

Unité départementale du Loiret  
3, rue du carbone  
CEDEX 2  
45072 ORLÉANS

ORLÉANS, le 02/11/2023

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

Visite d'inspection du 15/06/2023

### **Contexte et constats**

Publié sur  **GÉORISQUES**

#### **DEPOTS DE PETROLE D'ORLEANS**

76 rue d'Amsterdam  
75009 Paris

Références : n° 532 / 2023 – VAT20230585  
Code AIOT : 0010001471

#### **1) Contexte**

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 15/06/2023 dans l'établissement DEPOTS DE PETROLE D'ORLEANS implanté 133 avenue Denis Papin BP 50102 45800 Saint-Jean-de-Braye. L'inspection a été annoncée le 05/06/2023. Cette partie « Contexte et constats » est publiée sur le site internet Géorisques ( <https://www.georisques.gouv.fr/> ).

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

- DEPOTS DE PETROLE D'ORLEANS
- 133 avenue Denis Papin BP 50102 45800 Saint-Jean-de-Braye
- Code AIOT : 0010001471
- Régime : Autorisation
- Statut Seveso : Seveso seuil haut
- IED : Non

La société DEPOT DE PETROLE D'ORLEANS exploite à Saint Jean de Braye un site de stockage de carburants (essence et gazole) et d'additifs. L'alimentation s'effectue par pipelines et le déchargement au moyen de poste de chargement camions en source et en dôme.

Le site dispose d'un PPRT approuvé en date du 15/09/2017. Le site a mis en place des mesures supplémentaires encadrées par l'arrêté préfectoral du 09/07/2018 pour réduire ses zones d'effets hors site.

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

- dispositions relatives au poste de chargement camion (PCC) et unité de récupération de vapeur (URV) associée.

## **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 Madame la Préfète ; 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 Madame la Préfète, 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 sera proposé à Madame la Préfète, 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	Rubrique 1434-2 – Installations de chargement ou de déchargement	AP Complémentaire du 19/02/2021, article 2.1	/	Sans objet
2	Chargement sous surveillance	Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 23-1	/	Sans objet
9	Poste de chargement camions (PCC) – Connexions au PCC	AP Complémentaire du 19/10/2015, article 9.2.3	/	Sans objet
11	Poste de chargement camions (PCC) – Risque incendie au PCC	AP Complémentaire du 19/10/2015, article 9.1	/	Sans objet
13	Gestion de la MMR – AU PCC	AP Complémentaire du 19/10/2015, article 7.5.1	/	Sans objet
14	Maintenance arrête-flammes URV et bras de récupération des vapeurs aux PCC	AP Complémentaire du 19/10/2015, article 7.2.4	/	Sans objet
15	Sécurités au PCC sur pompes de transfert	Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 18	/	Sans objet
16	Plan de zonage ATEX au PCC et à l'URV	AP Complémentaire du 19/10/2015, article 7.2.2	/	Sans objet
18	Conformité des activités par rapport à l'étude de danger	AP Complémentaire du 19/10/2015, article 1.3	/	Sans objet
19	Poste de chargement camions - consignes au PCC	AP Complémentaire du 19/10/2015, article 7.6.9	/	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
3	Poste de chargement camions (PCC) – Equipements	AP Complémentaire du 19/10/2015, article 9.1	/	Sans objet
4	Protection contre des risques spécifiques	Arrêté Préfectoral du 19/10/2015, article 4.2.4.1	/	Sans objet
5	Poste de chargement camions (PCC) – Opérations préalables	AP Complémentaire du 19/10/2015, article 9.1	/	Sans objet
6	Conditions de chargement – poste source	AP Complémentaire du 19/10/2015, article 9.2.2	/	Sans objet
7	Poste de chargement camions (PCC) – Sécurités au PCC	AP Complémentaire du 19/10/2015, article 9.1 et 9.2.5	/	Sans objet
8	Signalisation des organes de sécurité	Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 12	/	Sans objet
10	Dispositif anti coup de bélier	Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 13	/	Sans objet
12	Scénario POI – PCC1 (postes 7 à 9)	AP Complémentaire du 19/10/2015, article 7.8.10.2	/	Sans objet
17	Inventaire des émissions de COV au PCC	Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 39	/	Sans objet

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

Les constats relevés lors de cette inspection figurent dans les tableaux ci-dessous.

