

Unité départementale de la Gironde
Cité administrative
2, rue Jules Ferry
BP 55
33090 BORDEAUX CEDEX

BORDEAUX, le 27/03/2023

Rapport de l'Inspection des installations classées

Visite d'inspection du 10/03/2023

Contexte et constats

Publié sur 

Les Docks Pétroliers d'Ambès (DPA)

Avenue des Guerlandes
33530 Bassens

Références : 23-351
Code AIOT : 0005205150

1) Contexte

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 10/03/2023 dans l'établissement Les Docks Pétroliers d'Ambès (DPA) implanté Avenue des Guerlandes Nouvelle route d'Ambès 33530 Bassens. Cette partie « Contexte et constats » est publiée sur le site Géorisques (<https://www.georisques.gouv.fr/>).

Les informations relatives à l'établissement sont les suivantes :

- Les Docks Pétroliers d'Ambès (DPA)
- Avenue des Guerlandes Nouvelle route d'Ambès 33530 Bassens
- Code AIOT : 0005205150
- Régime : Autorisation
- Statut Seveso : Seveso seuil haut
- IED : Non

La société DPA exploite un dépôt pétrolier à BASSENS, classé « SEVESO seuil haut ».

La capacité de stockage est d'environ 380 000 m³ pour 25 réservoirs. Les plus gros réservoirs contiennent environ 30 000 m³ de produit.

Les produits stockés sont : essences (SP95/SP98), gazole, jet (carburacteur), fioul domestique, additifs pétroliers, lubrifiants, bio carburants (éthanol, ester méthylique d'huile végétale).

La réception des produits est assurée par 3 pipelines provenant de CCMP-Pauillac, SPBA-Ambès, Diester-Bassens.

L'expédition des produits est assurée par camions et par trains.

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.

A 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. 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 pour des faits n'engageant pas la sécurité et dont le retour à la conformité peut être rapide, l'exploitant doit transmettre à l'inspection des installations classées dans un délai court les justificatifs de conformité. 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 ».

2-2) Bilan synthétique des fiches de constats

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

Les fiches de constats suivantes sont susceptibles de faire l'objet de propositions de suites administratives :

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Si le point de contrôle provient d'une <u>précédente</u> inspection : suite(s) qui avai(ent) été donnée(s)	Autre information
1	Maintenance des voies	Arrêté Préfectoral du 11/08/2015, article 6.3	Susceptible de suites	Sans objet
7	Poste de chargement / déchargement des wagons citernes – arrêt urgence	Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 8	/	Sans objet
9	Poste de chargement / déchargement des wagons citernes – rétention	Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 14.4	/	Sans objet

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

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Si le point de contrôle provient d'une <u>précédente</u> inspection : suite(s) qui avai(ent) été donnée(s)	Autre information
2	Maintenance et visite courante	Arrêté Préfectoral du 11/08/2015, article 6.4	Susceptible de suites	Sans objet
3	Chargement wagons de produits de catégorie C	Arrêté Préfectoral du 16/01/2004, article 14.2	/	Sans objet
4	Poste de chargement / déchargement des wagons citernes – rupture bras	Arrêté Préfectoral du 16/01/2004, article 41.1	/	Sans objet
5	Poste de chargement / déchargement des wagons citernes – sur-remplissage	Arrêté Préfectoral du 16/01/2004, article 41.2	/	Sans objet
6	Poste de chargement / déchargement des wagons citernes – moyens incendie	Arrêté Préfectoral du 16/01/2004, article 41.3	/	Sans objet
8	Poste de chargement / déchargement des wagons citernes – fermeture	Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 9.3	/	Sans objet

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

L'inspection du 10 mars 2023 avait pour objectif de :

- contrôler les suites données à l'inspection du 4 février 2022 portant en particulier sur la surveillance, le contrôle et la maintenance des infrastructures ferroviaires du site,
- contrôler les dispositions aujourd'hui applicables à l'installation de chargement des wagons citernes et discuter des évolutions prévues dans le cadre du porter à connaissance déposé le 26/01/2023 pour charger des produits de catégorie B.

Il en ressort que l'exploitant a bien pris en compte les observations de l'inspection de 2022 et a engagé un travail important de remise à plat et de consolidation dans le suivi et la maintenance de ses infrastructures ferroviaires.

