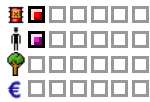


Résultats de recherche d'accidents sur www.aria.ecologie.gouv.fr

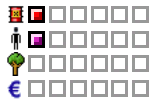
La base de données ARIA, exploitée par le ministère de l'écologie et du développement durable, recense essentiellement les événements accidentels qui ont, ou qui auraient pu porter atteinte à la santé ou la sécurité publiques, l'agriculture, la nature et l'environnement. Pour l'essentiel, ces événements résultent de l'activité d'usines, ateliers, dépôts, chantiers, élevages,... classés au titre de la législation relative aux Installations Classées, ainsi que du transport de matières dangereuses.

Le recensement et l'analyse de ces accidents et incidents, français ou étrangers sont organisés depuis 1992. Ce recensement qui dépend largement des sources d'informations publiques et privées, n'est pas exhaustif. La liste des événements accidentels présentés ci-après ne constitue qu'une sélection de cas illustratifs.

*Malgré tout le soin apporté à la réalisation de cette synthèse, il est possible que quelques inexactitudes persistent dans les éléments présentés. Merci au lecteur de bien vouloir signaler toute anomalie éventuelle avec mention des sources d'information à l'adresse suivante :
BARPI - 2, rue Antoine Charial 69426 LYON CEDEX 03 / Mel : sei.barpi@industrie.gouv.fr*

**N°37552 - 19/11/2009 - FRANCE - 38 - POMMIER-DE-BEAUREPAIRE***H49.41 - Transports routiers de fret*

Un camion transportant 41 big-bags d'engrais (ammonitrate 33,5 %) percute une habitation. Le conducteur, légèrement blessé, est évacué vers le centre hospitalier de Vienne. Neuf big-bags (5 800 kg) sont éventrés. Une société spécialisée transfère les sacs non percés, puis le chargement d'ammonitrate en vrac est rebâché en prévision de la pluie. Une fuite de gazole est également détectée sur le réservoir du poids-lourd. Selon un expert, il n'est pas nécessaire de reloger les habitants de la maison endommagée. Les services de l'équipement balisent la zone et récupèrent le reste du produit à partir de 17h30. Le maire s'est rendu sur place.

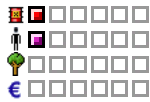
**N°37542 - 16/11/2009 - FRANCE - 53 - LASSAY-LES-CHATEAUX***H49.41 - Transports routiers de fret*

Un camion-citerne transportant 24 000 l de gazole se renverse et se couche, côté droit sur les vannes de la citerne, à 8h05 dans le fossé de la D 34. Le conducteur est blessé et des hydrocarbures s'écoulent au goutte à goutte par le trou d'homme d'une cuve de 4 m³. La circulation est interrompue sur la route D 34 pendant 7h15. La fuite est rapidement mise sous rétention : 2 l de gasoil se sont écoulés. Une société spécialisée dépose la citerne et une grue la relève vers 13h30. Une autre société récupère les terres souillées. Le transporteur estime que le montant du dommage est supérieur à 50 000 euros. La citerne et le tracteur sont hors-service.

Une inattention de quelques secondes de la part du conducteur est à l'origine de l'accident. Il cherchait son plan de chargement dans la cabine du camion. Une fiche de prévention est diffusée suite à cet accident.

**N°36945 - 15/07/2009 - ETATS-UNIS - 00 - DETROIT***H49.41 - Transports routiers de fret*

Dans la matinée, le conducteur d'un camion citerne transportant 34000 l d'essence perd le contrôle de son véhicule après avoir été heurté par une voiture et percute le pilier d'un pont. Sous l'impact, le chargement prend feu libérant un panache de fumée noire visible à plusieurs km et explose, l'incendie dure plusieurs heures et le pont s'écroule. Seules 3 personnes sont légèrement blessées.

**N°36355 - 28/02/2009 - FRANCE - 54 - SAINT-BAUSSANT***H52.10 - Entreposage et stockage*

Vers 5 h, le conducteur d'un véhicule-citerne reçoit une projection d'essence dans les yeux lors de l'opération de déconnexion du bras de chargement pour le replacer sur son support.

L'exploitant remplace le joint usé à l'origine de l'incident et rappelle l'obligation du port d'un équipement de protection des yeux pendant toute l'opération de chargement-déchargement des produits, y compris les phases de connexion et déconnexion du bras.

**N°35850 - 06/02/2009 - FRANCE - 76 - GONFREVILLE-L'ORCHER***C19.20 - Raffinage du pétrole*

Dans la matinée, un dégagement de monoxyde de carbone (CO) et de sulfure d'hydrogène (H₂S) se produit dans une unité de désulfuration des gazoles d'une raffinerie lors d'une opération de chargement de catalyseur ; 3 employés sont intoxiqués et transportés à l'hôpital. L'exploitant relève 80 ppm de CO et 20 ppm d'H₂S à l'intérieur de la cuve et 0 ppm de CO et 4 ppm d'H₂S sur la plate-forme à l'extérieur de la cuve. Il procède à l'inertage de la cuve.

Les 3 agents regagnent leur domicile en début d'après-midi.

N°36236 - 25/09/2008 - FRANCE - 68 - VILLAGE-NEUF*H52.10 - Entreposage et stockage*

Dans un dépôt d'hydrocarbures, 3 citernes mobiles d'un convoi de 17 wagons chargés d'essence déraillent en arrivant sur la voie unique se dédoublant le long du poste de déchargement. Ils se renversent mais ne fuient pas. Les dommages sur les rails et traverses dus au passage forcé du convoi ne permettent pas de déterminer si une traverse était déboulonnée avant l'incident. L'exploitant du réseau ferré remet les wagons sur rail à l'aide de vérins dans les jours qui suivent.

**N°35180 - 11/09/2008 - FRANCE - 62 - NC****H52.21 - Services auxiliaires des transports terrestres**

A 15h54, un feu se déclare à l'avant d'un convoi circulant dans le tunnel sous la Manche, en direction de la France. Une alarme confirmée (déclenchement de 2 détecteurs successifs dans le tunnel) parvient au PC du centre de secours de la plate-forme française. Le train s'arrête au niveau d'un sas de secours, à 11 km de la sortie. Les premiers secours conduisent les 32 occupants du convoi (conducteurs du train et des camions transportés) dans le tunnel de service, maintenu en dépression. Devant l'ampleur du sinistre, le plan binational est déclenché. Des hôpitaux sont mis en pré-alerte et des moyens médicaux sont dépêchés sur place.

Au total, 504 pompiers français et 211 anglais sont mobilisés. Il interviennent notamment avec du matériel spécifique au tunnel à partir des 3 sas ouvrant sur la zone en feu. Conformément au plan de secours, pour protéger l'avant du train et faciliter les évacuations, ils orientent la ventilation forcée vers l'arrière du convoi ce qui a cependant pour effet de propager le sinistre. Les conditions d'intervention sont difficiles : la chaleur intense dépassant parfois 1000 °C impose des rotations de 10 min, l'étroitesse du trottoir latéral offre peu de recul et rend impossible une attaque globale, les 350 pneus et 15 000 l de gazole des camions alimentent le feu, le sas central se trouvant au niveau d'un vide de combustibles constitué par les plateaux de chargement séparant la navette en 2 est déjà franchi par le feu lorsque les pompiers interviennent à cet endroit. Il faudra 14h45 pour maîtriser le sinistre, et 18h40 pour l'éteindre. Les secours effectuent ensuite des prélèvements de CO dans le tunnel et vérifient l'étanchéité des rameaux reliant les tunnels nord et sud.

14 personnes sont légèrement blessées : intoxiquées par les fumées ou atteintes par des débris de verre. 25 camions, 2 camionnettes, 26 wagons et 1 locomotive sont endommagés. La voûte et les équipements électriques sont détériorés sur près de 800 m. Un poids-lourd transportant du phénol était présent dans le tunnel mais n'a pas été touché.

