

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

BORDEAUX, le 24/03/2023

Rapport de l'Inspection des installations classées

Visite d'inspection du 09/03/2023

Contexte et constats

Publié sur  **GÉORISQUES**

SIMOREP & CIE - CS MICHELIN

rue Edouard Michelin
BP n 11
33530 Bassens

Références : 23-342
Code AIOT : 0005209771

1) Contexte

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 09/03/2023 dans l'établissement SIMOREP & CIE - CS MICHELIN implanté rue Edouard Michelin 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 :

- SIMOREP & CIE - CS MICHELIN
- rue Edouard Michelin 33530 Bassens
- Code AIOT : 0005209771
- Régime : Autorisation
- Statut Seveso : Non Seveso
- IED : Non

La société SIMOREP & Cie - SCS Michelin est autorisée à exploiter un poste de dépotage navire situé sur le port de Bordeaux, dissocié de l'établissement SEVESO et dispose de son propre arrêté d'autorisation du 29 novembre 2010. Une canalisation de transport relie le poste de dépotage et le stockage de butadiène.

Les thèmes de visite retenus sont les suivants :

- APMU du 3/10/2022
- Suites de l'inspection précédente

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 précédente inspection : suite(s) qui avai(ent) été donnée(s)	Autre information
3	POI	AP Complémentaire du 16/01/2020, article 4	Susceptible de suites	Sans objet
7	Système PERC	Arrêté Préfectoral du 29/11/2010, article Article 7.4.2.1.4	Susceptible de suites	Sans objet
8	PC7 : Test d'une MMR	AP Complémentaire du 16/01/2020, article 2.3	Susceptible de suites	Sans objet
9	ERS2 – Inspection du 26/03/2018	Arrêté Préfectoral du 29/11/2010, article 71.1	Susceptible de suites	Sans objet
12	Pollution atmosphérique	AP Complémentaire du 29/11/2011, article 3.1.1 à 3.2.1 du titre 3	/	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 précédente inspection : suite(s) qui avai(ent) été donnée(s)	Autre information
1	Conformité au dossier	Arrêté Préfectoral du 29/11/2010, article chapitre 1.3	Susceptible de suites	Sans objet
2	Déclaration d'incident	Arrêté Préfectoral du 29/11/2010, article Chapitre 2.2	Susceptible de suites	Sans objet
4	Indisponibilité d'une MMR	Arrêté Préfectoral du 16/01/2020, article 2.4	Susceptible de suites	Sans objet
5	Traçabilité MMR B6	AP Complémentaire du 16/01/2020, article 2.5	Susceptible de suites	Sans objet
6	Gestion des anomalies	Arrêté Préfectoral du 29/11/2010, article 7.4.3	Susceptible de suites	Sans objet
10	Analyse des causes	AP de Mesures Spéciales du 03/10/2022, article 2	/	Sans objet

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
11	Condition de reprises de l'activité	AP de Mesures Spéciales du 03/10/2022, article 3	/	Sans objet

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

Suite à l'incident de dépotage du 28/8/2022, l'exploitant a pris en compte le retour d'expérience en améliorant les outils de suivi et notamment les mesures compensatoires des mesures de maîtrise des risques. Il a également mis en place une surveillance des amarres par une société spécialisée. L'arrêté préfectoral de mesure d'urgence du 3/10/2022 est respecté. Certaines procédures doivent néanmoins encore être précisées.

Par ailleurs, le jour de l'inspection, un rejet accidentel de butadiène a eu lieu suite à une vanne mal fermée. L'exploitant est invité à étudier cet incident afin de prendre en compte le retour d'expérience.