2-4) Fiches de constats

N° 1 : Maintenance des voies

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 11/08/2015, article 6.3
Thème(s) : Risques accidentels, Voies ferrées
Point de contrôle déjà contrôlé : <ul style="list-style-type: none"> • lors de la visite d'inspection du 04/02/2022 • type de suites qui avaient été actées : Susceptible de suites
Prescription contrôlée : L'exploitant réalise ou fait réaliser les travaux de maintenance préconisés lors du contrôle. Pour chaque préconisation, il indique dans un document de suivi la date de planification et de réalisation des travaux et tient les justificatifs de la réalisation à la disposition de l'inspection des installations classées. Ces documents doivent permettre de contrôler que l'ensemble des préconisations a été réalisée à la suite des contrôles annuels visés à l'article 6.2.
Constats : Constats de l'inspection du 4/02/2022: L'analyse des documents INFRAFER 2020 et 2021-contrôles annuels des infrastructures ferroviaires fait ressortir : <ul style="list-style-type: none"> - la répétition entre 2020 et 2021 de défauts classés en VI alors qu'à ce niveau, les corrections doivent être traitées au maximum dans l'année, - la répétition entre 2020 et 2021 d'un défaut classé en VR (Côte de Protection de Pointe de Gauche sur B3V 10 et Course des aiguilles TJD) alors que ce type de défaut d'après les recommandations impose une réparation immédiate et l'arrêt de la circulation dans l'attente de la correction. - l'identification dans le rapport 2021 de 3 défauts classés en VR (voie F) nécessitant donc une interdiction de circulation dans l'attente de la correction des défauts. <p>L'exploitant a précisé que sur la base de l'arrêté du 28 septembre 2016 portant un référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulations de voyageurs, il réalise une analyse de criticité suite aux conclusions de l'expertise technique du prestataire INFRAFER et une hiérarchisation des travaux en fonction de l'utilisation des voies.</p> <p>Les rapports INFRAFER et l'analyse de criticité réalisée par DPA ne sont pas en cohérence sur les seuils d'alerte (arrêt et intervention) et sur les échéances des travaux à réaliser, ceci en particulier pour les voies B, C, T et les appareils associés (voies de secours).</p> <p>Il appartient donc à l'exploitant de mettre en cohérence les différents documents relatifs à la maintenance et au suivi de ses infrastructures ferroviaires notamment en précisant le référentiel appliqué: prescriptions opposables découlant de règlements sans possibilité de dérogation et les bonnes pratiques retenues du référentiel de l'annexe 1.</p> <p>DPA doit revoir son plan de surveillance et de maintenance qui précisera les critères d'acceptabilité des défauts, les actions à réaliser et les engagements de réalisation de travaux.</p> <p>Le SGS sera également à réviser pour intégrer, le cas échéant, les aménagements et allègements aux bonnes pratiques de l'annexe 1 de l'arrêté du 28 septembre 2016.</p> <p>L'exploitant a indiqué à l'inspection avoir fait intervenir suite à l'audit INFRAFER de 2021 la société ETF en décembre 2021 pour réaliser les travaux de mise en conformité relevés dans le rapport d'expertise .</p> <p>Les suites données aux préconisations des contrôles annuels ne sont pas correctement tracées.</p> <p>Les justificatifs de la réalisation des corrections (rapport ETF) ne sont pas facilement reliables aux défauts identifiés dans le rapport d'expertise annuel et/ou l'analyse de criticité réalisée par DPA pour corriger les écarts.</p> <p>DPA fait procéder par l'organisme de contrôle de ses infrastructures ferroviaires à une réception des travaux réalisés par ETF en 2021 dans un délai de 2 mois.</p> Constat de l'inspection du 10 mars 2023: L'exploitant a modifié son plan de maintenance des infrastructures ferroviaires afin de reprendre les prescriptions de l'arrêté du 28 septembre 2016 (5-01-13 - plan de maintenance des infrastructures ferroviaires en date du 29/04/2022). Le plan de maintenance intègre une analyse de la criticité permettant de définir pour chaque VR

(valeur d'arrêt) et VI (valeur d'intervention – à traiter sous 6 à 12 mois) relevées lors du contrôle d'INFRAFER l'urgence et la hiérarchisation des interventions à réaliser en fonction de différents critères (opérationnels, sécurité, ...).

L'installation ferroviaire est intégrée au site ICPE, elle est donc intégrée aux différents audits réalisés. D'après l'exploitant, le SGS du site a été complété afin d'y intégrer la référence à l'arrêté du 28 septembre 2016.