Après l'incendie de 1996, des wagons aux parois plus ajourées ont été mis en service pour faciliter l'extinction mais peu d'entre eux composaient cette navette. La forte réactivité des secours, la bonne coordination de tous les services et la proximité de la sortie française ont été favorables à l'intervention. Cependant, le réseau radio s'est dégradé dans le temps, l'alimentation des lances a été retardée par la vanne de sectionnement du réseau hydraulique fermée, et les pompiers français et anglais ont parfois eu des difficultés à communiquer. Une cause avancée de l'incendie est l'échauffement du système de frein du 5ème camion. Une information judiciaire est ouverte.

Le trafic est rétabli en alternance le 13/09. Lors du 1er voyage, la climatisation de la voiture-bar était par oubli restée en mode externe, provoquant l'entrée des odeurs de brûlé dans le wagon, incommodant fortement le personnel du train.

**N°35700 - 04/09/2008 - FRANCE - 13 - FOS-SUR-MER****H49.41 - Transports routiers de fret**

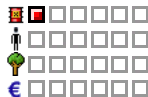
Pour éviter un chien, un camion-citerne transportant 18 000 l de fioul domestique, 4 000 l de fioul grand froid et 10 000 l de gazole quitte sa voie et percute un camion de palettes arrivant en sens inverse dans un rond point sur la RN 569. La citerne se renverse et 8 400 l d'hydrocarbures se répandent par les trous d'homme sur la chaussée. Le chauffeur est blessé. Les secours établissent un périmètre de sécurité, mettent en place un tapis de mousse et obturent les réseaux pluviaux. Une entreprise spécialisée relève le poids-lourd après dépotage des hydrocarbures restés dans le réservoir. Les services de l'équipement nettoient la chaussée.

Le propriétaire du chargement estime que 4 850 l de gazole et 3 550 l de fioul ont été déversés et indique que 4 000 l de fioul grand froid en fioul normal sont déclassés, représentant, en comptant l'intervention sur site, une perte supérieure à 50 000 euros.

**N°35108 - 27/08/2008 - FRANCE - 73 - MODANE****H49.41 - Transports routiers de fret**

Alors que le conducteur d'un camion chargé de matériaux destinés au refuge du Mont-Thabor tente de faire demi-tour après s'être engagé sur une piste trop pentue, son véhicule tombe dans un ravin 35 m en contrebas où coule le CHARMAIX. Le conducteur, qui a sauté en route, souffre de traumatismes au dos et au bras et est évacué par hélicoptère à l'hôpital.

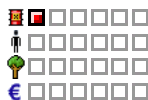
Le chargement comprenant des fûts d'essence et de fioul domestique, 400 l de carburant se déversent dans le ruisseau polluant une zone de 2 km de long. Les pompiers mettent en place 7 barrages antipollution à l'aide de coussins hydrophobes et de balles de paille. La pollution entraîne une mortalité piscicole accentuée par un alevinage réalisé quelques jours auparavant par une société de pêche locale. Le maire se rend sur les lieux pour évaluer les dégâts. La pollution s'étant produite en dessous des captages d'eau potable de la commune, l'approvisionnement en eau des riverains ne devrait pas être menacé. Le lendemain, le camion est évacué et les barrages sont retirés.

**N°34990 - 18/06/2008 - FRANCE - 971 - BAIE-MAHAULT****H52.10 - Entreposage et stockage**

Dans un dépôt pétrolier, à la fin du déchargement d'un navire, l'agent de surveillance de quai constate un suintement sous la tuyauterie desservant le l'appontement au dépôt. Il met en place un récipient pour récupérer les égouttures, prévient le responsable d'exploitation qui informe le chef du dépôt. Moins de 5 l de desservant se seraient écoulés au sol. Le chef de dépôt constate la fuite puis décide de mettre la canalisation en eau. Il avertit sa hiérarchie et l'inspection des installations classées qui se rend sur place le lendemain et constate de nombreuses et importantes zones de corrosion, notamment à proximité de chacun des supports le long de la canalisation. La pression dans la canalisation étant faible pendant le rejet, l'impact sur le sol est négligeable.

Le revêtement d'origine de la tuyauterie est peu adapté à l'action corrosive de l'atmosphère marine, de la température, de l'humidité relative élevée, des frottements et des égouttures des amarres des navires. Par ailleurs, selon l'exploitant, le planning d'entretien des canalisations a été élaboré suite aux remarques de l'organisme spécialisé qui a réalisé les contrôles de l'épaisseur en 2007 et qui indiquait que les anomalies de corrosion relevées étaient acceptables au vu des conditions opératoires de 10 bars. La démarche globale de remise en état était en cours mais la fuite s'est produite avant que ce plan d'actions ne soit complètement réalisé.

Le 19/06/08, un expert de la société inspecte la canalisation ; ses observations contribuent à la définition des conditions d'exploitation en mode dégradé pour les déchargements à venir. Les 3 autres canalisations qui relient le dépôt à l'appontement sont contrôlées quelques jours plus tard (mesures d'épaisseur au niveau des zones de corrosion externes et internes détectées lors de l'inspection de 2007 par l'organisme spécialisé). Un planning de travaux est élaboré en fonction de ces mesures : réparations sur les canalisations et les supports, mise en place de colliers sur les zones sensibles, essais de résistance, remplacements de tronçons, poses du revêtement bitumineux, rechargements par soudage des zones de corrosion externes des parties aériennes, protection spécifique sous les amarres, décaissement du sol sous les canalisations le long des berges, etc. L'exploitant décide de réduire la pression dans la canalisation incriminée à 3 bars maximum et de renforcer les mesures de surveillance tant que les conditions normales d'exploitation ne sont pas rétablies. Les procédures d'exploitation sont modifiées en ce sens.

**N°34634 - 27/03/2008 - FRANCE - 13 - MARIGNANE****N82.99 - Autres activités de soutien aux entreprises n.c.a.**

L'exploitant d'un dépôt d'hydrocarbures d'un aéroport signale à l'inspection des installations classées la possibilité d'une fuite de 15 à 20 m³ de jet A1 sur une canalisation enterrée des installations d'embarquement des avions. Le chargement des avions est stoppé, la canalisation soupçonnée est by-passée et une entreprise spécialisée intervient pour localiser cette fuite (épreuve, test d'étanchéité...).

**N°34368 - 25/01/2008 - FRANCE - 84 - LE PONTET****G46.71 - Commerce de gros de combustibles et de produits annexes**

Dans un dépôt pétrolier, 40 cm d'essence sont détectés le 25/01, surnageant dans un piézomètre et 10 cm dans un puits de pompage. L'exploitant informe la mairie et les riverains disposant d'un puits ou d'un captage d'eau. A partir du 26/01, une société spécialisée pompe le produit dans les piézomètres en utilisant un compresseur de chantier, des pompes à crémaillère pneumatiques, des cannes d'aspiration, des cubitains antistatiques sur rétention pour collecter le produit et une cuve double paroi pour le stocker. Les contrôles de niveau sur les bacs d'essence SP98 et 95 ne permettant pas d'identifier le produit perdu, des échantillons sont prélevés dans la nappe mais ne permettent pas non plus d'identifier l'origine de l'essence. Un test en pression de la canalisation enterrée de SP98 permet de détecter une fuite sur la portion de ligne sous l'aire de rétention de la pomperie. Le 11/02 l'exploitant interrompt les chargements de SP 95 par précaution. D'autres tests de pression sur la canalisation d'essence SP95 confirment qu'elle ne présente pas de fuite. Les résultats des analyses d'un autre échantillon du produit pompé dans la nappe confirment qu'il s'agit d'essence SP98. Le 14/02, des plaques d'obturation sont posées à la sortie des 2 bacs reliés à la canalisation incriminée. Elle est remplacée par une tuyauterie enterrée anciennement utilisée pour du gasoil et dont l'étanchéité est vérifiée avant remise en service. Le circuit SP95 est remis en service le 15/02. Des analyses de la qualité des eaux de la nappe sont réalisées (hydrocarbures totaux et BTEX) lors de 3 campagnes de mesures en 19 points, leurs résultats permettent de mettre en évidence la zone d'impact de la fuite de supercarburant.

