

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

BORDEAUX, le 18/08/2023

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

Visite d'inspection du 10/08/2023

### **Contexte et constats**

Publié sur  **GÉORISQUES**

#### **YARA FRANCE**

Chemin de Piétru  
33810 Ambès

Références : 23-800  
Code AIOT : 0005200259

### **1) Contexte**

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 10/08/2023 dans l'établissement YARA FRANCE implanté Chemin de Piétru 33810 Ambès. 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 :**

- YARA FRANCE
- Chemin de Piétru 33810 Ambès
- Code AIOT : 0005200259
- Régime : Autorisation
- Statut Seveso : Seveso seuil haut
- IED : Oui

L'usine YARA (Ambès) a été mise en service en 1991 (« engrais d'Ambès »). A partir d'ammoniac stocké sous forme liquide dans un réservoir cryogénique, l'usine produit dans un premier temps de l'acide nitrique, puis du Nitrate d'Ammonium en Solution Chaude (NASC) pour fabriquer de

l'ammonitrate sous forme granulée. Elle expédie par camions-citernes ou wagons l'ammonitrate, ainsi que des produits intermédiaires (acide nitrique, NASC) et de l'ammoniac.

Le site est classé SEVESO « seuil haut » au titre des rubriques 4441 (Stockage d'Acide Nitrique), 4702 (Stockage d'engrais), 4735 (Stockage d'ammoniac).

L'effectif normal est de 100 personnes sur site.

Son activité est notamment encadrée par un arrêté préfectoral du 17 mai 1990, du 6 janvier 2004 et du 8 juillet 2014.

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

- Appontement

## **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
2	Appontement	Arrêté Préfectoral du 17/05/1990, article Art II-1	/	Sans objet
3	Déchargement	Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article Annexe I	/	Sans objet
4	Déchargement	Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article Annexe I	/	Sans objet
5	Déchargement	Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article Annexe I	/	Sans objet
6	Déchargement	Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article Annexe I	/	Sans objet
7	Déchargement	Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article Annexe I	/	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
8	Maintenance du bras de déchargement	Arrêté Préfectoral du 17/05/1990, article annexe à l'art 6.13	/	Sans objet

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

Les procédures concernant le déchargement navire sont à compléter sur certains points, notamment de surveillance des opérations.

### 2-4) Fiches de constats

N° 2 : Appontement

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Préfectoral du 17/05/1990, article Art II-1
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Déchargement des bateaux
<b>Point de contrôle déjà contrôlé :</b> Sans Objet
<p><b>Prescription contrôlée :</b></p> <p>Les deux bras de déchargement seront équipés d'un système de déconnexion d'urgence rendant impossible un arrachement de la tuyauterie de déchargement, Celle-ci sera équipée des dispositifs permettant d'assurer, en cas de- défection de la pompe principale ou de manque de courant électrique, les manoeuvres de sécurité indispensables.</p> <p>La dérive éventuelle du navire sera contrôlée par des détecteurs de proximité à deux seuils implantés sur les bras. Le premier seuil déclenchera une alarme et provoquera la fermeture des vannes situées en aval et en amont de la déconnexion d'urgence. Le franchissement du second seuil des détecteurs de proximité déclenchera l'alarme, la déconnexion d'urgence et le blocage des bras dans leur position de déconnexion.</p> <p>La tubulure de sortie de chaque bras sera prolongée par une tuyauterie comportant une vanne motorisée, un clapet anti-retour et une vanne à commande manuelle. Chaque ligne comportera également un indicateur de pression et un thermomètre.</p> <p>La tuyauterie de déchargement proprement dite sera munie d'une vanne de sécurité qui permettra en dehors des périodes de dépotage, d'isoler la partie de la tuyauterie située sur le domaine public (après vidange par poussée à l'ammoniac gazeux chaud).</p> <p>Toute disposition sera prise pour éviter les risques de sollicitation mécanique résultant de la collision de la tuyauterie ou de l'apponement avec un corps flottant (positionnement des tuyauteries, présence de ducs d'Albe et de points d'amarrages reliés par des passerelles).</p> <p>Une liaison radio et téléphone sera établie entre l'usine et l'apponement.</p> <p>Avant toute manoeuvre de déchargement par un bateau étranger, il conviendra de s'assurer de la bonne compréhension des consignes et de la capacité à dialoguer des différents intervenants (du bateau, de la cabine de déchargement et de la salle de contrôle).</p> <p>L'apponement devra pendant le déchargement de l'ammoniac être libre de de toute autre embarcation.</p> <p>La conduite d'ammoniac devra être vidangée après chaque déchargement.</p>
<p><b>Constats :</b> Les deux bras de déchargement sont équipés d'un système de déconnexion d'urgence (dénommé PERC). En cas de dysfonctionnement de la pompe principale ou de manque de courant électrique, le système est en capacité d'effectuer les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fermeture de vannes d'isolement</li> <li>- déclenchement de l'alarme sonore</li> </ul> <p>En cas de dérive éventuelle du navire, la déconnexion du bras est contrôlée par ce même système PERC grâce à des détecteurs paramétrés avec deux seuils. Le premier seuil déclenche une alarme (son discontinu) et provoque la fermeture des vannes situées en aval et en amont de la déconnexion d'urgence (grâce à des détecteurs inductifs dont la présence a été constatée par l'IIC sur les 2 bras, tant pour une détection de mouvement amont-aval qu'un éloignement du navire vis-à-vis de l'apponement). Le franchissement du second seuil des détecteurs déclenche l'alarme (son continu), la déconnexion d'urgence et le blocage des bras dans leur position de déconnexion. Les alarmes n'ont pas pu être testées au jour de l'inspection. Néanmoins l'IIC a pu identifier l'appareillage sonore sur le toit du bungalow. La tubulure de sortie de chaque bras est prolongée par une tuyauterie comportant une vanne motorisée, un clapet anti-retour et une vanne à commande manuelle (cette vanne a été automatisée, mais reste actionnable manuellement ; l'existence du volant manuel a été constaté par l'IIC, mais il n'a pas été testé). Chaque ligne comporte un indicateur de pression et un thermomètre. Le thermomètre du bras le plus à gauche lorsque l'on arrive sur l'apponement est illisible. Selon l'exploitant, il ne sert plus car la</p>