### 2-4) Fiches de constats

N° 1 : Rubrique 1434-2 – Installations de chargement ou de déchargement

<b>Référence réglementaire :</b> AP Complémentaire du 19/02/2021, article 2.1
<b>Thème(s) :</b> Situation administrative, Porter à connaissance en cours d'instruction
<b>Prescription contrôlée :</b> Nature des installations au titre de la rubrique 1434-2 de la nomenclature des installations classées : Installation de chargement ou de déchargement desservant un dépôt de liquides inflammables soumis à autorisation : - 2 postes dômes représentant un total de 9 ensembles (ou bras) de chargement - 7 postes source équipés de 40 ensembles (ou bras) de chargement - 1 pomperie de chargement pour un débit total de 6 600 m <sup>3</sup> /h (nombre de bras en fonctionnement limité à 23).
<b>Constats :</b> <b>[C1] L'exploitant transmettra à l'inspection des installations classées toute justification éventuelle d'un maintien du débit de la pomperie à 6 600 m<sup>3</sup>/h au titre de la rubrique 1434-2 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.</b>
<b>Observations :</b> Vu : la demande de modifications en date du 14 avril 2022 portée par l'exploitant, relative au type de bras des postes de chargement camions ; Vu : l'étude de dangers en cours d'instruction  Lors de la visite d'inspection, l'inspection des installations classées a vérifié la consistance de l'installation de chargement / déchargement camion (dit PCC) : - 2 postes dômes ; - 7 postes source.  L'exploitant confirme au cours de la visite d'inspection la présence de 9 pompes à la pomperie D'après la description des installations présente dans l'étude de danger, le débit maximum total de la pomperie s'élèverait à 2182 m <sup>3</sup> /h. L'inspection des installations classées interroge l'exploitant sur le débit maximal défini dans l'arrêté préfectoral qui s'élève à 6600 m <sup>3</sup> /h, ce qui apparaît bien plus élevé que la situation réelle sur le site. L'exploitant n'est pas en mesure d'apporter de justification au cours de la visite.
<b>Type de suites proposées :</b> Susceptible de suites
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

## N° 2 : Chargement sous surveillance

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 23-1
<b>Thème(s) :</b> Situation administrative, Chargement sous surveillance
<b>Prescription contrôlée :</b> Le chargement et le déchargement de liquides inflammables se font en présence d'une <b>personne formée à la nature et dangers des liquides inflammables, aux conditions d'utilisation des installations et à la première intervention en cas d'incident survenant au cours d'une opération de chargement ou de déchargement.</b> En particulier, pour les postes de chargement ou de déchargement en libre service sans surveillance, les personnels effectuant le remplissage ou le déchargement sont aptes à mettre en œuvre les moyens de première intervention en matière d'incendie et de protection de l'environnement.
<b>Constats :</b> <b>[C2] L'exploitant doit transmettre le détail du contenu de la formation initiale des chauffeurs effectuant les opérations de chargement et/ou de déchargement.</b>  <b>Il est rappelé que les personnes effectuant des opérations de chargement et/ou de déchargement doivent être formées à la nature et dangers des liquides inflammables, aux conditions d'utilisation des installations et à la première intervention en cas d'incident survenant au cours d'une opération de chargement ou de déchargement.</b>
<b>Observations :</b> Vu : procédure P.E04.01 v03 du 09/12/21 relative à la gestion des autorisations des enlèvements, établie dans le cadre des opérations de chargement des camions. Vu : accès au site par les chauffeurs par badge d'accès individuels Vu : déroulement d'un accès chauffeur par badge et demande de chargement en salle des opérateurs  La procédure met en exergue qu'une formation initiale est obligatoire pour l'obtention d'un badge accès aux opérations de chargement. Les formations nécessitent des recyclages tous les deux ans. Les accès sont ainsi nominatifs et contrôlés.  L'exploitant indique qu'une visite sécurité est réalisée par DPO avec chaque nouvel opérateur. Par ailleurs, des campagnes ciblées de sensibilisation sont réalisées selon les informations tirées du retour d'expérience ou les remontées terrain. L'objectif est de 104 visites par an. 130 visites ont été réalisées en 2022.  En cas de non-respect des consignes de sécurité, des sanctions de type exclusion temporaire ou définitive peuvent être prises. Des réunions annuelles avec les responsables des sociétés de transport sont également réalisées pour faire le bilan et la remontée des éventuelles difficultés et anomalies rencontrées.  L'exploitant dispose d'un logiciel de suivi qui lui permet la remontée des informations obligatoires relatives à chaque transporteur et à chaque opérateur (par exemple : formations obligatoires avec recyclage, date ADR du véhicule). Le logiciel émet une alerte en cas d'expiration.
<b>Type de suites proposées :</b> Susceptible de suites
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 3 : Poste de chargement camions (PCC) – Equipements

<b>Référence réglementaire :</b> AP Complémentaire du 19/10/2015, article 9.1
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Equipements au PCC (postes de chargement de camions)
<b>Prescription contrôlée :</b> Les postes de chargement/déchargement sont implantés sur une aire étanche mise sur rétention et exploités en présence permanente d'un préposé surveillant ayant une connaissance de la conduite des installations et des dangers et inconvénients des produits utilisés ou stockés dans l'installation.  Les opérations de chargement/déchargement sont réalisées de manière à supprimer les effets des courants de circulation et d'électricité statique et interdire tout chargement lorsque la liaison équipotentielle avec la citerne n'est pas réalisée.  Chaque bras de chargement/déchargement est équipé de limiteurs de débits automatiques ou tout autre système équivalent permettant un écoulement sans projection. [...]  Chaque bras de chargement/déchargement en source est équipé d'un dispositif de sécurité qui interrompt automatiquement l'opération de chargement quand le niveau maximal d'utilisation du réservoir de la citerne est atteint.
<b>Constats :</b> Absence d'écart constaté.
<b>Observations :</b> Les PCC sont positionnés sur aire étanche.  Les opérations de chargement et de déchargement sont réalisées par des chauffeurs munis d'un badge d'accès et ayant suivi la formation initiale nécessaire à la connaissance des installations et des risques associés (cf point de contrôle précédent relatif au contenu de la formation).  Vu : les postes de chargement / déchargement sont équipés (vérification faite par échantillonnage) : - d'une liaison équipotentielle dont la mise en oeuvre est obligatoire et contrôlée par un logiciel avant toute opération. - d'un limiteur de débit - de sondes de niveau aux postes source.  Les postes dôme n'ont pas été vérifiés au cours de la visite d'inspection. En ce qui concerne les équipements de sécurité (liaisons équipotentielles et sondes de niveau), il conviendra de se référer au point de contrôle N°7.
<b>Type de suites proposées :</b> Sans suite
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

