

PRÉFECTURE DU NORD

DIRECTION DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE
BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT

Réf. D.A.G.E./3 - JMC

Arrêté préfectoral imposant à la société POLIMERI EUROPA FRANCE des prescriptions complémentaires pour la poursuite d'exploitation de son établissement situé à DUNKERQUE section MARDYCK

Le préfet de la région Nord - Pas-de-Calais
préfet du Nord,

VU les dispositions du code de l'environnement annexées à l'ordonnance n° 2000-914 du 18 septembre 2000 ;

VU le décret n° 77-1133 du 21 septembre 1977 modifié, notamment son article 18 ;

VU les décrets n° 93-742 et n° 93-743 du 29 mars 1993 ;

VU la nomenclature des installations classées résultant du décret du 20 mai 1953 modifié ;

VU les différentes décisions administratives autorisant la société POLIMERI EUROPA FRANCE - siège social : route des Dunes - BP 59 - 59279 DUNKERQUE section MARDYCK - à exploiter ses activités à DUNKERQUE section MARDYCK - route du Fortelet ;

VU le rapport de Monsieur l'ingénieur en chef, directeur régional de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, chargé du service d'inspection des installations classées pour la protection de l'environnement duquel il ressort que l'analyse préliminaire de l'étude de dangers de la partie 5 « circuits de transferts chargement-déchargement » de la société fait apparaître la nécessité de compléments/précisions par l'exploitant ;

VU l'avis émis par le conseil départemental d'hygiène du Nord lors de sa séance du 18 mai 2004 ;

SUR la proposition de Monsieur le secrétaire général de la préfecture du Nord,

ARRETE

ARTICLE 1

La société POLIMERI EUROPA FRANCE, immatriculée au registre du commerce de Dunkerque sous le numéro C352 983 894, dont le siège social se situe Route des Dunes à Mardyck-Dunkerque (59279) et qui exploite un ensemble d'installations classées pour la protection de l'environnement route du Fortelet sur la même commune est tenue, pour la poursuite de ses activités, de respecter les dispositions du présent arrêté.

ARTICLE 2 : Prescriptions techniques

Un dispositif de type ridoir pneumatique permet la fermeture automatique du clapet de fond des citernes ferroviaires en cas de déplacement intempestif de celles-ci pendant les opérations de chargement en gaz inflammables liquéfiés.

ARTICLE 3 : Tierce-expertise

L'étude des dangers portant sur les circuits de transfert et les opérations de chargement/déchargement maritimes, ferroviaires et routières, partie 5 de l'étude de dangers datée de décembre 2001, complétée a minima par les éléments figurant en annexe, est soumise dans son ensemble à l'analyse critique d'un organisme extérieur expert dit tiers-expert.

La partie 1 de l'étude de danger du site "Dossier établissement" est soumise à la tierce-expertise pour tout ce qui concerne les circuits de transfert et les opérations de chargement/déchargement maritimes, ferroviaires et routières.

Le choix du tiers expert est soumis à l'accord de l'Inspection des installations classées.

Ce tiers expert a pour mission, eu égard à l'état de l'art, aux techniques disponibles et à l'environnement de l'établissement, de dégager un avis sur la pertinence des mesures de sécurité figurant dans l'étude des dangers, d'identifier les points faibles, les possibilités d'amélioration.

Le tiers expert peut être amené à considérer des scénarios complémentaires à ceux pris en compte par l'exploitant dont certains paramètres seraient jugés par le tiers expert insuffisamment pénalisants.

Le tiers expert se prononce sur :

- les hypothèses formulées par l'exploitant, notamment les valeurs retenues des paramètres,
- l'exhaustivité des scénarios accidentels pris en compte notamment au regard de l'accidentologie passée de l'établissement ou de ce type d'installations industrielles
- les méthodologies d'analyse des risques, les modèles utilisés par rapport au niveau de risque présumé, la grille de criticité retenue
- la prise en compte des effets dominos dans l'analyse des risques
- la nature et les ordres de grandeur des conséquences des accidents analysés par l'exploitant
- les critères de sélection des paramètres et équipements importants pour la sécurité
- la pertinence des paramètres et équipements importants pour la sécurité retenus par l'exploitant
- la prise en compte par l'exploitant des technologies de type meilleures technologies disponibles existant au plan mondial pour la réduction des risques

- les dispositions retenues par l'exploitant pour les interventions sur sinistre.
- les éléments utiles à l'information du public et nécessaires à l'établissement des plans de secours (POI, PPI)

Les documents génériques à l'établissement décrivant la politique de prévention des accidents majeurs (PPAM), et le système de gestion de la sécurité (SGS), intégrés à l'étude des dangers, sont également soumis à l'analyse critique mais ne doivent pas en constituer un objectif principal. Cet examen des documents génériques ne vise pas à constituer une validation du système de gestion de la sécurité (SGS) par le tiers expert.

