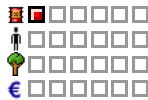


Résultats de recherche d'accidents sur www.aria.ecologie.gouv.fr

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°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 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'apportement 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°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°29464 - 18/03/2005 - FRANCE - 76 - ROUEN**H50.20 - Transports maritimes et côtiers de fret**

Le MAERSK ROSYTH, pétrolier de 171 m de long battant pavillon britannique, reste échoué une douzaine d'heures sur la Seine. Pour une raison inconnue, ce pétrolier est sorti du chenal et s'est échoué sur la rive gauche en entamant sa manoeuvre d'accostage à l'apportement d'une usine. Trois remorqueurs dépêchés sur place déhalent le navire à la faveur de la marée haute. Le navire n'est pas endommagé et l'incident n'a généré aucune pollution dans le fleuve. Il peut rejoindre l'apportement pour décharger ses 25 000 t d'hydrocarbures dans la soirée.

**N°34432 - 15/02/1996 - ROYAUME-UNI - 00 - MILFORD HAVEN****H50.20 - Transports maritimes et côtiers de fret**

Un pétrolier à simple coque, le SEA EMPRESS, chargé de 131 000 t de pétrole s'échoue sur les roches de St Ann's Head, à l'entrée de la baie de Milford Haven, où sont implantées de nombreuses raffineries du Royaume Uni. Selon les experts, la cause de l'accident résiderait dans une mauvaise appréciation des courants de marée et une difficulté de communication entre le commandant et son pilote.

Du 16 au 20 février, se succèdent plusieurs opérations infructueuses de déséchouement du navire. Le 21 février, le pétrolier est remorqué vers Herbrandston Jetty, un apportement désaffecté d'une ancienne raffinerie dans la baie de Milford Haven. Le pompage des cuves s'étale du 23 février au 4 mars ; 58 000 t de brut sont ainsi récupérées. Le Sea EMPRESS est remorqué le 27 mars vers Belfast pour être réparé.

72 500 t de pétrole brut et 360 t de fioul de soute se sont répandues lors du naufrage et pendant toute la durée des opérations de déséchouement.

N°2681 - 08/03/1991 - FRANCE - 33 - PAUILLAC

G46.12 - Intermédiaires du commerce en combustibles, métaux, minéraux et produits chimiques

A la suite d'une avarie de barre, un caboteur céréalier heurte de plein fouet l'apportement d'un dépôt pétrolier. Un incendie se déclare. Les pompiers du dépôt laissent brûler l'essence contenue dans les tuyauteries pour éviter une pollution des eaux (1 500 m³ en jeu) et refroidissent les réservoirs menacés en déversant une grande quantité d'eau. L'apportement est détruit.

N°637 - 19/06/1988 - FRANCE - 17 - LA ROCHELLE

H52.22 - Services auxiliaires des transports par eau

Une fuite de 500 à 700 l d'acide sulfurique se produit sur une canalisation au niveau d'un apportement pétrolier. Une dilatation du métal sur une bride serait à l'origine de l'accident. L'acide se déverse dans la gaine de rétention de la conduite et est neutralisé avec du sulfate de soude. Il n'y a ni victime, ni conséquence sur l'environnement.

 N°12218 - 19/04/1979 - ETATS-UNIS - 00 - PORT NECHES

H50.20 - Transports maritimes et côtiers de fret

Une explosion se produit sur un pétrolier de 125 000 t ayant déchargé 50 % de sa cargaison avant d'être frappé par la foudre. L'apportement est endommagé, 2 citernes explosent consécutivement.

 N°12220 - 26/08/1972 - FRANCE - 44 - DONGES

H50.20 - Transports maritimes et côtiers de fret

La foudre fait exploser un pétrolier en cours de ballastage après déchargement d'une cargaison de brut. Le port est fermé à la navigation. Une pollution se déclare sur une bande de 15 kilomètres en amont et en aval. Une seconde explosion a lieu détruisant les installations restantes de l'apportement. Deux opérateurs, le chauffeur d'un camion et 3 marins sont tués. L'attaque du feu continue le lendemain et jusqu'au 02/09/72 pour refroidir les tôles. La pollution est neutralisée avec 38 800 l de cirexit, 96 t de nautex hydrophobe et les berges nettoyées avec 2 300 l de polyciens. Sur le bateau, il reste 3 100 t de produit pompées par des camions-citernes. Un barrage de 590 m est installé mais inefficace à cause des courants de marée.