2-4) Fiches de constats

N° 1 : Conformité au dossier

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 29/11/2010, article chapitre 1.3
Thème(s) : Risques accidentels, Conformité au dossier
<p>Point de contrôle déjà contrôlé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • lors de la visite d'inspection du 02/09/2022 • type de suites qui avaient été actées : Susceptible de suites • suite(s) qui avai(en)t été actée(s) : • date d'échéance qui a été retenue :
<p>Prescription contrôlée : Chapitre 1.3 : Conformité au dossier Les installations et leurs annexes, objet du présent arrêté, sont disposées, aménagées et exploitées conformément aux plans et données techniques contenus dans l'étude de danger réf. CPS/UB/FUN/S déposée par l'exploitant en avril 2005, et ses mises à jour éventuelles. En tout état de cause, elles respectent les dispositions du présent arrêté, des arrêtés complémentaires et les réglementations autres en vigueur.</p> <p>EDD du 5/03/2012 : VII.1.1. Protection incendie associée Une défense incendie est installée sur la remorque sur 4 côtés. Elle a pour but de : - isoler et protéger la remorque et les personnels dans le cas d'une fuite ou d'un départ d'incendie à l'extérieur de la remorque - protéger les installations autour de la remorque dans le cas d'une fuite ou d'un départ d'incendie sur la remorque. Les quatre côtés de la remorque sont protégés de manière à préserver les chemins de fuite du personnel quel que soit la provenance de la fuite et de l'orientation du vent.</p> <p>Chapitre 1.6 Modifications et cessation d'activité Article 1.6.1 Porter à connaissance Toute modification apportée par l'exploitant aux installations, à leur mode d'utilisation ou à leur voisinage, et de nature à entraîner un changement notable des éléments du dossier d'étude de danger, est portée avant sa réalisation à la connaissance du Préfet avec tous les éléments d'appréciation. Dans le cas où les modifications projetées auraient un impact sur le mode de fonctionnement du GPMB ou sur les installations situées à proximité des appontements 435 et 436, l'exploitant avertira également le GPMB ou les exploitants des installations concernées. Article 1.6.2 Mise à jour des études d'impact et de dangers Les études d'impact et de dangers sont actualisées à l'occasion de toute modification notable telle que prévue à l'article R 512-33 du code de l'environnement. Ces compléments sont systématiquement communiqués au Préfet qui pourra demander une analyse critique d'éléments du dossier justifiant des vérifications particulières, effectuée par un organisme extérieur expert dont le choix est soumis à son approbation. Tous les frais engagés à cette occasion sont supportés par l'exploitant. Les résultats de l'étude de danger sont communiqués au GPMB, avec tous les éléments d'appréciation nécessaires. Une mise à jour de ces études peut également être demandée par l'inspection des installations classées, notamment en cas d'évolution des connaissances sur le butadiène.</p>
<p>Constats : Constats du 2/09/2022 : La mise en place d'un bungalow de surveillance dans lequel les boutons d'arrêt d'urgence ne sont pas reportés a conduit à mettre en danger l'opérateur qui a traversé le nuage de butadiène pour actionner le bouton d'arrêt d'urgence. L'exploitant n' a pas porté à la connaissance du préfet la modification apportée par l'exploitant concernant le bungalow de surveillance. Ces modifications ont conduit à mettre en danger l'opérateur qui n'est plus protégé par les rideaux d'eau et qui ne dispose plus de chemins de fuite dans toutes les directions. Le bras de dépotage est à ce jour hors d'usage. L'activité de déchargement est arrêtée dans l'attente de l'expertise et des travaux de réparation ou de remplacement du bras (achat ou</p>

location).

L'exploitant veillera à tenir informée l'inspection des investigations et expertises réalisées. Il transmettra notamment les conclusions des assureurs. L'exploitant transmettra avant la reprise de l'activité de dépotage les documents attestant de la conformité de l'installation à son étude de dangers ou un porter à connaissance de modifications.

Constat du jour :

Par courrier du 6 janvier 2023, l'exploitant a transmis à l'inspection des installations classées un dossier de porter à connaissance d'un projet de modification de ses installations de dépotage navire avec notamment la mise en place d'un bungalow de dépotage, version 1 datée du 06/01/2023.

Par courrier du 11 janvier 2023, un courrier de donner acte a été adressé à l'exploitant afin de confirmer que ce projet ne nécessite pas de nouvelle autorisation, ni de prescriptions complémentaires.

Il a été demandé en particulier à l'exploitant de veiller à respecter les engagements suivants :

- mise en place des boutons d'arrêt d'urgence déportés de la remorque et du navire ;
- suivi des amarres par du personnel compétent et qualifié ;
- poursuite de la mise en oeuvre du déport des commandes des rideaux et de la sirène POI de SEA TANK ;
- mise en place d'une lance pré-positionnée devant le bungalow.