L'exploitant évalue le volume perdu à 15 m³. Au 26/02, 1 250 l de supercarburant sont récupérés par pompage dans la nappe. Les sols au dessus de la nappe sont chargés en hydrocarbures et une 1ère campagne de biostimulation des sols a lieu les 13 et 14/02. L'inspection des Installations Classées demande un suivi hebdomadaire des eaux souterraines au droit du site et à l'extérieur. Un percement de la canalisation par corrosion est suspecté. A la suite d'une importante pollution des eaux souterraines en janvier 2006 causée par le déversement de la réserve d'émulseur, (ARIA 32925) le site avait été équipé de 22 piézomètres permettant une détection rapide de la pollution.

N°34848 - 08/11/2007 - FRANCE - 21 - LONGVIC**G46.71 - Commerce de gros de combustibles et de produits annexes**

Dans un dépôt pétrolier, vers 13h15, une rame composée de 10 wagons de 90 t de fioul domestique et de 10 wagons de 90 t de gazole déraille au niveau d'un aiguillage lors de sa mise en place sur la voie n°2 à vitesse réduite (6km/h environ) : une partie du train est sur la voie n°2 et l'autre sur la voie n°1. Le conducteur de la motrice qui poussait les citernes arrête immédiatement le convoi. La société de fret déclenche le plan d'urgence et le personnel du dépôt déclenche le POI et prévient l'Inspection des Installations Classées qui se rend sur place. Les 2 voies ferrées sont déformées et 2 wagons sont légèrement endommagés (échelles, garde-corps). Les pompiers externes se rendent sur place et constatent qu'aucune fuite d'hydrocarbure n'est à déplorer. Le reste de la rame (soit 16 wagons) est déplacée pour ne pas bloquer le passage à niveau et gêner la circulation. Le service relevage de la société de chemin de fer repositionne le wagon qui a bivoyé. Le lendemain matin, les wagons restants sont évacués après le renfort de la partie de rails endommagée. Les voies sont réparées et, après autorisation de l'inspection des IC, les réceptions de wagons-citernes peuvent reprendre. Pendant ces opérations, l'agent de surveillance du dépôt intensifie ses rondes et le canon incendie est branché sur le réseau mousse pour assurer la protection des wagons restant sur site.

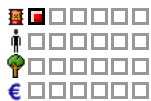
Le levier de laiguille B de la voie n°2 vers la voie n°1, ne disposant pas de dispositif mécanique de verrouillage, a basculé après le passage de la motrice et de 5 wagons. Le mouvement de laiguille entre le passage du 1er et du 2nd boggie du wagon aurait été favorisé par le manque de graissage de laiguillage, la vitesse réduite du convoi et l'important chargement des wagons. Dans un 1er temps, l'exploitant ajoute un système permettant de verrouiller le levier de commande de laiguille. Il devra être consigné à chaque réception et sa position devra être contrôlée : la consigne de réception par fer est mise à jour et les opérateurs sont sensibilisés. Les boîtes de manœuvre des aiguillages ne pouvant être consignées qu'à l'occasion de travaux, celles-ci seront ensuite remplacées par des équipements verrouillables (leviers de type I ou talonnables). L'exploitant réactualise également le plan de prévention, la convention de raccordement, le contrat de desserte (souplesse d'articulation entre les wagons), le contrat de location des wagons pour la partie entretien du matériel (graissage des tampons et des plateaux) et ajoute au POI le scénario de dévoiement d'un wagon sans épandage. Le retour d'expérience de cet accident est communiqué aux autres sites du groupe.

**N°34205 - 06/11/2007 - FRANCE - 2A - AJACCIO****H52.10 - Entreposage et stockage**

Un navire décharge sa cargaison d'essence SP95 dans un dépôt pétrolier : le bac n°4 doit recevoir 1 100 m³ de produit et les 800 m³ restants doivent ensuite être dirigés vers le bac n°5. Le déchargement est en cours quand l'alarme de niveau haut signale que le premier réservoir est quasiment plein. Les opérateurs chargés de l'opération ouvrent les vannes du bac n°5 et ferment celles du bac n°4 pour provoquer un transfert de bac à bac et abaisser ainsi le niveau du bac n°4. Ils constatent ensuite que 500 l d'essence ont débordé par les ouïes situées en partie supérieure de la robe du réservoir dans la rétention du réservoir n°4. Ils déclenchent alors le système de défense incendie pour nettoyer la virole souillée avec l'eau s'écoulant de la couronne de refroidissement, maintenir le produit en surface de la sous-cuvette et le diriger rapidement vers le réseau ESP puis le décanteur. La terre de la cuvette de rétention est polluée sur une épaisseur de 5 cm et sur une surface de 200 m² environ au pied du bac n°4. Dans les jours qui suivent, le personnel décape la couche de terre superficielle polluée, un expert fait des prélèvements pour caractériser et cartographier la pollution. Les terres souillées plus profondément seront excavées. Le suivi des piézomètres est renforcé pour détecter un impact éventuel sur les eaux souterraines. L'inspection des installations classées est informée.

Cet accident est le résultat de plusieurs défaillances : sécurité « stop pumping » inopérante à la suite de travaux réalisés sur l'apportement, calage des sondes de niveau effectué par le géomètre sans prendre en compte les ouïes du bac, mauvaise appréciation du risque par le personnel (1 des 2 opérateurs aurait dû rester en surveillance au niveau du manifold et du bac).

L'exploitant demande à des sociétés spécialisées de corriger le positionnement des sondes, avec le support et le contrôle du service technique du siège, et de réparer la liaison « stop pumping ». Il définit les mesures correctives suivantes : révision et communication de la consigne spécifique de réception du dépôt, re-sensibilisation des opérateurs sur le risque et la vigilance indispensable, mise en place d'une liaison complémentaire et directe entre le bureau d'exploitation et le bateau par achats de téléphones portables ATEX et la mise en place d'une liaison VHF du dépôt à la salle de commandes des pompes sur le navire. Par ailleurs, l'exploitant transmet le retour d'expérience de cet accident à l'ensemble du personnel et au groupe auquel appartient le dépôt.

**N°33741 - 16/10/2007 - FRANCE - 71 - LE CREUSOT****H49.41 - Transports routiers de fret**

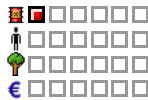
Un poids-lourd perd une partie de son chargement de gazole à la suite de l'arrachement de la vanne de purge de la citerne. Les pompiers disposent de l'absorbant à la sortie du collecteur dans lequel s'est écoulé le produit et 50 l de carburant sont pompés. Aucune pollution n'est constatée dans l'étang à proximité.

N°33760 - 21/09/2007 - FRANCE - 76 - PETIT-COURONNE**C19.20 - Raffinage du pétrole**

Un épisode de prolifération bactérienne est détecté à partir du 21 septembre dans plusieurs stations-service délivrant du gazole provenant d'une même raffinerie.

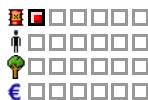
La distribution à partir du poste de chargement camions de cette raffinerie est suspendue le 28 septembre. Le réservoir de stockage concerné est identifié (B932) et un traitement au biocide fongicide est réalisé. Les analyses effectuées après le 28 septembre confirment l'efficacité du traitement, les bactéries pathogènes étant désormais absentes de la phase aqueuse du réservoir ("fond d'eau") dans laquelle elles avaient proliférées.

En liaison avec les services en charge de l'inspection des installations classées et de la consommation, l'exploitant de la raffinerie identifie les stations-service livrées avec du gazole contaminé et les quantités concernées ; 39 stations-service sont concernées et leurs cuves traitées. Le chargement des camions reprend le 9 octobre.