L'avis du tiers-expert porte en particulier sur :

- Les protections des pompes
- Le maintien en charge des pipes de transfert en dehors des périodes de chargement/déchargement
- Les moyens de prévention et de protection sur les différents postes de chargement/déchargement (route, fer, mer) et les transferts.

Le rapport du tiers expert sera remis à Monsieur le Préfet du Nord en deux exemplaires dans un délai de quatre mois à compter de la notification du présent arrêté.

ARTICLE 4 : Étude technico-économique

L'exploitant réalise une étude technico-économique qui étudie les possibilités de réduction du risque à la source pour les équipements visés dans la partie 5 de l'étude de dangers de décembre 2001.

Cette étude technico-économique doit envisager :

- la suppression, la réduction, le remplacement des substances dangereuses et justifier des quantités minimales nécessaires sur le site
 - la mise en œuvre de technologies intrinsèquement plus sûres
- et afficher les avantages et inconvénients de chaque situation envisagée.

Cette étude technico-économique est remise à Monsieur le Préfet du Nord en deux exemplaires dans un délai de quatre mois à compter de la notification du présent arrêté.

ARTICLE 5

La présente décision ne peut être déférée qu'au tribunal administratif de LILLE. Le délai de recours est de deux mois pour l'exploitant, de quatre ans pour les tiers. Ce délai commence à courir du jour de sa notification.

ARTICLE 6

Monsieur le secrétaire général de la préfecture du Nord et Monsieur le Sous-préfet de Dunkerque sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié à l'exploitant et dont ampliation sera adressée à :

- Monsieur le maire de DUNKERQUE section MARDYCK,

- Monsieur l'ingénieur en chef, directeur régional de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, chargé du service d'inspection des installations classées pour la protection de l'environnement.

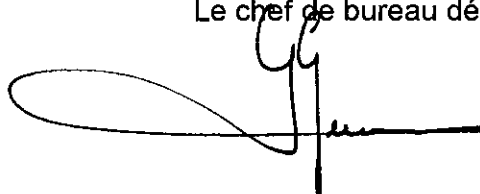
En vue de l'information des tiers :

- un exemplaire du présent arrêté sera déposé à la mairie de DUNKERQUE section MARDYCK et pourra y être consulté ; un extrait de l'arrêté énumérant notamment les prescriptions auxquelles les installations sont soumises sera affiché à la mairie pendant une durée minimum d'un mois ; procès-verbal de l'accomplissement de ces formalités sera dressé par les soins du maire.

- le même extrait sera affiché en permanence de façon visible dans l'établissement par les soins du bénéficiaire de l'autorisation.

FAIT à LILLE, le 13 juillet 2004

Pour ampliation,
Le chef de bureau délégué,


Gilles GENNEQUIN



Le préfet,
P/Le préfet du Nord par intérim
Le secrétaire général adjoint

Jules-Armand ANIAMBOSSOU

□ Généralités

- page 1.2-1 : Faire un tableau de conformité aux prescriptions réglementaires
- page 1.3.2-1 : 6 voies apparaissent sur les plans, il est écrit que stocknord dispose de 4 voies. À quoi servent les autres voies ? Par ailleurs, seule la protection incendie des voies 2,3 et 4 est décrite au chapitre 6, compléter la description pour les autres voies.
 - « des ridoirs pneumatiques vont être installés » : l'opération est-elle déjà réalisée sinon quelle échéance ?
- page 1.3.2-1 expliciter « système de trainage des wagons »
- page 1.3.4-1 : propane : oubli dans liste des produits ou débit non stabilisé ?
- page 1.3.4-2 : diamètre des tuyauteries de propane et butène ?
- page 1.3.5-1 : dans quelle partie d'étude de dangers sont traités les transferts d'hydrogène et d'éthane entre Total et Stocknord ?
 - Quelles sont les tuyauteries régulièrement inspectées par le service inspection, fréquence des contrôles ?
 - Pour chaque produit, préciser systématiquement les voies ferrées ou appointements concernés par les transferts
 - Pour chaque type de transfert, établir un tableau synthétique du lieu de commande (salle de contrôle ou locale) de l'action de transfert, du démarrage/arrêt des pompes, de l'ouverture/fermeture des vannes