Le jour de l'inspection, il a été constaté la présence des boutons d'arrêt d'urgence de dépotage et du PERC dans le bungalow de dépotage, la présence d'un arrêt d'urgence du navire à proximité immédiate du bungalow. Les amarres étaient suivies par du personnel d'une société extérieure compétente et une lance prépositionnée en direction du bungalow était présente.

Type de suites proposées : Sans suite

Proposition de suites : Sans objet

N° 2 : Déclaration d'incident

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 29/11/2010, article Chapitre 2.2
Thème(s) : Risques accidentels, déclaration d'incident
Point de contrôle déjà contrôlé : <ul style="list-style-type: none">• lors de la visite d'inspection du 02/09/2022• type de suites qui avaient été actées : Susceptible de suites• suite(s) qui avai(en)t été actée(s) :• date d'échéance qui a été retenue :
Prescription contrôlée : <p>L'exploitant est tenu à déclarer dans les meilleurs délais à l'inspection des installations classées les accidents ou incidents survenus du fait du fonctionnement de son installation qui sont de nature à porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L.511-1 du code de l'environnement. Un rapport d'accident ou, sur demande de l'inspection des installations classées, un rapport d'incident est transmis par l'exploitant à l'inspection des installations classées. Il précise notamment les circonstances et les causes de l'accident ou de l'incident, les effets sur les personnes et l'environnement, les mesures prises ou envisagées pour éviter un accident ou un incident similaire et pour en pallier les effets à moyen ou long terme. Ce rapport est transmis sous 15 jours à l'inspection des installations classées.</p>
Constats : Constat du 2/9/2022 <p>« L'exploitant a déclaré par téléphone et confirmé par mail le 29/2/2022, le fait qu'un incident s'est produit sur son bras de dépotage de navire de butadiène. L'objectif de l'inspection du jour était de comprendre le déroulé de l'incident. Le déroulé de l'incident est présenté en annexe non confidentiel. Observation : l'exploitant transmet pour le 12 septembre un rapport d'incident conformément au chapitre 2.2 de l'AP du 29/11/2010 »</p>
Constat du jour : <p>L'exploitant a transmis le rapport d'incident en date du 10 octobre 2022.</p>
Type de suites proposées : Sans suite
Proposition de suites : Sans objet

N° 3 : POI

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 16/01/2020, article 4
Thème(s) : Risques accidentels, Dispositif d'alerte POI au poste de dépotage
Point de contrôle déjà contrôlé : <ul style="list-style-type: none">• lors de la visite d'inspection du 02/09/2022• type de suites qui avaient été actées : Susceptible de suites• suite(s) qui avai(en)t été actée(s) :• date d'échéance qui a été retenue :
Prescription contrôlée : <p>L'exploitant met en place, dans un délai de 6 mois, suivant la notification du présent arrêté, un dispositif d'alerte de type sirène POI, au niveau du poste de dépotage navire permettant d'avertir le personnel Sea Tank présents dans les zones d'effets, de l'activation du POI au poste de dépotage.</p>
Constats : Constat du 02/09/2022 <p>L'exploitant n'a pas mis en œuvre la sirène POI pour alerter les salariés SEATANK contrairement à son POI. L'exploitant évalue la possibilité de déclencher la sirène POI (et les rideaux d'eau le cas échéant) de manière déportée depuis le bungalow. Cette évaluation se fera en lien avec la société SEATANK.</p> Constat du jour : <p>L'exploitant s'est engagé à étudier au premier trimestre 2023 la possibilité de déport de ces alarmes. L'exploitant a justifié qu'il a entrepris les démarches auprès de la société SEATANK, qui a donné un accord de principe et de faisabilité. L'exploitant est en cours de discussion avec la société SEATANK afin de contractualiser ces éléments.</p>
Observations : L'exploitant tient informé l'inspection des avancées de cette démarche.
Type de suites proposées : Susceptible de suites
Proposition de suites : Sans objet