L'inspection a examiné les documents suivants:

- l'expertise annuelle 2022 Infrastructures ferroviaires – INFRAFER – 18/05/2022,
- les PV de réception d'INFRAFER suite aux travaux de BRIFER et ETF de 2021,
- les PV de réception de BRIFER suite aux interventions travaux de juin et de juillet 2022 (actant des travaux réalisés suite à l'expertise INFRAFER de 2022),
- le tableau de synthèse DPA sur les actions à mener suite à l'expertise 2022,
- le courrier de l'expert INFRAFER du 20 mars 2023 sur le sujet des traverses.

Le rapport d'expertise annuelle 2022 fait ressortir que 3 points sont en VR:

- 1- Côte de Protection de Pointe de Gauche sur B3V 10.
- 2- Côte de Protection de Pointe dans le Coeur de Traversée de la TJD 207/307.
- 3- Course des aiguilles 207 trop faibles dans la TJD 207/307.

Il est précisé que certains de ces défauts avaient déjà été relevés lors des expertises précédentes et que malgré des interventions de travaux, les valeurs obtenues ne sont pas satisfaisantes.

Le rapport précise que sous réserve de la correction de ces points et de la levée des réserves émises, le site est apte à la circulation à la charge D avec Matières Dangereuses sur l'ensemble du réseau.

Les VR 2 et 3 ci dessus ont été corrigées. La réception de ces travaux a été actée par le PV de réception de BRIFER du 26 juin 2022.

La VR 1 a été analysée suivant la grille de criticité de DPA présente dans le Plan de Maintenance. La criticité de l'équipement étant de 2, celui-ci n'est pas jugé comme étant critique par l'exploitant. Les travaux n'ont pas été réalisés lors de la campagne de 2022.

Pour les autres points en VI, le rapport INFRAFER de mai 2022 a servi de cahier des charges pour l'intervention BRIEFER en juin 2022. Les PV de réception des travaux de juin/juillet 2022 actent la réalisation des interventions.

Le rapport d'expertise de mai 2022 précise également qu'aucune traverse n'a été remplacée à l'intérieur du site depuis la dernière expertise 2021. Il souligne que si ces interventions ne sont pas menées, des défauts de géométrie risquent de s'amplifier et la dégradation des traverses pourrait mener au classement en Valeur d'Arrêt des circulations pour certaines zones ponctuelles.

En juillet 2022 (soit 2 mois après le rapport d'expertise), la société DPA a procédé au remplacement de 60 traverses sur les voies suivantes : B, C, D et E, à raison de 15 traverses par voie. Ces travaux sont actés dans le PV de réception de BRIFER du 5 juillet 2022.

D'après les informations transmises par l'exploitant, des campagnes de changement de traverses sont bien réalisées chaque année.

Suite à la dernière inspection, l'exploitant a notablement amélioré le suivi et la traçabilité de la maintenance et de la surveillance de ses infrastructures ferroviaires.

Il lui appartient toutefois pour les VR/VI identifiés comme non prioritaires selon sa grille de criticité et ne faisant pas l'objet d'intervention depuis plusieurs années de s'engager sur une planification des travaux de correction.

Il lui appartient également dans le cadre de son projet de chargement de wagons essence de s'assurer de la compatibilité de l'état de ses installations avec l'augmentation du trafic sur les voies ferrées du site.

Type de suites proposées : Susceptible de suites

Proposition de suites : Sans objet

N° 2 : Maintenance et visite courante

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 11/08/2015, article 6.4
Thème(s) : Risques accidentels, Voies ferrées
Point de contrôle déjà contrôlé : <ul style="list-style-type: none">• lors de la visite d'inspection du 04/02/2022• type de suites qui avaient été actées : Susceptible de suites
Prescription contrôlée : <p>Une visite courante consistant au minimum en un contrôle visuel, par une personne compétente, des boulonnages, éclisses et appareils de voies est réalisé au minimum mensuellement par l'exploitant. Ce contrôle est tracé et donne lieu si nécessaire à des opérations d'entretien, de resserrage ou remplacement des pièces défectueuses.</p>
Constats : <p><u>Constat de l'inspection du 4/02/2022:</u> Les conducteurs de locotracteurs DPA réalisent les opérations de graissage et le suivi courant des infrastructures ferroviaires internes. Toutefois, ce contrôle n'est pas défini dans le plan de surveillance et de maintenance de l'exploitant et n'est pas tracé.</p> <p>DPA doit engager un travail de formalisation et de consolidation de son plan de surveillance et de maintenance des installations ferroviaires (contrôle / audit, analyse de criticité interne, suites à donner, visite courante et maintenance) ainsi que la traçabilité des opérations d'entretien.</p> <p><u>Constat de l'inspection du 10/03/2023:</u> L'exploitant a réalisé une refonte de son plan de maintenance. Ce dernier intègre notamment les opérations de visites courantes réalisées mensuellement par l'exploitant pages 14 et 15. La traçabilité des opérations d'entretien est à présent intégrée à la GMAO. Depuis novembre 2022, chaque équipement ferroviaire a une fiche de vie précisant les points à contrôler mensuellement (graissage / nettoyage / entretien des voies) et les dates d'intervention des personnels DPA.</p>
Type de suites proposées : Sans suite
Proposition de suites : Sans objet