#### N° 4 : Protection contre des risques spécifiques

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Préfectoral du 19/10/2015, article 4.2.4.1
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Protection contre des risques spécifiques
<b>Prescription contrôlée :</b> Les collecteurs véhiculant des eaux polluées par des liquides inflammables ou susceptibles de l'être sont équipés d'une protection efficace contre le danger de propagation de flammes. En outre, les réseaux sont équipés de regards coupe-feu au départ de chaque aire de collecte afin d'éviter toute propagation d'incendie à l'ensemble du site. En cas de sécheresse ou de fortes chaleurs constatées, le niveau d'eau dans ces regards est contrôlé et complété le cas échéant.
<b>Constats :</b> Absence d'écart constaté.
<b>Observations :</b> Vu : présence de trois siphons pare-flammes aux postes de chargements camion. La présence d'eau dans le siphon pare-flamme a été vérifiée par échantillonnage et n'appelle pas de commentaire particulier. La gestion de cet équipement dans la GMAO avait fait l'objet d'une vérification à l'occasion d'une précédente visite d'inspection.
<b>Type de suites proposées :</b> Sans suite
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 5 : Poste de chargement camions (PCC) – Opérations préalables

<b>Référence réglementaire :</b> AP Complémentaire du 19/10/2015, article 9.1
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Opérations préalables au chargement
<b>Prescription contrôlée :</b> Les opérations suivantes sont réalisées par le chauffeur et/ou par l'exploitant préalablement à l'opération de chargement : <ul style="list-style-type: none"><li>- serrer le frein à main ou immobiliser le véhicule à l'aide de cales facilement escamotables ;</li><li>- placer le levier de vitesses au point mort ;</li><li>- arrêter le moteur du véhicule ;</li><li>- couper l'éclairage du véhicule et le circuit de batterie ;</li><li>- établir la liaison équipotentielle avec l'installation fixe.</li></ul>
<b>Constats :</b> Absence d'écart constaté.
<b>Observations :</b> Vu : présence d'une interface homme machine (IHM) au poste de chargement. Le nouveau logiciel mis en place impose la réalisation dans un ordre prédéfini de la mise en oeuvre des dispositifs de sécurité. Vu : présence d'une procédure affichée au poste de chargement camion. <b>La procédure ne tient pas compte du nouveau logiciel mis en place avec IHM et nécessite d'être remise à jour, toutefois elle mentionne les étapes préalables à tout chargement. L'IHM pourrait utilement reprendre ces étapes préalables obligatoires (cf les 5 mesures listées à l'article 9.1 de l'AP du 19/10/2015).</b>  L'exploitant précise que le réseau pneumatique embarqué sur les véhicules nécessite de mettre le frein à main pour déverrouiller les clapets permettant le couplage des bras de chargement.
<b>Type de suites proposées :</b> Sans suite
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 6 : Conditions de chargement – poste source

<b>Référence réglementaire :</b> AP Complémentaire du 19/10/2015, article 9.2.2
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Conditions de chargement – poste source
<b>Prescription contrôlée :</b> 2.1. Le débit normal de chargement des liquides est de 2 300 litres par minute (au maximum 2 500 litres par minute) par bras de chargement.  2.3. Tous les véhicules homologués à chargement en source sont munis d'une plaque d'identification spécifiant le nombre maximal autorisé de bras de chargement qui peuvent être actionnés simultanément tout en évitant la fuite de vapeurs via les soupapes P et V des compartiments lorsque la contre-pression maximale du système est de 55 millibars comme spécifié au point 2.2.
<b>Constats :</b> Absence d'écart constaté.
<b>Observations :</b> Vu : la plaque d'identification d'un camion citerne homologué en cours de chargement au poste source. La plaque spécifie le nombre maximal autorisé de bras de chargement.  Pour information, l'exploitant indique qu'il limite à 130 m <sup>3</sup> /h le débit par poste de chargement, via l'automatisme de chargement. Ce point sera revu dans le cadre de l'instruction du porter à connaissance en cours relatif à la modification des bras de chargement.
<b>Type de suites proposées :</b> Sans suite
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 7 : Poste de chargement camions (PCC) – Sécurités au PCC