N° 4 : Indisponibilité d'une MMR

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 16/01/2020, article 2.4
Thème(s) : Risques accidentels, Indisponibilité d'un dispositif ou élément d'une MMR
Point de contrôle déjà contrôlé : <ul style="list-style-type: none">• lors de la visite d'inspection du 02/09/2022• type de suites qui avaient été actées : Susceptible de suites• suite(s) qui avai(en)t été actée(s) :• date d'échéance qui a été retenue :
Prescription contrôlée : <p>En cas d'indisponibilité d'un dispositif ou élément d'une mesure de maîtrise des risques, l'installation concernée est arrêtée et mise en sécurité sauf si l'exploitant a défini et mis en place les mesures compensatoires dont il justifie l'efficacité et la disponibilité. À chaque déploiement du bras pour dépotage navire et avant de lancer le déchargement, l'exploitant procède, sur la base d'une procédure détaillée, à un contrôle de la disponibilité de l'ensemble des éléments constituant les MMR et réalise les essais fonctionnels des boucles de sécurité lorsque cela est techniquement possible.</p>
Constats : Constats du 9/2/2022 <p>L'exploitant n'a pas justifié l'efficacité et la disponibilité de la mesure compensatoire de la barrière B12 avant de la mettre en œuvre.</p> Constat du jour : <p>L'exploitant a mis à jour l'OPERGUID « DEPOTAGE D'UN NAVIRE DE BUTADIENE AVEC LE BRAS MARINE ». Cet operguid défini pour chaque MMR les mesures à mettre en œuvre en cas de défaut d'une MMR : arrêt du dépotage ou mise en place de mesure compensatoire.</p> <p>Le jour de l'inspection, l'operguid était complété et l'ensemble des MMR étaient opérationnelles et en particulier la MMR B12 qui a été vu sur site.</p>
Type de suites proposées : Sans suite
Proposition de suites : Sans objet

N° 5 : Traçabilité MMR B6

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 16/01/2020, article 2.5
Thème(s) : Risques accidentels, Traçabilité MMR
Point de contrôle déjà contrôlé : <ul style="list-style-type: none">• lors de la visite d'inspection du 02/09/2022• type de suites qui avaient été actées : Susceptible de suites• suite(s) qui avai(en)t été actée(s) :• date d'échéance qui a été retenue :
Prescription contrôlée : <p>Traçabilité</p> <p>La traçabilité des différentes vérifications, tests, contrôles et autres opérations visées ci-dessus est assurée en permanence. L'exploitant tient ces restitutions à disposition de l'inspection de l'environnement.</p> <p>Les événements et opérations mentionnés aux articles 2.2, 2.3 et 2.4, sont enregistrés avec, le cas échéant, l'analyse de risque ou les justifications nécessaires. Tous ces éléments sont archivés et tenus à la disposition de l'inspection des installations classées.</p>
Constats : Constat du 02/09/2022 <p>Les éléments de la MMR B6 ont été consultés et se trouvent sous forme d'une fiche. Cette fiche ne précise pas la fréquence pour les contrôles réguliers correspondant à la lettre R.</p> <p>Concernant la question du point A1, "le navire est-il bien amarré". Ce point doit faire l'objet d'une vérification régulière.</p> <p>L'exploitant justifie que la vérification des amarres a été régulièrement faite.</p> Constat du jour : <p>La fiche répondant à la MMR B6 a été modifiée et la fréquence R a été définie à 4h. Par ailleurs, une fréquence de 1h a été mise en place pour le contrôle des amarres.</p> <p>L'exploitant a mis à jour l'OPERGUID « DEPOTAGE D'UN NAVIRE DE BUTADIENE AVEC LE BRAS MARINE » afin de prendre en compte l'ensemble des points devant faire l'objet d'une vérification régulière.</p> <p>Le jour de l'inspection, le contrôle toutes les heures des amarres était réalisé par la société NETMAN, l'opérateur a été interrogé sur son rôle, ses formations et la traçabilité de son action. L'OPERGUID était régulièrement rempli concernant le suivi des amarres.</p> <p>Concernant les autres points, il ne s'était pas encore passé 4h depuis le début du dépotage. Cependant, suite à l'inspection, l'exploitant a transmis l'operguid complété attestant du contrôle toutes les 4h.</p>
Type de suites proposées : Sans suite
Proposition de suites : Sans objet