□ Description détaillée des installations

- Fournir des schémas de principe pour les chargements mer/fer et routes . Représenter les diverses phases de fonctionnement avec indication des circuits utilisés. Si de tels schémas n'existent pas, décrire de manière plus détaillée (position des vannes automatiques et manuelles, état des pompes...)
- Décrire les rétentions sous les installations de dépotage
- Indiquer la localisation des arrêts d'urgence en cas de fuite (plans des postes de chargement/déchargement avec implantation des AU, des détecteurs gaz ou incendie...)
- Décrire le raccordement au réseau torche, son fonctionnement (référence à autre document dans l'étude des dangers possible)
- Schémas page 2.1.2-2 et suivantes, Pourquoi le diamètre des tuyauteries change-t-il ? Quel élément permet le raccordement ? Quels risques présente cet élément ?
- Fournir en annexe 3, les PID des transferts manquants (de butène...)
- p.2.1.3.1 : expliquer clapet « Flip-Flap »
- p 2.1.3.1 : méthanol et vigileak. Il manque les fiches produits, donner les quantités et les conditions de stockage
- p2.2.5-1 décrire le remplissage du bac FOPY
- p2.2.6-1 : préciser si la pompe P70102 est commandée de la salle de contrôle vapocraqueur ou route du Fortelet
 - p.2.2.8-2 : les postes de déchargement fer qui apparaissent sur le schéma ne sont pas décrits
 - comment le naphta et la coupe CS sont-ils mélangés ?
 - p2.2.9-1 : Fournir un schéma explicatif de l'alimentation des bacs essences. La protection de la pompe PM20101 est-elle déjà assurée, sinon échéance prévue ?
 - Faire des tableaux synthétiques avec les différents actionneurs, leurs asservissements, les pressions de refoulement pour les pompes, les conditions Pression (exprimée systématiquement en bar). Température, Débit en service et maximales sur les circuits de transfert

□ Analyse des risques

- N'y-a-t-il pas de prédétermination systématique des volumes à transférer avant chaque opération de transfert ?

- Préciser quels retours d'expérience sur des installations similaires ont été pris en compte pour les transferts de produits.
- Peut-on avoir des mélanges de produits, pollution de certains bacs en cas de mauvais positionnement de vanne ?
- §3.4.2 : la mise à jour réglementation transport est-elle intervenue ?
- §3.5 exhaustivité de l'analyse des risques : il semble manquer des éléments dans le découpage en système (butène...)?
- Défaillances 10-, 12-1 : l'éthanol signalé dans les compensations n'apparaît pas dans les produits
- Défaillance 10-5 : Quelles mesures sont prises en été pour diminuer la fréquence de ce type d'incident
- Défaillance 10-7 : le chargement du camion s'effectue-t-il en dôme ou en source ? Quelles mesures sont prises pour diminuer la fréquence de ce type d'incident ?
- Défaillance 12-1 : expliciter cette défaillance ? le produit odorisant est-il le vigileak ?
- défaillance 20-4 : est-ce la seule pollution possible ? Où est installé le clapet anti-retour ?
Expliciter le terme « débit inverse »
- Défaillance 30-3 : quelles sont les lignes en acier-carbone risquant d'être fragilisées ?
- §3.5 : les grilles de criticité présentées sont différentes de la grille présentée dans la partie 1, dossier établissement (page 4.1.1-3). Mettre les documents en cohérence
- §6.4-1 : préciser en quoi l'indication température propylène en salle de contrôle constitue un mesure de prévention du risque perte d'eau par refroidissement.

□ Analyse des risques et mesures de prévention et de protection associées

- L'analyse des risques doit permettre d'afficher la criticité et les mesures compensatoires aux différents scénarios susceptibles d'être rencontrés sur le site. Elle ne doit pas être limitée aux scénarios "plausibles" et l'analyse de risques sur la partie "circuits de transfert chargement-déchargement" doit être complétée en conséquence.
- Page 4.2 : il manque scénario 5.2, modélisation des effets ?
- Pourquoi aucun scénario lors de l'approvisionnement des réservoirs par bateau ? Justifier ou compléter
- L'annexe 3 faisant apparaître "fuite non repérée" ou "fuite repérée et action impossible" doit être mise à jour avec les mesures compensatoires mises en place ou prévues

□ Scénarios d'accident dont les effets ont été estimés

- p4.2.1-2 : préciser la nature du point d'ignition considéré pour la zone occupée par des wagons en cours de chargement
- p 4.8.1-1 : les effets thermique du BLEVE doivent être calculés selon les seuils annoncés dans la méthodologie décrite dans le volume 1 de l'ED, les effets de surpression doivent être calculés pour les seuils 50 et 140 mb.

□ Scénarios complémentaires à étudier ou dont l'impossibilité physique d'occurrence est à démontrer

- Au moins un scénario par type d'accident (ouverture brutale des capacités mobiles, rupture guillotine des canalisations ou bras de chargement,...), de produit et de transfert (fer, mer, route) dans les conditions pénalisantes (quantité ou durée)
- Ajouter une cartographie des différents scénarios avec les zones d'effets létaux 1%, d'effets des blessures irréversibles ainsi que des effets domino
- Que se passe-t-il en cas de défaillance du système de réchauffage des gaz cryogéniques ?
Modélisation du scénario associé si il n'était pas retenu par ailleurs.

□ Paramètres et équipements Importants pour la Sécurité

- Préciser en sus de la liste des EIPS retenus, le principe de leur gestion