<b>Référence réglementaire :</b> AP Complémentaire du 19/10/2015, article 9.1 et 9.2.5
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Sécurités au PCC
<b>Prescription contrôlée :</b> Article 9.1  La connexion équipotentielle établie entre le véhicule et l'installation de chargement n'est interrompue que lorsque : - les vannes du poste de chargement et les dômes du véhicule sont fermés, dans le cas d'un chargement par le dôme ; - toutes les opérations de débranchement sont effectuées et les bouchons de raccord du véhicule remis en place, dans le cas d'un chargement en source.  Les postes de chargement/déchargement sont équipés de boutons d'arrêt d'urgence permettant de stopper le chargement. Si le poste est équipé d'une passerelle, chaque niveau dispose d'un tel dispositif. La percussion de ceux-ci entraîne la fermeture de la vanne d'autorisation de chargement du poste concerné, l'arrêt des pompes de transfert et le déclenchement d'une alarme sonore dans le local de surveillance de l'exploitation. En outre, un dispositif d'arrêt d'urgence est installé à distance des postes de chargement/déchargement dans le local de surveillance de l'exploitation. La percussion de ce dispositif entraîne a minima l'arrêt des pompes de transfert, la fermeture des vannes sur les canalisations de transfert des produits situées sous les postes de transfert et la fermeture des organes de sécurité.  Article 9.2.5  5.1. Mise à la terre et système anti-débordement Le chargement ne sera autorisé que si un signal est donné à cet effet par l'unité de contrôle combinée de la mise à la terre et du système anti-débordement. En cas de dépassement de capacité ou d'interruption de la mise à la terre du véhicule, l'unité de contrôle du portique de chargement fermera la vanne de contrôle du chargement sur le portique. 5.2. Détection de la collecte des vapeurs Le chargement n'est autorisé que si le tuyau de collecte des vapeurs a été relié au véhicule et si les vapeurs déplacées peuvent passer librement du véhicule dans le système de collecte des vapeurs de l'installation.
<b>Constats :</b> Absence d'écart constaté.
<b>Observations :</b> Vu : présence d'un bouton poussoir d'arrêt d'urgence au poste de chargement en source. Vu : présence d'un bouton poussoir d'arrêt d'urgence au poste de chargement en dôme, ainsi que d'un second sur la passerelle. Vu : présence d'un bouton poussoir d'arrêt d'urgence au local de surveillance.  La vérification des sécurités sur un poste de chargement en dôme n'a pas pu être effectuée dans le cadre de la présente visite d'inspection (article 9.1 alinéa 1) . <b>Il a pu être constaté que la liaison équipotentielle du poste dôme 41 présentait un état très dégradé et doit être changée.</b> A ce stade, l'automatisme du poste ne bloque pas les chargements lors de l'utilisation de cette liaison qui apparaît donc encore comme fonctionnelle.

Le nouvel automatisme de sécurité au poste de chargement permet d'assurer la mise en place de la liaison équipotentielle avant toute opération et le retrait de cette dernière en tout dernier lieu. L'automatisme vérifie que l'équipotentialité est fonctionnelle avant de pouvoir passer à l'étape suivante obligatoire. Dans le cas où la liaison équipotentielle serait arrachée avant débranchement des bras de chargement ou d'une autre sécurité, le poste se met en sécurité et tout chargement en cours est interrompu ou impossible à démarrer. Ce point a fait l'objet de tests le jour de la visite d'inspection. Tests concluants.

De même, le raccordement du poste à la sonde anti-débordement embarquée du camion est rendu obligatoire par l'automatisme du poste. Cette sécurité a été testée au cours de la visite d'inspection. Test concluant.

Enfin, le raccordement du bras de récupération de vapeurs est également une condition obligatoire pour le chargement des essences. Cette sécurité a été testée au cours de la visite d'inspection. Test concluant. Un test d'arrêt de l'URV (unité de récupération des vapeurs) n'a pas pu être mené pour vérifier l'asservissement des opérations de chargement au fonctionnement de l'unité.

**Type de suites proposées :** Sans suite

**Proposition de suites :** Sans objet

**N° 8 : Signalisation des organes de sécurité**

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 12
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Signalisation des organes de sécurité
<b>Prescription contrôlée :</b> [...] Une signalisation des vannes de sectionnement et des arrêts d'urgence est mise en place afin de rendre leur manœuvre plus rapide.
<b>Constats :</b> Absence d'écart constaté.
<b>Observations :</b> Vu : boutons poussoirs d'arrêt d'urgence correctement signalés, visibles et accessibles. Vu : vannes de sectionnement correctement signalées, visibles et accessibles.
<b>Type de suites proposées :</b> Sans suite
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 9 : Poste de chargement camions (PCC) – Connexions au PCC

<b>Référence réglementaire :</b> AP Complémentaire du 19/10/2015, article 9.2.3
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Connexion de la mise à la terre du véhicule et du système anti-débordement
<b>Prescription contrôlée :</b> 3.1. Le portique de chargement est équipé d'une unité de contrôle anti-débordement qui, lorsqu'elle est raccordée au véhicule, fournit un signal de sécurité intégrée autorisant le chargement, à condition qu'aucun capteur anti-débordement des compartiments ne détecte un haut niveau. [...] 3.3. L'unité de contrôle du portique de chargement doit convenir à la fois pour les systèmes à deux fils et pour les systèmes à cinq fils. [...] 3.5. Tous les véhicules homologués à chargement en source sont équipés d'une plaque d'identification (point 2.3 spécifiant le type de capteurs anti-débordement qui ont été installés (c'est-à-dire capteurs à deux fils ou à cinq fils).
<b>Constats :</b> <b>[C3]</b> L'exploitant doit transmettre les éléments permettant de justifier qu'il dispose d'une unité de contrôle anti-débordement PEROLO compatible avec les sondes anti-débordements équipant les camions (nombre de fils et type de sonde).
<b>Observations :</b> Vu : la plaque d'identification du camion citerne homologué mentionnant la caractéristique de la sonde anti-débordement. Vu : le poste de chargement camion est équipé d'une unité de contrôle anti-débordement raccordé à l'automatisme de sécurité du poste. L'exploitant confirme qu'en cas de détection de niveau haut sur un compartiment, le chargement est bloqué (test non réalisé). Vu : livret de voiture comportant les justificatifs de conformité du camion et de sa citerne, dont : - attestation délivrée le 9 juin 2023 par la société SCAT après avoir vérifié les sondes anti-débordement par mouillage, le circuit vapeurs et son étanchéité, et l'absence de défaut. - carte grise de la remorque ; - barré rouge (conformité ADR) ; - certificat de capacité des citernes (données par compartiment).
<b>Type de suites proposées :</b> Susceptible de suites
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 10 : Dispositif anti coup de bélier