N° 6 : Gestion des anomalies

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 29/11/2010, article 7.4.3
Thème(s) : Risques accidentels, amélioration continue
Point de contrôle déjà contrôlé : <ul style="list-style-type: none">• lors de la visite d'inspection du 02/09/2022• type de suites qui avaient été actées : Susceptible de suites• suite(s) qui avai(en)t été actée(s) :• date d'échéance qui a été retenue :
Prescription contrôlée : <p>Gestion des anomalies et défaillances des barrières de sécurité Les anomalies et les défaillances des barrières de sécurité sont enregistrées et gérées par l'exploitant dans le cadre d'un processus d'amélioration continue selon les principales étapes mentionnées à l'alinéa suivant. Ces anomalies et défaillances doivent : être signalées et enregistrées, -être hiérarchisées et analysées, et donner lieu dans les meilleurs délais à la définition et à la mise en place de parades techniques ou organisationnelles, dont leur application est suivie dans la durée. L'exploitant tient à la disposition de l'inspection des installations classées un registre dans lequel ces différentes étapes sont consignées.</p>
Constats : Constat du 2/09/2022 <p>Suite à l'incident l'exploitant définit des modalités techniques et/ou organisationnelles pour :</p> <ul style="list-style-type: none">- permettre à l'opérateur d'actionner les boutons d'arrêt d'urgence, alarme POI en sécurité sans avoir à devoir s'équiper de ses EPI.- pour s'assurer que le déplacement du navire ne puisse conduire à une dégradation du bras de dépotage. <p>Constat du jour L'exploitant a mis en place un bouton d'arrêt d'urgence déporté qui permet d'être actionné depuis le bungalow, cet arrêt d'urgence a été vu le jour de l'inspection. L'exploitant s'est également engagé à mettre un ARI dans le bungalow qui a été vu le jour de l'inspection. L'exploitant a mis à jour l'OPERGUID afin d'améliorer le suivi des amarres et ainsi éviter des déplacements brusques du navire qui peuvent conduire à une dégradation du bras de dépotage.</p>
Type de suites proposées : Sans suite
Proposition de suites : Sans objet

N° 7 : Système PERC

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 29/11/2010, article Article 7.4.2.1.4
Thème(s) : Risques accidentels, PERC
Point de contrôle déjà contrôlé : <ul style="list-style-type: none">• lors de la visite d'inspection du 02/09/2022• type de suites qui avaient été actées : Susceptible de suites• suite(s) qui avai(en)t été actée(s) :• date d'échéance qui a été retenue :
Prescription contrôlée : 7.4.2.1.4PERC Un système PERC (Powered Emergency Release System), constitué par un dispositif de déconnexion d'urgence encadré par deux vannes automatiques, permet un désaccouplement rapide du bras en cas de dérive du bateau. Le système de contrôle-commande vérifie en permanence la position du point de sécurité du navire. En cas de dérive de ce point, une séquence de sécurité provoque successivement : ·une pré-alarmer par signal sonore et lumineux, ·une première alarme par signal sonore et lumineux informant de la fermeture des vannes du PERC, ·une deuxième alarme par signal sonore et lumineux continu informant du désaccouplement imminent du PERC.
Constats : Constat du 2/9/2022 Le système PERC n'a pas fonctionné pour éviter une fuite sur le joint. L'exploitant a indiqué que le PERC ne sert qu'en traction dans le cas où les amarres se détachent et que le navire s'éloigne. Observation : l'exploitant justifie l'incapacité du bras à gérer un recul du bateau auprès du fabricant. Constat du jour : Le fabricant WIESE a justifié que le PERC n'est pas fait pour gérer un retour rapide du navire vers le quai mais uniquement les évolutions de la marée et de la hauteur du navire en fonction de sa vidange. Document consulté : Rapport de Reconnaissance, stelling expertise, TX22144729 Le rapport d'assurance a été transmis mais ce rapport ne fait pas l'analyse des causes de l'incident. L'assureur devrait transmettre un rapport d'analyse complété, mais l'exploitant a indiqué ne pas disposer de celui-ci à ce jour malgré sa relance.
Observations : L'exploitant transmet le rapport final de l'assurance lorsqu'il l'aura à disposition.
Type de suites proposées : Susceptible de suites
Proposition de suites : Sans objet