température est directement obtenu par liaison directe avec la salle de commande.

**Obs 1 : L'exploitant déposera une demande auprès de M Le Préfet afin de modifier l'article II-1 de son AP du 17/05/1990 pour supprimer la nécessité d'avoir un thermomètre sur les bras, en s'appuyant notamment sur la possibilité d'obtenir cette température via l'interrogation de l'opérateur en salle de commande.**

La tuyauterie de déchargement proprement dite est munie d'une vanne de sécurité qui permet en dehors des périodes de dépotage, d'isoler la partie de la tuyauterie située sur le domaine public (après vidange par poussée à l'ammoniac gazeux chaud). Pour éviter les risques de sollicitation mécanique résultant de la collision de la tuyauterie ou de l'appontement avec un corps flottant il existe 4 ducs d'Albe et des points d'amarrages (6 "crocs") reliés par des passerelles.

Une liaison radio et téléphone est établie entre l'usine et l'appontement : la liaison radio a été vérifiée durant l'inspection entre le bungalow et la salle de commande. Il est précisé que l'exploitant met à disposition 2 radios (1 pour Petroservices et une pour le navire), + 1 autre permettant d'écouter la circulation des navires sur l'estuaire. Le téléphone n'a pas été testé du fait que l'exploitant a précisé qu'il était non fonctionnel car il ne permet pas d'établir des appels vers la salle de commande. L'exploitant a pris les dispositions pour le réparer sous 1 mois.

**écart 1 : L'exploitant répare sous 1 mois la liaison téléphonique entre l'appontement et le centre de commande.**

Avant toute manoeuvre de déchargement par un bateau étranger, le prestataire de l'exploitant, la société Petroservices (comme indiqué dans la procédure AGRI 20120 - chapitre 8), remplit une fiche terre-mer ("safety check-list") en binôme avec un des membres du navire, ce qui permet de s'assurer de la bonne compréhension des consignes et de la capacité à dialoguer des différents intervenants. L'appontement est pendant le déchargement de l'ammoniac libre de toute autre embarcation. La conduite d'ammoniac est vidangée après chaque déchargement avec de l'ammoniac gazeux.