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 13
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Dispositif anti coup de bélier
<b>Prescription contrôlée :</b> - pour que la fermeture éventuelle des vannes ne puisse pas provoquer l'éclatement des tuyauteries ou de leurs joints ; [...]
<b>Constats :</b> Absence d'écart constaté.
<b>Observations :</b> L'exploitant indique qu'il dispose sur le PCC de 10 bouteilles anti-pulsatoires* : - 2 pour le GO et FOD ; - 1 par bras de chargement GNR (soit 6 au total) - 2 bouteilles pour SP95/98. *La présence de ces dispositifs a été contrôlée par sondage.  Vu : le suivi via le logiciel de GMAO des vérifications des bouteilles anti-pulsatoires. La prochaine maintenance est prévue le 26/06/2023. Les requalifications et épreuves sont réalisées par l'APAVE. Les dernières ont été effectuées le 25/05/2022 et 14/04/2022.
<b>Type de suites proposées :</b> Sans suite
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 11 : Poste de chargement camions (PCC) – Risque incendie au PCC

<b>Référence réglementaire :</b> AP Complémentaire du 19/10/2015, article 9.1
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Risque incendie au PCC
<b>Prescription contrôlée :</b> Les installations de chargement/déchargement sont dotés d'un nombre suffisant d'extincteurs mobiles à poudre de 50 kg minimum ou de tout autre dispositif ayant un pouvoir extincteur équivalent. Chaque aire de chargement ou déchargement dispose d'une réserve de sable ou de produit absorbant incombustible en quantité adaptée au risque, sans être inférieure à 200 litres, et des moyens nécessaires à sa mise en œuvre. La réserve de produit absorbant est stockée dans des endroits visibles et facilement accessibles et protégée par un couvercle ou tout autre dispositif permettant d'abriter le sable ou le produit absorbant des intempéries.
<b>Constats :</b> <b>[C4] La réserve de sable implantée au niveau du poste 1 du PCC2 doit être complétée.</b>
<b>Observations :</b> Vu : présence d'extincteurs à poudre de 50 kg sur roues au PCC, ainsi que des extincteurs fixes adaptés au risque ; Vu : présence de réserves de sable à proximité des postes. Ces réserves sont munies d'un couvercle, elles sont correctement identifiées et facilement accessibles. La réserve implantée au niveau du poste 1 au PCC2 n'apparaît pas suffisante. Globalement, les installations de chargement/déchargement disposent des moyens nécessaires à la mise en œuvre du sable.
<b>Type de suites proposées :</b> Susceptible de suites
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 12 : Scénario POI – PCC1 (postes 7 à 9)

<b>Référence réglementaire :</b> AP Complémentaire du 19/10/2015, article 7.8.10.2
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Scénario POI – PCC1 (postes 7 à 9)
<b>Prescription contrôlée :</b> L'exploitant dispose d'un Plan d'Opération Interne (P.O.I.) sur la base des risques et moyens d'intervention nécessaires analysés pour un certain nombre de scénarii dans l'étude de dangers.
<b>Constats :</b> Le test du scénario POI est concluant. Absence d'écart constaté.
<b>Observations :</b> Au cours de la visite d'inspection, le scénario POI N°5 "feu du PCC 1 (postes 7 à 9)" (version de juin 2022) a fait l'objet d'un test de bon fonctionnement. A noter que le déclenchement du scénario s'est effectué à partir du test d'un bouton poussoir d'arrêt d'urgence au PCC suivi du déclenchement du scénario POI. Pour la réalisation des essais, le groupe émulseur a tourné en canard pour limiter la consommation en émulseur.  Chaque poste source au PCC est équipé comme suit : - d'une rampe d'extinction pourvue de 5 têtes de sprinklage au niveau de la citerne ; - d'une rampe d'extinction au niveau du poste. Les postes dômes sont pourvus de déversoirs en partie basse (non testés lors du scénario - PCC2).  Lors du déclenchement du scénario, il est constaté : - le déclenchement des alarmes ; - l'information aux PCC auprès des chauffeurs d'évacuation des postes et de rassemblement en point de rassemblement (message vocal automatique via l'automate de l'IHM de chargement) ; - le déclenchement en eau des 4 rampes du PCC concernées par le scénario : rampes PCC7, 8 et 9 (extinction au PCC1) et rampe 6 (protection au PCC2).  Le déclenchement des 4 groupes motopompes eau et des deux groupes motopompes émulseur, ainsi que les débits, n'ont pas été vérifiés.
<b>Type de suites proposées :</b> Sans suite
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