**N°35533 - 12/09/2007 - FRANCE - 91 - GRIGNY****H52.10 - Entreposage et stockage**

Un chauffeur se présente au poste de distribution en source d'un dépôt pétrolier pour charger de l'essence les cuves de son camion. Il se trompe et indique sur l'automate un volume demandé supérieur à celui de la citerne. En théorie, le chargement se fait à petit débit (15 m³/h) au début et à la fin et à fort débit (120 m³/h) le reste du temps. En fin de chargement, le détecteur de niveau haut de remplissage, taré à 80 l environ du plan de débordement, déclenche et envoie un signal sensé commander le basculement en petit débit, puis l'arrêt de la pompe et la fermeture à la vanne de sécurité. Cependant, 360 litres d'essence débordent par les ouïes de la citerne et s'écoulent sur l'aire de distribution étanche. Le chauffeur actionne le bouton d'arrêt d'urgence, comme stipulé dans les consignes de sécurité, ce qui met l'arrêt de chargement en sécurité, entraîne la fermeture de la vanne de sécurité du poste et interrompt le débordement. Il alerte le bureau d'exploitation par l'intermédiaire de l'interphone mis à sa disposition. Le personnel de l'établissement lave la piste et vérifie l'absence d'atmosphère explosive avant de reprendre les opérations de chargement. L'essence et les effluents de nettoyage sont collectés dans le réseau des eaux susceptibles d'être polluées qui débouche sur une installation de traitement adaptée.

Lors du déclenchement du détecteur de niveau de la citerne, le débit d'approvisionnement ne pas diminué. Cependant, la marge de 80 l permet un arrêt avant débordement lorsque le débit est de 15 m³/h et non de 120 m³/h. D'après l'exploitant la pompe se serait grippée. Il prévoit une lubrification préventive des pompes des postes de chargement ; le gazole ayant des propriétés lubrifiantes, cette mesure ne sera appliquée que pour les postes de distribution d'essence. L'inspection des installations classées demande à l'exploitant de travailler également sur la prévention des erreurs de saisie sur l'automate.

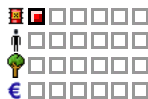
**N°33378 - 08/08/2007 - FRANCE - 85 - SAINT-PHILBERT-DE-BOUAINE****YYY.YY - Activité indéterminée**

Un camion-citerne transportant 26 t de chaux se renverse vers 17h35 sur un site industriel, entraînant une fuite de gazole au niveau du réservoir et de liquide batterie. Une partie du chargement de chaux se déverse aussi sur la plateforme. Les pompiers colmatent la fuite et sécurisent le site. Une entreprise spécialisée relève le poids lourd. L'intervention se termine vers 21h40. Aucune victime n'est à déplorer.

**N°33722 - 28/07/2007 - FRANCE - 61 - LA HAUTE-CHAPELLE****G47.78 - Autre commerce de détail de biens neufs en magasin spécialisé**

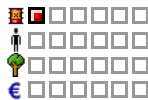
Un samedi dans la soirée, des riverains du cours d'eau LA VARENNE sentent une forte odeur d'hydrocarbures et alertent les pompiers. L'enquête révèle qu'une fuite de 3 m³ de gazole sur une cuve aérienne horizontale de 50 m³ d'un dépôt pétrolier (300 m³) est à l'origine de la pollution. La rétention n'étant pas étanche le carburant s'est infiltré dans le sol en terre. Lors de fortes pluies, le gazole a été entraîné dans un drain en pierres sous la rétention (présence ignorée de l'exploitant), a rejoint le réseau d'eaux pluviales puis s'est écoulé dans un fossé d'une centaine de mètres avant de se déverser dans LA VARENNE. Les secours mettent en place un barrage en paille et des buvards absorbants dans le fossé ; l'exploitant vidange la cuve dans des camions-citernes. Deux captages d'eau potable sont arrêtés par précaution, sans impact néanmoins pour les usagers, ceux-ci ayant pu être alimentés par un autre réseau ; ces captages sont remis en activité 2 jours plus tard après analyses et autorisation de la DDASS. Aucun impact sur la faune et la flore n'est constaté. La fuite à l'origine de la pollution s'est produite par un trou de 2 cm situé au niveau du contact de la pige de jaugeage avec la paroi du réservoir ; il semble qu'avec le temps, la chute répétée de cette jauge métallique sur la même zone de la paroi est percée la cuve. L'inspection des installations classées constate les faits.

A la suite de l'accident, l'exploitant doit notamment : régulariser la situation administrative de ses installations de stockage d'hydrocarbures et de chargement de véhicules-citernes, nettoyer les zones et réseaux souillés par le gazole, isoler le drain en pierres sous la rétention, contrôler l'étanchéité des cuves, modifier le dispositif de jaugeage des réservoirs, étancher la cuvette de rétention et réaliser une étude des sols.

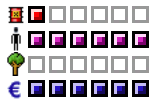
**N°33098 - 04/06/2007 - FRANCE - 69 - FEYZIN****C19.20 - Raffinage du pétrole**

Dans une raffinerie, une fuite d'essence (SP 98) se produit sur une ligne d'alimentation des postes de chargement camion. Cette canalisation est située dans un pipeway longeant la clôture séparant l'établissement d'un centre emplitseur de gaz. Le service inspection du site détecte une corrosion interne localisée de la tuyauterie et préconise la pose de colliers pour obturer la fuite.

L'exploitant fait appel à un organisme extérieur pour diagnostiquer l'étendue de la pollution et proposer une éventuelle dépollution des sols.

**N°32920 - 27/03/2007 - FRANCE - 13 - CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES****C19.20 - Raffinage du pétrole**

Dans une raffinerie, une fuite d'essence, sans inflammation, se déclare à 14 h sur le poste de chargement des wagons lors de travaux de remplacement d'un collecteur. L'exploitant arrête les opérations de chargement, met en sécurité le poste, coupe l'alimentation électrique et mobilise des moyens d'intervention. Le POI est déclenché à 14h05. La circulation automobile interrompue par l'exploitant sur la RN 568 sera rouverte quelques minutes plus tard, une fois l'absence de vapeur d'essence contrôlée. La fuite est complètement stoppée par l'exploitant par fermeture de vannes d'isolement complémentaires sur la ligne d'alimentation du poste de chargement. Le POI est levé à 14h40. Le volume d'essence répandu dans la rétention du poste de chargement est d'environ 3 m³ et l'incident n'a pas eu de conséquence humaine.

