des vannes et la  
rétention de la cuve