<p><b>Référence réglementaire :</b> AP Complémentaire du 19/10/2015, article 7.5.1</p>
<p><b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, MMR – AU PCC</p>
<p><b>Prescription contrôlée :</b></p> <p>L'exploitant rédige, en tenant compte de l'étude de dangers, la liste des mesures de maîtrise des risques. Il identifie à ce titre les équipements, les paramètres, les consignes, les modes opératoires et les formations afin de maîtriser une dérive dans toutes les phases d'exploitation des installations (fonctionnement normal, fonctionnement transitoire, situation accidentelle ...) susceptible d'engendrer des conséquences graves pour l'homme et l'environnement.</p> <p>L'exploitant met à disposition de l'inspection des installations classées l'ensemble des documents permettant de justifier du respect des critères détaillés dans le présent paragraphe, notamment:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les programmes d'essais périodiques de ces mesures de maîtrise des risques ; elles sont maintenues au niveau de fiabilité décrit dans l'étude de dangers, en état de fonctionnement selon des procédures écrites ;</li> <li>- les résultats de ces programmes ;</li> <li>- les actions de maintenance préventives ou correctives réalisées sur ces mesures de maîtrise des risques.</li> </ul> <p>En cas d'indisponibilité d'un dispositif ou élément d'une mesure de maîtrise des risques, l'installation est arrêtée et mise en sécurité sauf si l'exploitant a défini et mis en place les mesures compensatoires don't il justifie l'efficacité et la disponibilité.</p>
<p><b>Constats :</b></p> <p><b>[C5] Les tests de bon fonctionnement de la MMR « AU PCC » ne comprennent pas la vérification exhaustive du déclenchement de l'ensemble des actionneurs prévus par l'EDD.</b></p> <p><b>[C6] L'exploitant doit s'assurer de la remise en état du fin de course de la vanne VSP du bras n°25, du renvoi téléphonique des alarmes et doit prévoir la mise en œuvre d'un dispositif lui permettant de s'assurer de la bonne réalisation de la fonction de sécurité suivante : "fermeture des vannes d'autorisation de chargement dôme", lors d'un déclenchement « AU PCC ». Les programmes d'essais périodiques de cet équipement doivent être complétés au regard, a minima, des constats du présent point de contrôle.</b></p>
<p><b>Observations :</b></p> <p>Vu : fiche descriptive de la MMR "ARRET D'URGENCE PCC" comprise dans l'étude de danger en cours d'instruction ;</p> <p>Vu : bon de travail pour la vérification périodique des boutons poussoirs d'arrêt d'urgence.</p> <p>Les différents documents présentés par l'exploitant ne comportent pas la liste exhaustive des actionneurs et de leur état avant et après le déclenchement de la MMR, qu'il convient de vérifier lors des tests. De fait, il n'est pas garanti que l'ensemble de la MMR soit vérifié lors des essais et que cette MMR assure pleinement son rôle.</p> <p>Un test de bon fonctionnement de la MMR a été effectué le jour de la visite d'inspection. Les constats suivants sont formulés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- absence de fermeture d'une vanne sur un bras de chargement îlot 2 d'après le synoptique : confirmation de vanne fermée en réel sur le bras. L'erreur de remontée d'information est due à un décalage du fin de course de la vanne.</li> <li>- le renvoi téléphonique de l'alarme n'est pas fonctionnel le jour de la visite. L'exploitant précise que le système de renvoi téléphonique est en cours de refonte et devrait être de nouveau opérationnel d'ici le début du 4<sup>ème</sup> trimestre 2023. Cette refonte concerne également le dépôt de</li> </ul>

SEMOY.

- absence de remontée d'information et de confirmation en local de la fermeture effective des vannes d'autorisation du chargement dôme. En l'état, il n'est pas possible de savoir si ces vannes sont effectivement fermées suite au déclenchement.

Le test est globalement concluant, toutefois des améliorations sont à apporter.

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

**Proposition de suites :** Sans objet

N° 14 : Maintenance arrête-flammes URV et bras de récupération des vapeurs aux PCC

<b>Référence réglementaire :</b> AP Complémentaire du 19/10/2015, article 7.2.4
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Maintenance arrête-flammes URV et bras de récupération des vapeurs aux PCC
<b>Prescription contrôlée :</b> L'exploitant met en place et entretient l'ensemble des équipements mentionnés dans l'étude de dangers. L'exploitant met en œuvre l'ensemble des mesures d'organisation et de formation ainsi que les procédures mentionnées dans l'étude de dangers, tant qu'elles ne sont pas contraires au présent arrêté.
<b>Constats :</b> <b>[C7]</b> L'exploitant n'assure pas le maintien en bon état des flexibles coupleurs vapeurs sur les postes PCC1, 8 et 9 qui doivent être changés suite au dernier contrôle périodique effectué. <b>[C8]</b> L'exploitant transmettra à l'inspection des installations classées la fiche technique du capteur du coupleur vapeur pour justifier qu'il est à sécurité positive. <b>[C9]</b> L'exploitant transmettra à l'inspection des installations classées la fiche technique des arrête-flammes bras de chargement et URV afin de justifier la périodicité de contrôle définie.
<b>Observations :</b> <u>S'agissant du suivi des ARRETES FLAMME</u>  Vu : procès verbal d'inspection de pare flamme URV, quai de chargement 24/11/2021 par PRESTO CONTROLE. Vu : la procédure qui prévoit un contrôle des arrête-flamme en externe tous les 5 ans.  <u>S'agissant de la vérification des BRAS DE CHARGEMENT</u>  Vu : la GMAO qui précise que la vérification de l'ensemble des bras dont le contrôle de la mise à la terre s'effectue tous les trois ans. La vérification est menée par le fournisseur des bras, la société GARDNER DENVER. Les dernières vérifications ont été effectuées en mai 2021. Une intervention est prévue d'ici fin d'année 2023.  <u>S'agissant de la vérification des LIAISONS EQUIPOTENTIELLES sur les postes</u>  Vu : contrôle de terre par la société EMCO le 12/01/2023. Les résultats du contrôle concluent "postes 4 et 8 : câble à changer, poste 9 : pince à changer". L'exploitant indique avoir effectué les travaux de remise en état préconisés, mais n'est pas en mesure de justifier des interventions menées. Cette vérification est menée tous les ans avec pose d'un macaron.  <u>S'agissant de la vérification des SONDAS ANTI-DEBORDEMENT</u>  Les tests de bon fonctionnement du dispositif SCULLY s'effectue uniquement en cas de défaut du camion.  <u>S'agissant de la vérification des COUPLEURS VAPEURS des bras</u>  Vu : sur la GMAO, la dernière vérification visuelle a été effectuée en date du 15/05/2023. Elle