**N°32189 - 20/08/2006 - COTE D'IVOIRE - 00 - ABIDJAN****N81.29 - Autres activités de nettoyage**

Dans la nuit du 19 au 20/08, un navire battant pavillon panaméen dont l'équipage est russe, décharge de ses cales des déchets de précédentes cargaisons sur les quais du port autonome d'Abidjan. Selon les autorités néerlandaises, début juillet, le navire qui avait annulé le déchargement de ces boues noires huileuses en raison de plaintes concernant leur toxicité devait alors faire route pour l'Estonie. Avec l'autorisation des administrations compétentes, une société ivoirienne spécialisée transfère les 528 t de substances toxiques sur 17 sites, en majorité des décharges d'Abidjan. Selon l'affrètement, les déchets sont un mélange de gazole, d'eau et de soude caustique utilisée pour nettoyer les cuves. Selon d'autres sources, il s'agirait d'H₂S, de mercaptans, de phénols et de composés organochlorés ou de boues issues du raffinage pétrolier. La présence de dérivés pétroliers serait confirmée par la détection de méthylmercaptop et de phénols, tous 2 issus du raffinage. Les analyses effectuées montrent que l'eau potable n'est pas polluée, d'importantes mesures ayant été prises pour protéger les sites d'approvisionnement en eau potable et des périmètres de sécurité mis en place autour des décharges. Les hôpitaux comptabilisent plus de 100 000 consultations, une dizaine de milliers de personnes est intoxiquée, 69 hospitalisations et 15 morts dont 4 enfants sont à déplorer. Les patients souffrent de céphalées, épistaxis, vomissements, éruptions cutanées. La population manifeste son mécontentement pendant plusieurs jours. Le porte-parole du gouvernement annonce la prise en charge gratuite des personnes intoxiquées dans les 32 centres sanitaires de la capitale et sollicite l'assistance technique d'autres pays. Un détachement français de la sécurité civile est dépêché, avec 500 kg de matériels d'analyses, pour conseiller les autorités sur les dispositions à prendre à court et moyen termes pour la protection des populations. Les décharges étant fermées, les tas d'ordures nauséabonds s'accumulent un peu partout dans la ville. Le gouvernement décide de fermer les jardins maraichers situés près des sites pollués et les étangs piscicoles dans lesquels de nombreux poissons sont retrouvés morts. Selon la presse néerlandaise, entre mai et juin, 70 000 t de pétrole brut auraient été transformées en essence (cours élevé) sur le navire : 72 t de déchets soufrés auraient ainsi été produits. 18 personnes sont inculpées pour empoisonnement et infraction à la législation sur les déchets toxiques. Un groupe français est désigné pour traiter les sites pollués : 2 mois sont prévus pour l'excavation des terres et le pompage des lixiviats dans des camions citernes spécifiques. Les déchets collectés et stockés dans un entrepôt sécurisé seront ensuite acheminés vers des installations spécialisées en France. Le coût de la décontamination s'élève à 30 Meuros ; 9 300 t seront traitées à partir de mai 2007 mais plusieurs milliers de tonnes de déchets restent à traiter.

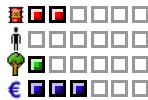
**N°33511 - 27/07/2006 - FRANCE - 83 - PUGET-SUR-ARGENS****G46.71 - Commerce de gros de combustibles et de produits annexes**

Une perte de 35 m³ de gazole se produit à la suite d'une opération de transfert entre les 2 dépôts pétroliers proches l'un de l'autre appartenant au même exploitant. La canalisation de transfert présente une fuite au niveau du poste de chargement/déchargement du 1er site. La mise en épreuve de la canalisation de retour produit montre une absence de tenue à la pression de cette conduite. Le lendemain, à la suite d'un essai incendie, une résurgence de gazole apparaît au niveau d'un regard situé à proximité du décanteur, au Sud-Ouest du site.

L'ouvrage de contrôle des eaux pluviales du dépôt avant rejet dans le ru longeant le sud du site s'est correctement fermé en raison de la présence anormale d'hydrocarbures. Une entreprise spécialisée récupère par pompage environ 6 m³ de produit. Une autre société est chargée de la mise en sécurité des eaux superficielles, de l'évaluation de l'impact de la perte de gazole sur le sous-sol, de la mise en place d'un dispositif de récupération des hydrocarbures et de la mise en sécurité du site. Elle installe des barrages flottants et des barrages en terre équipés d'un syphon sur le ru puis cure le ru au niveau du point de rejet du site. Les réseaux d'eaux pluviales sont isolés du ruisseau et les éventuels afflux d'eau en cas de précipitations sont gérés par un groupe pompage d'urgence et directement dirigés sur le décanteur du site. En parallèle, 18 micro-piezomètres sont installés pour déterminer l'étendue de la lentille d'hydrocarbures ayant potentiellement atteint les eaux souterraines peu profondes (entre 1,5 et 2,5 m). La présence d'hydrocarbures libres est détectée sur les 2 ouvrages les plus proches du point de fuite avec une hauteur de produit supérieure à 1 m. Deux ouvrages de dépollution de la nappe sont installés : des canules d'aspirations sont associées à des pompes pneumatiques "tout fluide" permettant de créer un cône de rabattement et la récupération des phases flottantes. Les effluents pompés sont dirigés sur une unité de traitement de la société en charge de la dépollution. Au total, 15 m³ d'hydrocarbures sont récupérés au 15/09/06.

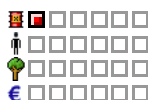
**N°32044 - 09/07/2006 - FRANCE - 30 - LEDENON****E38.31 - Démantèlement d'épaves**

Une explosion de vapeurs d'essence provenant du réservoir non démonté d'une épave de véhicule, se produit vers 16h30 dans la trémie de chargement du broyeur d'une entreprise de récupération de matières métalliques recyclables. Les projections d'éléments incandescents enflamment le stock de carcasses jouxtant l'installation de broyage. Le personnel et les pompiers publics éteignent l'incendie en 2 h. Le non-respect de la procédure d'exploitation qui prévoit ce démontage est à l'origine de l'accident. Aucun blessé n'est à déplorer. L'exploitant doit fournir à l'Inspection des Installations Classées un rapport d'accident précisant notamment les mesures prises ou envisagées pour diminuer la probabilité de renouvellement d'un tel événement et celles prévues pour en limiter les effets le cas échéant. L'activité de l'établissement a été interrompue pendant 4h.

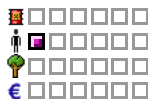
**N°31227 - 30/12/2005 - FRANCE - 974 - SAINTE-MARIE***G46.71 - Commerce de gros de combustibles et de produits annexes*

A la suite d'un transfert de kérosène Jet A1 entre le dépôt d'hydrocarbures d'un aéroport (A) et un dépôt mitoyen (B) le 29/12/05, les 2 vannes de liaison entre les rampes de déchargement et les réservoirs n'ont pas été refermées. Le dépotage de camions-citernes le lendemain conduit au surremplissage de l'un des bacs semi-enterrés du dépôt voisin et son débordement par les événements ; 32 664 l d'hydrocarbure s'écoulent sur le dôme du bac enterré. Une partie s'infiltre dans le sol en dehors de la cuvette, une autre se répand sur le parking mitoyen dans la zone B. Ce parking est raccordé à un séparateur d'hydrocarbures très rapidement saturé (capacité 600 l) et le carburéacteur rejoint le réseau d'eaux pluviales. Les exploitants des 2 dépôts obturent rapidement (entre 8h40 et 9h15) le réseau d'eaux pluviales avec du sable et d'autres dispositifs oléophiles. Toutefois après avoir constaté la présence de kérosène dans le réseau des eaux pluviales, un opérateur du dépôt B rince à haut débit le réseau provoquant vers 9h30 un entraînement de sable et de kérosène vers la mer. Un forage AEP sur le terrain du site B à 100 ou 150 m du réservoir qui a débordé sera arrêté le matin même de l'accident ; la zone alimentée par ce puits sera provisoirement interconnectée sur un autre réseau. La zone supposée impactée est bâchée sur la presque totalité de sa surface, 1 000 l de kérosène seront pompés dans un regard du bac accidenté et dans le séparateur d'hydrocarbures du dépôt B. Plusieurs dispositions sont prises à la suite de l'accident : excavation et traitement des terres polluées dans une filière adaptée, implantation d'un piézomètre entre le réservoir concerné et le puits de captage, prélèvements réguliers sur les piézomètres du dépôt A et nettoyage du réseau des eaux pluviales.

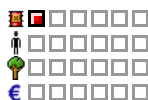
Trois causes principales sont à l'origine de cette fuite de kérosène : erreurs humaines dans la manipulation des vannes (moins de vigilance pour les opérations fréquentes, succession d'opérateurs différents, confiance "aveugle" en la vérification d'un collègue), position des vannes de liaison entre les rampes de déchargement et les réservoirs non vérifiée et dysfonctionnement du capteur de niveau haut du réservoir concerné connu mais non réparé. L'administration constate les faits.

**N°30520 - 30/08/2005 - FRANCE - 83 - OLLIOULES***H49.41 - Transports routiers de fret*

Un poids-lourd transportant 32 000 l de gazole se renverse, créant ainsi de nombreuses fuites. La moitié du chargement se répand sur la route. Les pompiers dépotent la citerne.