N° 3 : Chargement wagons de produits de catégorie C

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 16/01/2004, article 14.2
Thème(s) : Risques chroniques, COV
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
Prescription contrôlée : Le chargement des wagons citernes est strictement réservé aux expéditions de transport en cours de chargement de catégorie C tant que la disposition prévue à l'article 14.2.1 n'est pas mise en oeuvre sur cette installations. Les vapeurs générées par déplacement provenant du réservoir de transport en cours de chargement sont renvoyées par un tuyau de raccordement étanche dans une unité de récupération des vapeurs.
Constats : Le site DPA Bassens ne réalise à ce jour que des opérations de chargements de wagon citerne de catégorie C. Dans le cadre de son porter à connaissance déposé en date du 26/01/2023, l'exploitant sollicite l'autorisation pour charger des wagons citernes en RBOB et en SP98. En parallèle du présent rapport, un courrier de demande de complément est adressé à l'exploitant afin qu'il complète sa demande de modification et qu'il démontre le caractère non substantiel de son porter à connaissance.
Type de suites proposées : Sans suite
Proposition de suites : Sans objet

N° 4 : Poste de chargement / déchargement des wagons citernes – rupture bras

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 16/01/2004, article 41.1
Thème(s) : Risques accidentels, rupture bras
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
Prescription contrôlée : Prévention du risque de rupture d'un bras de charcement ou d'un flexible Lors des opérations de transfert, les wagons-citermes sont immobilisés à l'aide de sabots afin de prévenir le risque d'arrachement d'un flexible ou d'un bras.
Constats : Lors de l'inspection, aucune opération de chargement/déchargement n'était en cours. Toutefois, il a pu être constaté la présence d'un casier de sabots / cales anti-dérive à proximité du poste de chargement. La procédure de calage des wagons n'a pas été examinée.
Type de suites proposées : Sans suite
Proposition de suites : Sans objet

N° 5 : Poste de chargement / déchargement des wagons citernes – sur-remplissage

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 16/01/2004, article 41.2
Thème(s) : Risques accidentels, Sur-remplissage
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
Prescription contrôlée : Prévention des sur-remplissages Le portique est équipé d'un système anti-débordement provoquant l'arrêt du chargement en cas de détection d'un niveau haut.
Constats : Des sondes anti débordement ont pu être observées sur chacun des 10 postes de chargement. Les sondes activent une alarme sur détection de niveau très haut et stoppent le chargement du wagon citerne (fermeture vanne rapide (vanne d'autorisation / exploitation) et arrêt des pompes).
Type de suites proposées : Sans suite
Proposition de suites : Sans objet

N° 6 : Poste de chargement / déchargement des wagons citernes – moyens incendie

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 16/01/2004, article 41.3
Thème(s) : Risques accidentels, Moyens incendie
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
Prescription contrôlée : Le poste de chargement des wagons-citernes est équipé de canons fixes et de moyens mobiles raccordés au réseau incendie
Constats : Le poste de chargement/déchargement des wagons citernes est équipé d'une rampe incendie spécifique située en partie intermédiaire des postes de chargement. Cette rampe est commandable à distance (salle de commande du dépôt) et connectée directement sur le réseau principal de la DCI du site. Trois poteaux incendie raccordés au réseau incendie du site (débit supérieur à 100 m ³ /h) sont situés à moins de 100 m de l'installation. Trois canons de 2000 l/min raccordés au réseau incendie du site sont positionnés de façon à pouvoir attaquer un feu présent au niveau des citernes.
Type de suites proposées : Sans suite
Proposition de suites : Sans objet