conclut que les flexibles des PCC 1, 8 et 9 sont à changer. L'exploitant indique le jour de la visite qu'une commande va être passée sur le sujet (devis reçu, non présenté). Prochainement vérification prévue le 28/06/2023.

Les postes concernés par les coupleurs vapeurs sont les suivants (chargement essences) :PCC 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9

L'exploitant précise que les capteur et tête du collecteur vapeur sont à sécurité positive et sont très sollicités.

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

**Proposition de suites :** Sans objet

N° 15 : Sécurités au PCC sur pompes de transfert

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 18
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Sécurités au PCC sur pompes de transfert
<b>Prescription contrôlée :</b> Les pompes de transfert de liquide inflammable : - de catégorie A, B ou C, lorsque la puissance moteur installée est supérieure à 5 kW ; - de catégorie D, lorsque la puissance moteur installée est supérieure à 15 kW, sont équipées d'une sécurité arrêtant la pompe en cas d'échauffement anormal provoqué par un débit nul.  Les dispositions du présent article sont applicables au 1er janvier 2017 aux installations existantes.
<b>Constats :</b> <b>[C10]</b> L'exploitant transmet à l'inspection des installations les résultats des derniers tests de bon fonctionnement de la sécurité "système de détection de débit nul à la pomperie principale provoquant l'arrêt des pompes".
<b>Observations :</b> Le jour de la visite d'inspection le test de la sécurité "système de détection de débit nul provoquant l'arrêt des pompes" n'a pas pu être effectué en réel.
<b>Type de suites proposées :</b> Susceptible de suites
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 16 : Plan de zonage ATEX au PCC et à l'URV

<b>Référence réglementaire :</b> AP Complémentaire du 19/10/2015, article 7.2.2
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Plan de zonage ATEX au PCC et à l'URV
<b>Prescription contrôlée :</b> L'exploitant identifie les zones de l'établissement 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 dans le cadre du fonctionnement normal des installations, soit de manière épisodique avec une faible fréquence et de courte durée. Il distingue 3 types de zones : <ul style="list-style-type: none"><li>- les zones à risque permanent ou fréquent ;</li><li>- les zones à risque occasionnel ;</li><li>- les zones où le risque n'est pas susceptible de se présenter ou n'est que de courte durée s'il se présente néanmoins.</li></ul> Pour les zones à risque d'atmosphère explosive dues aux produits inflammables, l'exploitant définit : <ul style="list-style-type: none"><li>- zone 0 : emplacement où une atmosphère explosive consistant en un mélange avec l'air de substances inflammables sous forme de gaz, de vapeur ou de brouillard est présente en permanence, pendant de longues périodes ou fréquemment ;</li><li>- zone 1 : emplacement où une atmosphère explosive consistant en un mélange avec l'air de substances inflammables sous forme de gaz, de vapeur ou de brouillard est susceptible de se présenter occasionnellement en fonctionnement normal ;</li><li>- zone 2: emplacement où une atmosphère explosive consistant en un mélange avec l'air de substances inflammables sous forme de gaz, de vapeur ou de brouillard n'est pas susceptible de se présenter ou n'est que de courte durée, s'il advient qu'elle se présente néanmoins.</li></ul>
<b>Constats :</b> <b>[C11] Le plan de zonage ATEX du PCC et installations connexes (URV) doit être remis à jour pour tenir compte de la probabilité de présence d'une atmosphère explosible.</b>
<b>Observations :</b> Vu : plan de zonage ATEX au PCC transmis par l'exploitant. L'exploitant indique que le plan de zonage est issu d'un travail en interne sur la base du guide GESIP. Il précise qu'une nouvelle méthodologie est en cours de déploiement sur les sites. L'inspection des installations classées a échangé avec l'exploitant sur la pertinence de certaines zones ( <b>zone 0 sur bassin d'orage, zone 1 sur caniveau</b> ). <b>Les PCC comportent des zones 1 et 2. L'URV ne comprend pas de zone 0.</b>
<b>Type de suites proposées :</b> Susceptible de suites
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 17 : Inventaire des émissions de COV au PCC