**N°28881 - 06/01/2005 - FRANCE - 26 - LAVEYRON***C17.12 - Fabrication de papier et de carton*

Le 6 janvier, des boues de STEP sont mélangées accidentellement à un résidu de solvant pharmaceutique dans une papeterie. Les émissions gazeuses générées nécessitent l'évacuation de l'ensemble de l'usine. Dans le procédé de fabrication, un camion-citerne d'une société extérieure achemine les boues d'une STEP implantée sur un 1er site de production vers un cuvier qui se trouve sur un 2nd site distant de quelques kilomètres. Les eaux de ce cuvier sont ensuite utilisées dans le procédé de fabrication au niveau de la ligne de production L5. Le jour de l'accident, le camion de curage contient encore 30 l d'essence de pyrolyse qui, mélangés aux boues de la STEP, vont générer des émissions gazeuses ; les 2 opérateurs présents au chargement perçoivent une légère odeur dont ils ne parviennent pas à identifier l'origine. Le mélange est donc déversé normalement dans le cuvier à 10 h avant d'alimenter la ligne L5 où l'odeur devenue très forte cause des maux de tête à 5 ouvriers. La chaleur ambiante favorise le gazage du hall 5 dont les employés sont évacués. La machine L5 est arrêtée. Alertés par l'exploitant, les pompiers effectuent des reconnaissances à l'aide de détecteurs de gaz qui conduisent à l'arrêt de la ligne L6 puis à l'évacuation de l'ensemble du personnel de l'usine. Le cuvier à l'origine du sinistre est identifié. Les bâtiments sont ventilés. Les pompiers autorisent le redémarrage de la ligne de production L6 à 14h30. Des odeurs irritantes pouvant persister plusieurs heures, ils conseillent alors que aux ouvriers de travailler en binôme. Le cuvier est vidangé et nettoyé le lendemain, puis aéré durant 3 jours ; les contrôles de non-toxicité effectués après la remise en eau le 11/01 et l'analyse des circuits potentiellement souillés autorisent le redémarrage de la ligne L5. L'inspection des installations classées, prévenue l'après-midi de l'accident, demande une surveillance durant 24 h des concentrations en benzène des effluents issus des lignes L5 et L6 : le taux de benzène reste inférieur à 1µg/l. L'exploitant fait éliminer par une société spécialisée les boues contaminées et le papier fabriqué durant l'accident, renforce les contrôles à la réception des marchandises et comble l'absence de procédure d'évacuation des bâtiments.

**N°28214 - 07/10/2004 - FRANCE - 88 - DOMMARTIN-LES-VALLOIS***H49.41 - Transports routiers de fret*

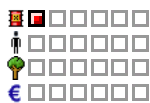
Un accident entraîne une légère fuite par le trou d'homme d'un camion-citerne contenant 6 000 l de gazole. Le véhicule est couché sur le côté. Une entreprise privée transvase le chargement.

**N°25385 - 16/05/2003 - FRANCE - 44 - NANTES***G46.71 - Commerce de gros de combustibles et de produits annexes*

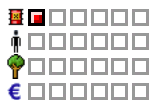
A la suite d'une fuite sur une canalisation dans un dépôt pétrolier, 200 l d'hydrocarbures (gazole ?) polluent la LOIRE. La fuite se trouve sur une canalisation enterrée à 1,2 m de profondeur, proche du mur du quai au droit duquel elle a ruisselé. L'exploitant excave 25 t de terres polluées qui sont stockées dans des bâches en polyane en attendant leur élimination par une société spécialisée. Le tronçon de tuyauterie incriminé qui présente des traces de corrosion, est remplacé par un tronçon préalablement ré-évalué. Les autres canalisations reliant le quai de chargement aux bacs et la pomperie au poste de chargement camions subissent une épreuve de contrôle. Elles seront ré-évaluées annuellement. Deux vannes fuyardes situées au niveau du quai sont remplacées.

**N°24164 - 03/01/2003 - FRANCE - 59 - LOON-PLAGE****C20.14 - Fabrication d'autres produits chimiques organiques de base**

Lors du déchargement d'une barge de 2 000 t de fioul lourd n° 2 destiné à alimenter la chaufferie d'une usine chimique, une fuite est détectée vers 4 h du matin entre l'appontement et la jetée sur la canalisation de transfert entre la barge et le stockage (diam. 8 ") ; 1 000 à 2 000 l de fioul se déversent dans le bassin maritime de MARDYCK. Le processus d'alimentation en combustible du site est le suivant : réchauffage du fioul chez le producteur, puis transport par barge et transfert par canalisation calorifugée à partir de l'appontement. L'exploitant prend plusieurs mesures : arrêt immédiat du dépotage par vanne télécommandée, information du port autonome à 4h25, appel des différentes astreintes du site à 4h30, mise en place de barrages flottants à partir de 4h35, démarrage du nettoyage vers 9h00 et pose enfin d'un collier sur la tuyauterie. Le dépotage de l'hydrocarbure reprend vers 11h. Le tronçon est isolé par fermeture des vannes. La canalisation de déchargement est quant à elle purgée par envoi de gazole. La récupération du fioul déversé est tentée successivement par pompage par flexible puis par écrémage sans succès. Le ramassage manuel (seau et pelle) est alors entrepris à partir d'un radeau. Du produit absorbant est épandu sur une partie de l'appontement. Des irisations sont visibles à l'extérieur du barrage flottant du fait de jonctions imparfaites entre les boudins. A la suite de cet incident, l'exploitant s'engage à redéployer conjointement les barrages flottants, procéder à une enquête sur les causes d'ouverture de la canalisation de transfert et à une vérification de l'intégrité de la canalisation de transfert entre l'autre appontement disponible sur le site et le stockage, avant mise en service. L'hypothèse de brèche dans la canalisation 8" par corrosion externe étant confirmée, il procédera à une vérification des canalisations ayant la même ancienneté sur l'appontement et communiquera aux autorités les informations sur les remplacements de canalisations, déjà effectués ou à venir. Par ailleurs, il lui est demandé d'inclure les canalisations de 8" et 10", reliant l'appontement en cause au stockage, dans les plans d'inspection du site au titre de la législation sur les appareils à pression et de communiquer à la DRIRE un rapport détaillé d'incident.

**N°23560 - 26/07/2002 - FRANCE - 27 - ALIZAY****C17.11 - Fabrication de pâte à papier**

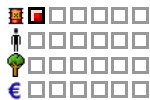
Sur le parc à bois d'une papeterie, lors des opérations de déchargement du bois dans la trémie qui le mène vers l'écorçage, un engin de levage de 70 t prend feu. Le conducteur utilise des extincteurs avant l'arrivée des secours. Les 450 l de gazole de l'engin brûlent et la chaleur fait exploser l'un de ses pneus. Il n'y a pas de blessés et les dégâts sont limités au véhicule. Trois hypothèses sont émises sur les causes probables : rupture d'un flexible hydraulique entraînant une dispersion d'huile chaude sur le moteur et une inflammation instantanée, court-circuit électrique à proximité d'huile, soit une combinaison des deux premières hypothèses.

**N°22386 - 20/12/2001 - FRANCE - 72 - LE MANS****G46.71 - Commerce de gros de combustibles et de produits annexes**

Dans un dépôt d'hydrocarbures, l'exploitant détecte une perte de pression lors de son contrôle mensuel de l'étanchéité d'une canalisation souterraine. Cette dernière assure le transfert du gazole et du fuel domestique de la pomperie vers le poste de chargement des camions. L'exploitant fait appel au service d'une entreprise spécialisée qui réalise un nouveau test d'étanchéité après avoir mis la canalisation sous atmosphère air + hélium. La fuite n'est toujours pas localisée malgré ces nouveaux tests mais du fuel est retrouvé dans un piézomètre. L'industriel suspend l'exploitation du dépôt (arrêt des chargements camions et des livraisons par oléoduc). Par ailleurs, il fait procéder à des sondages afin de connaître l'ampleur de la pollution et d'évaluer le traitement à mettre en oeuvre.