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 16/01/2020, article 2.3
Thème(s) : Risques accidentels, Test MMR
<p>Point de contrôle déjà contrôlé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • lors de la visite d'inspection du 03/12/2021 • type de suites qui avaient été actées : Susceptible de suites • suite(s) qui avai(en)t été actée(s) : • date d'échéance qui a été retenue : 31/12/2024
<p>Prescription contrôlée :</p> <p>2.3 - Maintenance et tests des MMR L'exploitant définit et met en œuvre dans le cadre de son système de gestion de la sécurité (SGS) toutes les dispositions permettant, pour les MMR figurant dans la liste établie par l'exploitant, de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • vérifier l'adéquation de la cinétique de leur mise en œuvre par rapport aux événements à maîtriser, • vérifier leur efficacité, • les tester, • les maintenir. <p>Des programmes de maintenance et de tests sont ainsi définis et les périodicités qui y figurent sont explicitées en cohérence avec le niveau de confiance retenu. B4 : explosimètres asservis à l'arrêt du dépotage et à l'activation des moyens de lutte contre l'incendie</p>
<p>Constats : Constat du 3/12/2020</p> <p>FSMD : les documents transmis ne permettent pas de comprendre clairement comment fonctionne la MMR B4 sur la partie arrêt du dépotage et si le programme de test est incomplet (arrêt automatique et gyrophare).</p> <p>Constat du jour :</p> <p>Document consulté : test Boucle N° BSG_Bras_002 - Détection gaz bras de dépotage navire – 13/01/2021</p> <p>L'exploitant a mis à jour sa procédure de test de la boucle afin de prendre en compte les éléments suivants de la barrière :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) détection du gaz à 50 % de la LIE 2) déclenchement de la chaîne d'arrêt d'urgence via le relais 13K8 et mise en sécurité de l'installation <ul style="list-style-type: none"> - arrêt de l'alimentation de la pompe hydraulique et bras bloqué en position - arrêt de la pompe hydraulique entraîne la mise en sécurité des vannes 02 UVDA090 et 12UVDA090. 4) activation des moyens d'extinction par la vanne 13UVDA90 <p>En revanche, le point 3) « déclenchement du gyrophare rouge 13H7 (alarme gaz 50%) » n'apparaît pas dans la fiche comme testé.</p> <p>Le fonctionnement du gyrophare rouge a été testé lors du contrôle sur le bras suite à l'incident du 28/8/2022 par le fabricant du bras. (document consulté : Bras Marine sur Remorque – rapport d'inspection, daté du 24/11/2022.</p>
<p>Observations : L'exploitant complète sa procédure de test « test Boucle N° BSG_Bras_002 » afin de tracer la vérification du bon fonctionnement du gyrophare.</p>
<p>Type de suites proposées : Susceptible de suites</p>
<p>Proposition de suites : Sans objet</p>

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 29/11/2010, article 71.1
Thème(s) : Risques accidentels, zones à risques
<p>Point de contrôle déjà contrôlé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • lors de la visite d'inspection du 03/12/2021 • type de suites qui avaient été actées : Susceptible de suites • suite(s) qui avai(en)t été actée(s) : • date d'échéance qui a été retenue :
<p>Prescription contrôlée : ERS2 inspection du 26/03/2018 : Identification des zones dangereuses – identification de la nature des risques et indication des consignes à observer L'exploitant prend les dispositions nécessaires pour assurer l'identification exacte des risques (zone ATEX) et l'indication précise des consignes à observer pour chaque accès possible à la zone de sécurité (à minima au sud et au nord du quai et au niveau de la barrière d'accès) conformément aux dispositions de l'art. 71.1 de l'AP du 29/11/2010.</p> <p>Article 71.1 APC du 29/11/2010. Identification des zones dangereuses L'exploitant identifie les zones de l'installation susceptibles d'être à l'origine d'incendie, d'émanations toxiques ou d'explosion de par la présence de substances ou préparations dangereuses stockées ou utilisées ou d'atmosphères nocives ou explosibles pouvant survenir soit de façon permanente ou semi-permanente. Les zones dans lesquelles peuvent survenir des atmosphères explosives sont définies sous la responsabilité de l'exploitant conformément aux critères ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> • zone où une atmosphère explosible est présente en permanence, pendant de longues périodes ou fréquemment, • zone où une atmosphère explosible est susceptible de se présenter occasionnellement en fonctionnement normal, • zone où une atmosphère explosible n'est pas susceptible de se présenter en fonctionnement normal ou, si elle se présente néanmoins, elle n'est que de courte durée. <p>Ces zones sont matérialisées par des moyens appropriés et reportées sur un plan systématiquement tenu à jour et tenu à la disposition de l'inspection des installations classées.</p> <p>La nature exacte du risque et les consignes à observer sont indiquées à l'entrée de ces zones et en tant que de besoin rappelées à l'intérieur de celles-ci.</p>
<p>Constats : Constat du 3/12/2021 : La matérialisation de la zone n'est pas cohérente avec les cartographies. L'exploitant clarifie la localisation de la zone ATEX et les points d'implantation du balisage.</p> <p>Constat du jour : Par courrier du 19 janvier 2022, l'exploitant s'est engagé à modifier ses procédures afin que les barrières ATEX soient placées au niveau du bollard 52 et à mi-chemin entre les bollards 62 et 64. Le jour de l'inspection, les barrières se trouvaient au niveau des bollards 52 et 62. La société SECURITAS a indiqué qu'il n'a pas de procédure écrite sur les équipements qu'il doit mettre en place. Il dit qu'il travaille par expérience. L'exploitant a indiqué que c'est le rôle du pompier de vérifier l'implantation des équipements et que c'est sa check-liste qui permet de s'assurer que la société Sécuritas a bien tout mis en place. <i>Document consulté : Procédure « Moyen et matériel de prévention incendie du service de surveillance » rempli le 9/03/2023.</i> La procédure ne précise pas la localisation des barrières à mettre en place et ne permet pas de garantir le bon emplacement des barrières.</p>
Observations : L'exploitant met à jour ses procédures afin de garantir la bonne localisation des barrières.
Type de suites proposées : Susceptible de suites
Proposition de suites : Sans objet