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Ministériel du 12/10/2011, article 39
<b>Thème(s) :</b> Risques chroniques, Inventaire des émissions de COV au PCC
<b>Prescription contrôlée :</b> L'exploitant réalise un inventaire des sources d'émission en COV canalisés et diffus. La liste des sources d'émission est actualisée annuellement et tenue à disposition de l'inspection des installations classées.  L'inventaire contient également des informations sur le raccordement éventuel à un dispositif de réduction des émissions.
<b>Constats :</b> Absence d'écart constaté.
<b>Observations :</b> Vu : inventaire des sources d'émission en COV canalisés et diffus tenant compte de l'annexe de l'arrêté ministériel, et feuille de calcul des émissions 2022. Les sources d'émission tiennent compte des stockages et du PCC avec URV, les flux étant calculés selon les taux de disponibilité de l'URV.
<b>Type de suites proposées :</b> Sans suite
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 18 : Conformité des activités par rapport à l'étude de danger

<b>Référence réglementaire :</b> AP Complémentaire du 19/10/2015, article 1.3
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Gestion du parking poids-lourds
<b>Prescription contrôlée :</b> Les installations et leurs annexes, objet du présent arrêté, sont disposées, aménagées et exploitées conformément aux plans et données techniques contenus dans les différents dossiers déposés par l'exploitant. [...]
<b>Constats :</b> <b>[C12]</b> L'exploitant n'est pas en mesure de justifier qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour prévenir les risques associés aux stationnements de camions dans la zone d'attente avant accès aux postes de chargement camion (PCC). La compatibilité du temps d'évacuation de 10 camions stationnés sur la zone d'attente au regard de la cinétique des phénomènes dangereux susceptibles de générer des effets dominos doit être démontrée. Plus globalement, la gestion du parking poids-lourds et de la zone d'attente des camions nécessite d'être précisée : mesures techniques et organisationnelles de protection/refroidissement mises en œuvre pour prévenir les risques d'effets dominos par rayonnement thermique depuis les installations voisines, et mesures de prévention et d'intervention prévues pour lutter contre un incendie affectant la zone d'attente pouvant accueillir jusqu'à 10 camions.
<b>Observations :</b> Vu : l'étude de danger du 27 juin 2014 complétée en dernier lieu le 27 février 2015 ; Vu : la notice de réexamen de l'étude de danger et l'étude de danger en cours d'instruction (réexamen quinquennale en cours) ; Vu : le porter à connaissance de l'exploitant en date du 14 avril 2022 relatif à la demande de modification des prescriptions portant sur une diminution des débits des canons du parking poids-lourds.  L'étude de danger du dépôt précise "Afin de ne pas encombrer la proximité immédiate des postes de chargement, un dispositif automatique de gestion de file d'attente appelle les camions au fur et à mesure des disponibilités des postes." Ainsi, l'exploitant indique que la zone d'attente avant accès aux PCC est géré différemment du parking poids-lourds.  La gestion du parking poids-lourds et de la zone d'attente des camions a déjà fait l'objet d'échanges entre l'exploitant et l'inspection des installations classées au cours de l'instruction précédente de l'EDD et au cours de visites d'inspection. Dans le PAC pré-cité, l'exploitant met en exergue que "les chauffeurs sont soit dans le camion, soit à proximité immédiate et que, par conséquent, les camions peuvent être déplacés rapidement". Ces éléments de réponse ont déjà été apportés suite aux visites d'inspection menées en 2015 et 2016. Le jour de la visite d'inspection, il est constaté que les chauffeurs de camions ne patientent pas dans leur camion mais dans le local chauffeur qui leur est dédié et où s'effectue également la demande de chargement depuis le logiciel prévu à cet effet. Ce local ne semble pas être "à proximité immédiate" de la zone d'attente. La zone d'attente n'est pas intégrée dans le scénario 9 du POI relatif au feu sur parking poids-lourds. L'étude de danger prévoit le stationnement de maximum 5 camions citernes successifs pour limiter l'encombrement de la zone du parking poids-lourds (risque UVCE avec sévérité 5). Une règle équivalente n'est pas mise en œuvre sur la zone d'attente alors que cette dernière peut accueillir jusqu'à 10 camions citernes. <b>A noter que cette zone d'attente n'est pas protégée contre des effets thermiques (risques d'effet dominos - cf scénarii 3 et 8 du POI) ni couverte par les 6 canons fixes du parking poids-lourds (cf scénario 9 du POI).</b>

<b>Type de suites proposées :</b> Susceptible de suites
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet

N° 19 : Poste de chargement camions - consignes au PCC

<b>Référence réglementaire :</b> AP Complémentaire du 19/10/2015, article 76.9
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Consignes au PCC
<b>Prescription contrôlée :</b> [...] les transferts de produits dangereux à l'aide de réservoirs mobiles s'effectuent suivant des parcours bien déterminés et font l'objet de consignes particulières.
<b>Constats :</b> La procédure affichée au poste de chargement n'est pas maintenue à jour (non prise en compte du nouvel automatisme de sécurité).
<b>Observations :</b> Vu : présence d'une procédure affichée au poste de chargement camion. La procédure ne tient pas compte du nouveau logiciel mis en place avec IHM et nécessite d'être remise à jour, toutefois elle mentionne les étapes préalables à tout chargement.
<b>Type de suites proposées :</b> Susceptible de suites
<b>Proposition de suites :</b> Sans objet