N° 7 : Poste de chargement / déchargement des wagons citernes – arrêt urgence

Référence réglementaire : Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 8
Thème(s) : Risques accidentels, AU
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
Prescription contrôlée : Les installations de chargement ou de déchargement sont pourvues d'un arrêt d'urgence qui permet d'interrompre les opérations de transfert de liquides inflammables. Si le poste est équipé d'une passerelle, chaque niveau dispose d'un tel dispositif.
Constats : L'installation de chargement dispose : - au niveau sol, d'un bouton d'arrêt d'urgence dédié à l'activité de déchargement de wagons d'éthanol, - au niveau de la passerelle, de 5 boutons d'arrêt d'urgence soit un bouton d'arrêt d'urgence sur les 5 plateformes donnant accès chacune à 2 postes de chargement wagon. A ce jour, au niveau du sol, l'activité de chargement wagon ne dispose pas de bouton d'arrêt d'urgence. Dans le cadre de son porter à connaissance, l'exploitant prévoit bien la mise en place d'un bouton d'arrêt d'urgence supplémentaire au niveau sol pour l'activité chargement wagon.
Type de suites proposées : Susceptible de suites
Proposition de suites : Sans objet

N° 8 : Poste de chargement / déchargement des wagons citernes – fermeture

Référence réglementaire : Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 9.3
Thème(s) : Risques accidentels, dispositif de fermeture
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
Prescription contrôlée : Les circuits de chargement d'une citerne ferroviaire sont munis d'un dispositif de fermeture (par exemple, une vanne) en acier, tant pour le corps que pour l'organe d'obturation. Ce dispositif d'isolement est monté soit au plus près des parties flexibles, soit directement sur le bras de chargement.
Constats : Lors de l'inspection, il a pu être constaté la présence sur la partie inférieure des bras de chargement des vannes de sécurité à actionnement manuel (vanne de pied de bras). Dans le PAC chargement "essence", l'exploitant prévoit la mise en place sur les nouveaux bras de vannes de pied à fermeture automatique.
Type de suites proposées : Sans suite
Proposition de suites : Sans objet

N° 9 : Poste de chargement / déchargement des wagons citernes –rétention

Référence réglementaire : Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 14.4
Thème(s) : Risques accidentels, rétention
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
Prescription contrôlée : L'exploitant met en place les dispositifs et procédures appropriés pour assurer l'évacuation des eaux pouvant s'accumuler dans les rétentions installées pour répondre au présent article.Ces dispositifs :[...]— sont fermés (ou à l'arrêt s'il s'agit de dispositifs actifs), sauf pendant les phases de vidange, ou munis d'un dispositif de fermeture automatique en cas d'arrivée accidentelle de liquides inflammables ;— peuvent être commandés sans avoir à pénétrer dans la rétention.La position ouverte ou fermée de ces dispositifs est clairement identifiable sans avoir à pénétrer dans la rétention.
Constats : Les déversements accidentels sont collectés au niveau de l'aire de chargement (étanchéification par géomembrane) et acheminés vers un décanteur/séparateur d'HC situé en amont du compartiment C1 de la tranchée pétrolière. Le compartiment C1 joue le rôle de rétention déportée et est isolé par une vanne de sectionnement fermée en situation normale. Cette vanne est commandable sans avoir à pénétrer dans la rétention. Sa position (ouverte ou fermée) et son sens de manœuvre ne sont pas clairement identifiés. La veille et le jour de l'inspection, la météo était pluvieuse. Lors de l'inspection, il a été constaté l'ouverture de la vanne d'isolement de la tranchée C1 pour l'évacuation des eaux pluviales. A noter qu'aucune opération de chargement / déchargement n'était en cours. La consultation du cahier de quart a mis en évidence que la vanne avait été ouverte lors de la ronde du matin. Questionné, l'exploitation a précisé que la vanne serait certainement fermée lors de la ronde de l'après midi / fin de journée. En lien avec son porter à connaissance sur l'augmentation de l'activité de chargement wagons, l'exploitant veille à mettre en place une organisation ou tout autre système plus robuste afin de s'assurer que la vanne de sectionnement du compartiment C1 ne reste pas ouverte sur une période longue et sans surveillance. L'exploitant veille également à améliorer la signalétique de cette vanne (position ouverte / fermée).
Type de suites proposées : Susceptible de suites
Proposition de suites : Sans objet