**N°21507 - 07/12/2001 - FRANCE - 69 - PIERRE-BENITE****H49.41 - Transports routiers de fret**

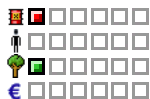
A la suite d'un accident de circulation au niveau de la bretelle d'autoroute A7 / A450, les 2/3 du chargement d'un camion transportant 23 000 l de gasoil et 7 000 l d'essence se répandent sur la chaussée et dans les canaux d'écoulement de l'autoroute. Le conducteur fortement commotionné est hospitalisé. Un excès de vitesse serait à l'origine de l'accident. Un périmètre de sécurité est mis en place. La circulation est interrompue dans les 2 sens et les bretelles d'accès sont neutralisées. La circulation est donc fortement perturbée durant les opérations de dépollution et de relevage. Une trentaine de pompiers appuyée par une cellule mobile de risques chimiques est sur place. 4h30 après l'accident, le véhicule est dégagé et la circulation rétablie sur l'autoroute. Au total, 15 m³ d'hydrocarbures se seraient écoulés par le collecteur d'eaux pluviales dans la station d'épuration. Cette dernière est mise en sécurité pendant 4h, son alimentation électrique est coupée par mesure de sécurité. Les boues sont traitées dans un bassin de rétention spécial. Par ailleurs, la partie de chaussée impactée par l'accident devrait faire l'objet d'une réfection. La circulation devrait donc être localement perturbée jusque là.

**N°20207 - 07/04/2001 - FRANCE - 57 - THIONVILLE****H49.20 - Transports ferroviaires de fret**

Une fuite se produit au niveau d'une soudure en partie basse d'un wagon transportant 80 000 l de carburéacteur (kérosène). Le wagon est isolé et un périmètre de sécurité de 50 m est mis en place. La fuite est maîtrisée 2h30 plus tard. Le propriétaire du chargement est contacté en vue des opérations de dépotage et de transfert vers un autre wagon qui ont lieu le lendemain matin. Dans l'intervalle, un pompier et un agent SNCF assurent une surveillance toutes les heures. Les opérations de dépotage commencent à 8h40 et s'achèvent à 11h15. Le chargement a été réparti sur 3 camions citernes. La SNCF procède ensuite au dégazage du wagon.

N°22833 - 01/03/2001 - FRANCE - 974 - LE PORT**G46.71 - Commerce de gros de combustibles et de produits annexes**

Une fuite de fioul lourd apparaît sur un pipeline utilisé lors du déchargement d'un pétrolier vers un dépôt d'hydrocarbures. Ce dernier, comprenant 2 bacs, alimente essentiellement la centrale électrique proche. Il est relié au port par 2 canalisations, une pour le fioul lourd (8") et une pour le gazole (6") de 1500 m, enterrée en grande partie (découvertes en caniveau sur 330 m). La fuite se situe dans la partie enterrée et a été détectée au droit d'un mur de soutènement (derrière lequel les pipes sont situés) par les équipes de surveillance, en fin de soirée, un samedi. 200 l sont récupérés au pied du mur. Les mesures suivantes sont alors prises : arrêt des opérations de transfert et fermeture des vannes, mise en place de sable pour éviter l'accès vers le bassin du port, mise en place d'un périmètre de sécurité autour de la zone affectée. Cette dernière se situe de l'autre côté du mur d'enceinte du dépôt. Le lendemain, les 2 pipelines utilisés pour décharger le navire, sont vidangés. Finalement, la cargaison de fioul lourd sera transférée via le pipe habituellement réservé au gazole. Les travaux de recherche de fuite seront entrepris 10 jours plus tard, après déchargement d'un autre pétrolier. Les 2 canalisations seront découvertes sur 11 m. Les terres polluées retirées de la fouille sont stockées sous bâche. La fuite apparaît très localisée. Elle serait due à de la corrosion externe provoquée par la détérioration du revêtement de protection lors de travaux effectués sur le mur de soutènement : la fuite se situe à l'endroit des marques laissées par les élingues. L'exploitant remplacera le tronçon détérioré. Par ailleurs, sur proposition de l'inspection, un arrêté préfectoral demande la réalisation d'une étude visant à évaluer le risque lié à cette pollution et les mesures à mettre en oeuvre pour y remédier. Un piézomètre est installé sur site pour surveiller la qualité des eaux souterraines.

**N°18935 - 30/11/1999 - FRANCE - 67 - STRASBOURG****G46.71 - Commerce de gros de combustibles et de produits annexes**

Dans un dépôt pétrolier portuaire, une fuite de 5 m³ d'essence sans plomb se déverse dans le bassin AUBERGER lors du remplissage d'un péniche à la suite de la déchirure de réservoir de la péniche avec une incidence négligeable pour la qualité des eaux du bassin (évaporation). La défaillance d'un capteur de niveau aurait entraîné un suremplissage du réservoir et sa déchirure en partie haute sous l'effet de la pression. Après expertise et moyennant un chargement réduit et équilibré de ses réservoirs, le bateau est autorisé à quitter le port et livrer à un dépôt avant réparation.

**N°16897 - 15/10/1999 - PAKISTAN - 00 - KARACHI****G46.71 - Commerce de gros de combustibles et de produits annexes**

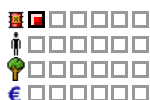
Un incendie se déclare dans un dépôt de pétrole lors du déchargement de kérosène provenant de 2 tankers, vers un réservoir souterrain du dépôt. Un ouvrier est tué et 4 autres sont sérieusement brûlés. Un mégot de cigarette jeté par un ouvrier serait à l'origine de l'incendie qui s'est immédiatement propagé à l'ensemble du dépôt prenant au piège les 5 employés. 8 casernes de pompiers interviennent et mettent 2 h pour maîtriser le sinistre.

**N°15400 - 21/04/1999 - FRANCE - 15 - ALLY****H49.41 - Transports routiers de fret**

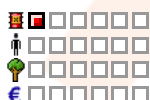
A la suite d'une rupture de freins, un semi-remorque citerne de carburant percute le parapet d'un pont et explose en tombant dans un ravin de 20 m. Une partie du chargement (19 m³ de gasoil, 12 m³ d'essence) se répand dans l'AUZE et propage le feu sur 300 m de berges. La police dévie la circulation pendant l'intervention des pompiers (1 h). L'intensité de l'incendie a porté atteinte à la stabilité du pont en pierres qui est interdit à la circulation dans l'attente d'une expertise. Le chauffeur éjecté n'est que légèrement blessé. Des barrages flottants ont été mis en place pour protéger des barrages hydrauliques situés en aval.

**N°12060 - 10/12/1997 - FRANCE - 67 - REICHSTETT****C19.20 - Raffinage du pétrole**

Dans une raffinerie, une explosion avec formation d'une boule de feu et un incendie se produisent sur un poste de chargement des citernes routières en libre service, lors du remplissage d'un compartiment en gasoil. Un chauffeur routier est tué et 2 personnes sont blessées. L'incendie est rapidement maîtrisé. L'installation et le véhicule sont fortement endommagés. Les pompiers de la raffinerie éteignent le feu en 15 mn. Auparavant, le véhicule avait chargé puis déchargé de l'essence. L'exploitation de l'installation est suspendue pour vérification. Le sinistre résulterait d'une décharge d'électricité statique due au remplissage en pluie du réservoir. L'exploitant additive ses produits finis pour réduire cet inconvénient.