N° 10 : Analyse des causes

Référence réglementaire : AP de Mesures d'urgence du 03/10/2022, article 2
Thème(s) : Risques accidentels, analyses des causes accidents
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
Prescription contrôlée : L'exploitant est tenu de transmettre, sous quinze jours, un rapport d'accident au préfet, conforme aux dispositions de l'article R512.69 du code de l'environnement. Il précise, notamment, les circonstances et les causes de l'accident ou de l'incident, les effets sur les personnes et l'environnement, 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. Il transmet également, dans le même délai une évaluation détaillée des quantités de substances émises lors de l'incident.
Constats : L'exploitant a transmis un rapport d'incident en date du 10 octobre 2022.
Type de suites proposées : Sans suite
Proposition de suites : Sans objet

N° 11 : Condition de reprises de l'activité

Référence réglementaire : AP de Mesures d'urgence du 03/10/2022, article 3
Thème(s) : Risques accidentels, Condition de reprise de l'activité
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
Prescription contrôlée : La reprise d'activité du bras de dépotage navire de butadiène est subordonnée à la remise : du rapport d'accident prévu à l'article 2 du présent arrêté, des documents permettant d'attester de la conformité des équipements et matériels du bras de déchargement, notamment le rapport complet de vérification réalisé par le constructeur du bras de chargement. de la mise à jour de l'operguid 25 : "Dépotage d'un navire de butadiène avec le bras marine » avec notamment : les mesures compensatoires à mettre en œuvre sur les mesures de maîtrise des risques et en particulier en cas de défaut sur la barrière B12 ; la traçabilité de la mise à jour du test d'étanchéité ; la mise en cohérence si nécessaire avec le mode d'emploi du bras de dépotage ; les éléments pertinents découlant du retour d'expérience de l'incident les documents attestant de la conformité de l'installation à son étude de dangers. Les documents devront notamment définir les modalités techniques et/ou organisationnelles pour : permettre à l'opérateur d'actionner en sécurité les boutons d'arrêt d'urgence, alarme POI, rideaux d'eau de Seatank afin de remplir les conditions de qualification d'une MMR ; s'assurer que le déplacement du navire ne puisse conduire à une dégradation du bras de dépotage.
Constats : Les éléments prévus par l'APMU ont bien été transmis à l'administration. L'exploitant a déposé un porter à connaissance en date du 28/10/2022 afin de modifier son étude de danger pour permettre la mise en place d'un bungalow. En réponse à cette APMU, le PAC a été complété pour indiquer la mise en place d'une télécommande. L'annexe 6 Rapport d'inspection bras marine cyclo de WIESE indique que le joint tournant nr.3 est à réviser et que la vanne commande hydraulique est à remplacer. Par courriel du 10 janvier 2023, l'exploitant a transmis les justificatifs des tests réalisés suite à leur changement. Par courrier du 11 janvier 2023, l'inspection des installations a signifié à l'exploitant son respect de l'arrêté de mesure d'urgence du 3 octobre 2022. L'exploitant a engagé les discussions avec la société Seatank pour assurer en sécurité le déclenchement des rideaux d'eau et alarmes POI.
Type de suites proposées : Sans suite
Proposition de suites : Sans objet