**Type de suites proposées :** Susceptible de suites

**Proposition de suites :** Sans objet

### N° 3 : Déchargement



<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article Annexe I
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Respect des procédures
<b>Point de contrôle déjà contrôlé :</b> Sans Objet
<p><b>Prescription contrôlée :</b></p> <p>3. – Maîtrise des procédés, maîtrise d'exploitation Des procédures et des instructions sont mises en œuvre pour permettre la maîtrise des procédés et l'exploitation des installations dans des conditions de sécurité optimales. Les phases de mises à l'arrêt et de démarrage des installations, d'arrêt, de même que les opérations d'entretien et de maintenance, même sous-traitées, font l'objet de telles procédures.</p> <p>Procédure « AGRI-20120 Déchargement des navires d'ammoniac »</p> <p><b>Constats :</b> Le responsable de Pétroservices a expliqué succinctement l'organisation mise en place avec ses personnels : Pour un déchargement, il y a toujours un opérateur et un "loading master". L'opérateur est présent sur l'appontement d'un bout à l'autre du déchargement. Les loading masters de Petroservices sont "spécialisés", au niveau national, par type de site : par exemple sur la zone de Bassens et d'Ambès, seuls 4 "loading masters" sont habilités à se rendre sur les entreprises de cette zone du fait qu'ils connaissent les sites et les produits. Le responsable de Pétroservices indique par ailleurs que ses personnels sont formés par compagnonnage du fait de la spécificité de chaque site sur lesquels intervient Petroservices. Ces personnels bénéficient d'une formation sur les produits dépotés, sur les amarres,....</p> <p><b>Obs 2 : L'exploitant précise si le personnel de Petroservices intervenant sur l'appontement bénéficie d'une habilitation délivrée par Yara sur la connaissance des éléments de sécurité de l'appontement (position des vannes, bouton d'urgence,....) et des réflexes à avoir lors de l'activation des plans d'urgence type POI.</b></p> <p>La procédure « AGRI-20120 Déchargement des navires d'ammoniac » V 6.0 du 19/06/2023 a été consultée par l'inspection des installations classées (IIC). Il est indiqué au § 9 les éléments suivants :</p> <p>"Niveau maximum admissible : 25 000 tonnes ou 30,78 mètres Premier déclenchement automatique séquence déchargement à 24 207 tonnes ou 29,8 m (MMR 106) Deuxième déclenchement, si premier déclenchement non réalisé, à 24 414 tonnes ou 30,055 mètres (MMR 116)"</p> <p>Or l'annexe 4 de l'EDD indique les éléments suivants : MMR 106 : "2ème mesure de niveaux qui arrête le déchargement navire" - 30.63 m MMR 116 : "Mesure de niveaux qui arrête le déchargement navire" - 30.63 m</p> <p><b>Obs 3 : L'exploitant corrigera l'incohérence sur les informations décrivant les MMR 106 et 116 entre celles indiquées dans la procédure AGRI 20120 et celles provenant de l'annexe 4 (dénommée "indépendance des MMR") de l'EDD.</b></p> <p>Le § 10 fait référence à la la check-list "Manoeuvre de connexion" (AGRI-20121) analysé dans un point supra. Le § 11 indique : "Température :- Déclenchement automatique du déchargement par température haute ammoniac T&gt; -30°C et débit Q&gt; 500 t/h"</p> <p><b>Obs 4 : L'exploitant pourra utilement pour plus de clarté mettre la mention suivante " Déclenchement automatique de l'arrêt du déchargement par température haute ammoniac T&gt; -30°C et débit Q&gt; 500 t/h."</b></p> <p><b>Obs 5 : L'exploitant précisera si les 2 conditions (t°C et Q) sont nécessaires pour stopper le déchargement, ou bien si une seule des 2 conditions est suffisante. Dans un cas comme dans l'autre, il justifie sa position, et met à jour si nécessaire la description de la MMR correspondante (qui indique à ce jour que seule la</b></p>

<b>température est prise en compte), son niveau de confiance associé, et le noeud papillon P3.2..</b>
<b>Type de suites proposées :</b> Susceptible de suites
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