**N°7683 - 25/10/1995 - FRANCE - 40 - TARNOS****H52.10 - Entreposage et stockage**

Un navire contenant 1 480 t d'essence de papèterie (tall-oil) est déchargé à partir d'un appontement équipé de 2 postes de dépotage (amont / aval) reliés à une canalisation alimentant le dépôt. Le déchargement a lieu au poste aval mais la vanne du poste amont est restée entre-ouverte. Cette vanne est fermée rapidement mais, une fuite de 5 m³ d'essence se produit, compte-tenu du débit de transfert élevé (250 m³/h). Une odeur nauséabonde alerte la population et les autorités locales. Un périmètre de sécurité est mis en place. La circulation routière et la navigation sont interrompues. L'essence s'écoule dans l'ADOUR, 2 m³ sont pompés dans une rétention et le reste est récupéré sur le quai à l'aide d'un produit absorbant. Le non respect d'une procédure (vérification fermeture vanne) est à l'origine de l'accident.

**N°6857 - 18/04/1995 - FRANCE - 11 - SIGEAN****H49.41 - Transports routiers de fret**

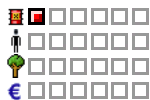
La citerne d'un poids lourd transportant 30 000 l de gazole et de fuel lourd est endommagée lors d'une collision avec une voiture ; 19 000 l de carburant se répandent sur le sol. Une société privée dépose le reste du chargement.

N°5498 - 21/06/1994 - FRANCE - 33 - PESSAC*H49.41 - Transports routiers de fret*

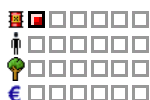
Un camion transportant 14 m³ d'acide sulfurique se renverse au niveau d'un échangeur sur l'autoroute A630. Une partie du chargement se répand sur la chaussée. Les pompiers, alertés pour un rejet de gazole, interviennent rapidement et neutralisent la fuite. La citerne est dépotée.

**N°4836 - 21/11/1993 - ALLEMAGNE - 00 - STADE***H50.40 - Transports fluviaux de fret*

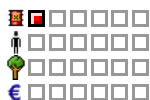
A la suite d'une fuite sur un bateau-citerne transportant 1 200 tonnes de carburant ; 150 m³ d'essence se déversent dans l'ELBE. Le chargement est transféré dans un autre bateau-citerne. Une réserve naturelle voisine est directement menacée par les résidus subsistant suite aux mesures de traitement prises.

**N°4497 - 24/05/1993 - FRANCE - 44 - GUEMENE-PENFAO***H49.41 - Transports routiers de fret*

Un camion-citerne transportant 32.000 l de carburant (super, gazole, essence sans plomb) glisse dans un fossé et se couche dans un champ. Aucune fuite de carburant n'est observée. Plusieurs corps de pompiers sont sur place pour parer à toute éventualité. Le chargement est transvasé dans une autre citerne de transport et une déviation est mise en place pendant plusieurs heures.

**N°3830 - 13/08/1992 - FRANCE - 59 - GRANDE-SYNTHÉ***H49.41 - Transports routiers de fret*

Un camion-citerne de 28 000 l de carburant se renverse sur la RN1. Un compartiment de 6 000 l d'essence s'est déversé sur la chaussée. Les watergangs bordant la route sont menacés par la pollution. Une société spécialisée dépose le reste du chargement. La circulation est interrompue durant l'intervention.

**N°3664 - 30/05/1992 - FRANCE - 06 - CANNES***H49.41 - Transports routiers de fret*

Le chauffeur d'un camion-citerne transportant 25.000 l d'essence perd le contrôle de son véhicule et heurte une voiture venant en sens inverse. Le camion se renverse sur la chaussée, la citerne se fissure, l'essence se répand et s'enflamme (flammes de 30 m de hauteur). Les pompiers protègent une habitation voisine. Le camion-citerne, son chargement et 500 m² de verger sont détruits par les flammes.

**N°3566 - 28/04/1992 - SUISSE - 00 - BALE***C20.20 - Fabrication de pesticides et d'autres produits agrochimiques*

Au cours du déchargement d'un camion, un fût endommagé laisse échapper des émanations d'alpha pinène, composant de l'essence de térébenthine ; 3 personnes souffrant d'irritations sont hospitalisées. Les pompiers reconditionnent le fût.

**N°2796 - 11/07/1991 - FRANCE - 64 - ASTIS***H49.41 - Transports routiers de fret*

Un camion transportant 36 m³ de kérosène perd une petite partie de son chargement sur la chaussée. De la mousse absorbante est déversée. La citerne est arrosée afin d'éviter tout danger de pollution et d'inflammation du kérosène. Le produit restant dans la citerne est transvasé dans une autre citerne. La route est coupée plus de sept heures.

**N°2314 - 16/09/1990 - ETATS-UNIS - 00 - BAY CITY***H52.24 - Manutention*

Lors du déchargement d'un pétrolier (le Jupiter) dans la baie de SAGINAW sur le lac HURON, une explosion se produit sur l'un des 6 réservoirs contenant au total 3800 m³ d'essence. Un incendie se déclare à bord du bâtiment. Un membre de l'équipage est porté disparu et 17 autres sont blessés. Plusieurs centaines de poissons morts sont observées dans les eaux proches du navire.

**N°880 - 05/10/1989 - FRANCE - 93 - AUBERVILLIERS***G46.71 - Commerce de gros de combustibles et de produits annexes*

Une explosion et un incendie de vapeurs d'essence se produisent lors du chargement d'un camion-citerne faisant 2 victimes (1 brûlé grave et 1 blessé). Il n'y a pas de conséquence sur l'environnement. Un contrôle des installations électriques montre qu'elles sont conformes. Une cigarette serait à l'origine du sinistre.

**N°762 - 03/01/1989 - FRANCE - 90 - BOUROGNE***H52.10 - Entreposage et stockage*

L'opération de déchargement d'un wagon-citerne contenant du gazole est interrompue en fin de poste. Le préposé à cette opération quitte son poste de travail sans refermer les vannes de sectionnement des wagons, sans s'apercevoir que la vanne d'une bouche de dépotage inutilisée s'est ouverte. Le gazole s'écoule sur le sol, rejoint le réseau de collecte des eaux usées, envahit le décanteur-séparateur du dépôt et déborde dans le réseau des eaux pluviales de la zone industrielle, relié à l'ALLAN. Les pompiers, alertés 5 h plus tard, installent des barrages anti-pollution. La rivière est polluée sur plus de 5 km, ainsi que la nappe phréatique sous-jacente au dépôt.



N°287 - 01/02/1988 - FRANCE - 69 - LYON

H50.40 - Transports fluviaux de fret

Lors de la rupture d'un câble de traction, une péniche heurte une pile de pont ; 200 l d'essence se déversent dans la SAONE. La brèche est colmatée et le reste du chargement transvasé.



N°27992 - 20/12/1986 - NC - 00 - NC

G46.71 - Commerce de gros de combustibles et de produits annexes

Dans un parc de stockage d'hydrocarbure liquides, un débordement de bac à toit fixe se produit lors d'une réception de gazole en provenance d'une barge. L'accident serait dû à l'avarie d'une jauge : 136 m³ sont déversés dans la cuvette et la zone de chargement des camions adjacente, 20 m³ s'écoulent dans l'EASTCHESTER CREEK.



N°27743 - 09/07/1986 - ETATS-UNIS - 00 - BAYONNE

YYY.YY - Activité indéterminée

Dans un dépôt d'hydrocarbures liquides, un incendie se produit lors du chargement d'une barge d'essence à partir d'un réservoir à toit flottant. Lors du transfert de produit, une vanne est laissée ouverte conduisant à une fuite de 8 à 10 m³ d'essence qui s'enflamme et remonte vers le bac en cours de vidange. De proche en proche, 4 autres réservoirs sont impliqués. Des rideaux d'eau empêchent la propagation aux autres réservoirs du site. Le bilan fait état de 2 blessés et de gros dégâts matériels. A l'issue de l'incendie, les 5 réservoirs touchés sont détruits et leur hauteur réduite à la moitié de la virole. La cause de l'événement serait due à des procédures inadéquates ou non appliquées.