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 29/11/2010, article 3.1.1 à 3.2.1 du titre 3
Thème(s) : Risques chroniques, pollution accidentelle atmosphérique
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
<p>Prescription contrôlée : Titre 3 prévention de la pollution atmosphérique Chapitre 3.1 Conception des installations Article 3.1.1 Dispositions générales L'exploitant prend toutes les dispositions nécessaires dans la conception, l'exploitation et l'entretien des installations de manière à limiter les émissions à l'atmosphère, y compris diffuses, notamment par la mise en œuvre de technologies propres, le développement de techniques de valorisation, la collecte sélective et le traitement des effluents en fonction de leurs caractéristiques et la réduction des quantités rejetées en optimisant notamment l'efficacité énergétique. [...] Article 3.1.2 Pollutions accidentelles Les dispositions appropriées sont prises pour réduire la probabilité des émissions accidentelles et pour que les rejets correspondants ne présentent pas de dangers pour la santé et la sécurité publique. [...] Chapitre 3.2 Conditions de rejet Article 3.2.1 Dispositions générales En fonctionnement normal, les installations ne sont pas à l'origine de rejet gazeux, en dehors des phases de découplage du bras avec le navire et avec la canalisation de transport.</p>
<p>Constats : A l'arrivée de l'inspectrice sur site, une odeur de butadiène était perceptible . L'opérateur a indiqué que la vanne VM01 avait fui et a conduit à une émission atmosphérique accidentelle.</p> <p>L'opérateur a indiqué que les tests d'étanchéité avaient été réalisés correctement (visible sur OPERGUID), qu'il avait fait commencer le dépotage à petit débit à 2 bars sans qu'il y ait de problème particulier. Conformément à l'OPERGUID, il a ensuite demandé au bateau d'augmenter la pression pour réaliser le dépotage. C'est à ce moment là qu'une petite fuite a été identifiée. Dès que l'opérateur a constaté la fuite, il a fait arrêter le dépotage et a demandé aux pompiers de la société Securitas de dissiper le nuage avec de l'eau.</p> <p>L'exploitant a indiqué que la fuite était trop faible pour déclencher les explosimètres.</p> <p>L'opérateur a expliqué à l'inspectrice que la vanne VM01 est normalement en position fermée pendant le dépotage et sert à purger le bras après le dépotage. L'opérateur a indiqué que cette vanne automatique avait un point dur et qu'elle avait été passée en manuel. L'opérateur a indiqué que la vanne VM01 avait dû être mal fermée lors du précédent dépotage car celle-ci n'est utilisée qu'après le dépotage. Au moment de l'inspection, l'OPERGUID de suivi ne mentionnait pas la survenance de cet incident.</p> <p>L'opérateur a expliqué qu'il avait convenu avec l'électro-mécanicien de quart de faire un rapport d'incident à la fin du dépotage.</p> <p>Après l'inspection, l'exploitant a transmis l'OPERGUID complété. Contrairement à ce qui avait été indiqué, l'inspectrice a constaté que la vanne VM01 est manipulée avant le début du dépotage dans la phase de « décompression du bras ». Par ailleurs, l'OPERGUID ne mentionne à aucun moment le fait qu'un rejet accidentel a eu lieu.</p>
<p>Observations : L'exploitant transmet le rapport produit par l'opérateur et l'électro-mécanicien suite à l'incident. De manière générale, l'exploitant doit chercher la meilleure maîtrise du risque possible sur son site. Sachant qu'une vanne automatique a un niveau de confiance supérieure à une vanne manuelle, l'exploitant justifie de l'impossibilité de remettre en oeuvre une vanne automatique en lieu et place de la vanne manuelle. . L'exploitant rédige un rapport d'incident pour expliciter le déroulé de l'incident et l'incohérence</p>

entre ce qui a été constaté (manipulation de la vanne avant le début du dépotage) et ce qui a été exprimé (la vanne n'est manoeuvrée qu'à la fin de l'opération), et propose des axes d'amélioration, notamment en matière de traçabilité.

Type de suites proposées : Susceptible de suites

Proposition de suites : Sans objet