#### N° 4 : Déchargement

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article Annexe I
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Respect des procédures
<b>Point de contrôle déjà contrôlé :</b> Sans Objet
<p><b>Prescription contrôlée :</b></p> <p>3. – Maîtrise des procédés, maîtrise d’exploitation</p> <p>Des procédures et des instructions sont mises en œuvre pour permettre la maîtrise des procédés et l’exploitation des installations dans des conditions de sécurité optimales. Les phases de mises à l’arrêt et de démarrage des installations, d’arrêt, de même que les opérations d’entretien et de maintenance, même sous-traitées, font l’objet de telles procédures.</p> <p>Procédure « AGRI-20121 Check list manœuvre de connexion navire NH3 »</p>
<p><b>Constats :</b> Le dernier exemple de check-list a été consulté par L'IIC (version 7.0). Il concernait la livraison d'un navire en date du 05/08/2023. Cette check-list indique que l'arrêt d'urgence de la salle de contrôle est testé avec le premier navire de chaque mois. Il est effectivement bien indiqué sur la check-list du 05/08/2023 lié au premier navire du mois d'août que l'arrêt d'urgence a été testé avec succès.</p> <p><b>Obs 6 : L'exploitant précise si le bouton d'urgence situé dans le bungalow de l'appontement est testé, et si oui à quelle fréquence.</b></p> <p>Les points à surveiller sont listés dans la fiche relié à l'AGRI 21056 (débit, pression,...). Il est à noter que la vérification des amarres (entres autres) est réalisée à travers la fiche "terre-mer" dans la partie 8 au point 18 dont l'intitulé est "mooring arrangement is effective", qui est traduit par le fait que les amarres sont tendues. Cette vérification se fait toutes les 4 heures, ce qui est la fréquence minimale selon l'ISGOTT d'après Petroservices. L'IIC a constaté le respect de cette fréquence sur la fiche en question. Par ailleurs un groupe de travail initié entre les exploitants liés au GPMB (Simorep, CCMP, etc....) a réalisé (notamment) un document intitulé "points-clés" qui synthétise les horaires de marée et, entres autres, les périodes où le navire peut retendre ses amarres en fonction des heures des marées.</p> <p>Par ailleurs, la procédure Agri 20120 précise en son § 19 que : Petroservices "inspecte plus particulièrement, toutes les heures, la zone de connexion et fait "un relevé sur la fiche "déchargement navire" (AGRI-21056)." Or la procédure 20121 indique dans son avant dernier point : "Surveillance dépotage :- Faire les relevés toutes les deux heures et compléter la fiche AGRI-21056".</p> <p><b>Obs 7 : L'exploitant mettra en cohérence la fréquence des rondes de surveillance de Petroservices indiquée d'une part sur la check list 20-121 et d'autre part au § 19 de la procédure AGRI 20120.</b></p>
<b>Type de suites proposées :</b> Susceptible de suites
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 5 : Déchargement

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article Annexe I
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Respect des procédures
<b>Point de contrôle déjà contrôlé :</b> Sans Objet
<b>Prescription contrôlée :</b> 3. – Maîtrise des procédés, maîtrise d'exploitation Des procédures et des instructions sont mises en œuvre pour permettre la maîtrise des procédés et l'exploitation des installations dans des conditions de sécurité optimales. Les phases de mises à l'arrêt et de démarrage des installations, d'arrêt, de même que les opérations d'entretien et de maintenance, même sous-traitées, font l'objet de telles procédures.  Procédure « AGRI-20122 Check list manœuvre de déconnexion navire NH3 »
<b>Constats :</b> L'IIC a consulté la dernière checklist lié à la déconnexion du bras de chargement. Il s'agissait de la livraison du 05/08/2023. la checklist possède une case où la date est censée être apposée par l'opérateur Petroservices présent au moment de l'opération. Or, la date est absente.  <b>Obs 8 : la date est absente sur la fiche de déconnexion navire.</b>
<b>Type de suites proposées :</b> Susceptible de suites
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 6 : Déchargement

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article Annexe I
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Respect des procédures
<b>Point de contrôle déjà contrôlé :</b> Sans Objet
<b>Prescription contrôlée :</b> 3. – Maîtrise des procédés, maîtrise d'exploitation Des procédures et des instructions sont mises en œuvre pour permettre la maîtrise des procédés et l'exploitation des installations dans des conditions de sécurité optimales. Les phases de mises à l'arrêt et de démarrage des installations, d'arrêt, de même que les opérations d'entretien et de maintenance, même sous-traitées, font l'objet de telles procédures.  Procédure « AGRI-20123 Check list essai des bras »
<b>Constats :</b> Le § 5 de la procédure AGRI 20120 indique que les essais du bras de chargement sont à réaliser 48 H avant l'arrivée du navire en utilisant la check-list "Essais de bras" de la procédure AGRI - 20123. L'IIC a consulté la dernière check-list "Essais de bras" en date du 01/08/2023. Celle-ci a été réalisé + de 48h avant l'arrivée du navire ayant déchargé le 05/08/2023. Cependant, après échange avec l'exploitant, il s'avère que les raisons de ce fait sont recevables (tempête).Cependant, cela reste de fait un écart.  <b>écart 2 : l'essai de bras a été réalisé + de 48 h avant l'arrivée du navire.</b>  L'exploitant pourra utilement modifier le § 5 de la procédure AGRI 20120 afin de se laisser une marge de manoeuvre pour tester le bras avant l'arrivée d'un navire. Par ailleurs, au sein de la procédure AGRI 20123, il est indiqué sur un des points à vérifier: "Si le temps de fermeture des MOV est < 10" et > 15" prévenir service Maintenance pour intervention." et ceci pour les 3 vannes suivantes :Mov 11116, Mov 11117, Mov 11201. Les 2 premières concernent les 2 bras de déchargement. La dernière se trouve en amont (côté usine). La fiche 20123 prévoit de vérifier le temps de fermeture de la mov 11201. Or, cette vérification n'est pas faite lors de la mise en oeuvre de cette check-liste, mais lors du test de la MMR 83.  <b>Obs 9 : l'exploitant pourra utilement mettre en cohérence la fiche 20123 avec les pratiques de terrain. En l'occurrence le temps de fermeture de la mov 11201 est réalisée à travers la MMR 83., et non lors de de la mise en oeuvre de la check-liste 20123.</b>  L'IIC a constaté que le temps de fermeture de la vanne MOV 11116 inscrit sur la check-list lors du dernier essai de bras est de 12 secondes, conforme aux attendus.
<b>Type de suites proposées :</b> Susceptible de suites
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 7 : Déchargement

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article Annexe I
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Respect des procédures
<b>Point de contrôle déjà contrôlé :</b> Sans Objet
<b>Prescription contrôlée :</b> 3. – Maîtrise des procédés, maîtrise d'exploitation Des procédures et des instructions sont mises en œuvre pour permettre la maîtrise des procédés et l'exploitation des installations dans des conditions de sécurité optimales. Les phases de mises à l'arrêt et de démarrage des installations, d'arrêt, de même que les opérations d'entretien et de maintenance, même sous-traitées, font l'objet de telles procédures.  Procédure « AGRI-21056 relevés horaires par personnel en poste à l'appontement »
<b>Constats :</b> L'IIC a consulté les 2 derniers enregistrements liés à cette procédure (concernant la livraison du 05/08 et du 23/07).Celui lié au déchargement du 05/08/2023 porte parfois des observations difficilement lisibles. Or ce document est un document de traçabilité qui doit pouvoir être compris de personnes tierces. Il convient donc que les annotations et remarques soient lisibles.  <b>Obs 10 :</b> L'exploitant s'assure que les annotations réalisées sur la fiche "relevés horaires par le personnel en poste à l'appontement" sont lisibles.
<b>Type de suites proposées :</b> Susceptible de suites
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

## N° 8 : Maintenance du bras de déchargement

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Préfectoral du 17/05/1990, article annexe à l'art 6.13
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, toxique
<b>Point de contrôle déjà contrôlé :</b> Sans Objet
<b>Prescription contrôlée :</b> L'exploitant veille à ce que tous les équipements dont le fonctionnement a une incidence sur la sécurité soient [...] maintenus en bon état et contrôlés conformément soit aux normes applicables soit à des cahiers des charges établis spécifiquement.
<b>Constats :</b> Le bras est testé à travers les tests MMR (notamment les vannes, le PERC...). Il y a de plus les tests d'essais de bras qui permettent de s'assurer du bon fonctionnement des autres équipements hors MMR. Il y a également une visite de contrôle réalisée par la société Actemium bisannuellement pour chacun des 2 bras existant sur l'appontement. Actemium se base, selon l'exploitant, sur le référentiel du constructeur du bras (société FMC). La prochaine visite d'Actemium est prévue pour octobre 2023. L'IIC a parcouru le rapport AMMD-DD-VJ-013 du 11/06/2021. Ce rapport détaille les opérations de maintenance annuelle dont : <ul style="list-style-type: none"><li>- le contrôle visuel général,</li><li>- le contrôle de l'isolation électrique</li><li>- le parallélisme du bras.....</li></ul> Il y est indiqué la synthèse des travaux, classés par ordre de priorité. Les 3 travaux curatifs de priorité forte ont été réalisés (ce qui a été tracé par le rapport actemium n°AMMD-DD-VJ 026 du 05/11/2022) : <ul style="list-style-type: none"><li>- dépose des limiteurs de débit sur les vérins hydrauliques,</li><li>- mise en place limiteur du débit avant le sélecteur valve,</li><li>- le remplacement des flexibles hydraulique sur le bras de chargement</li></ul>
<b>Type de suites proposées :</b> Sans suite
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet