

Unité départementale de Rouen-Dieppe
1, rue Dufay
76100 Rouen

Rouen, le 29 mars 2024

Rapport de l'inspection des installations classées Visite d'inspection du 26 mars 2024

Contexte et constats

Publié sur **GÉORISQUES**

LECUREUR

Avenue de Quenneport 76380 VAL-DE-LA-HAYE
Adresse postale : SENALIA – Le 109 – CS 71133 – 76175 ROUEN CEDEX

Références : UDRD.2024.03.R.29
Code AIOT : 0005801426

1) Contexte

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 26 mars 2024 dans l'établissement LECUREUR implanté avenue de Quenneport 76380 VAL-DE-LA-HAYE. L'inspection a été annoncée le 26 mars 2024. Cette partie « Contexte et constats » est publiée sur le site internet Géorisques (<https://www.georisques.gouv.fr>).

La visite d'inspection a été menée suite à des plaintes émises par des riverains du silo LECUREUR, le 25 mars 2024, pour des nuisances liées aux émissions de poussières non canalisées accompagnant le chargement d'un navire.

Les informations relatives à l'établissement sont les suivantes :

- LECUREUR
- avenue de Quenneport 76380 VAL-DE-LA-HAYE
- Code AIOT : 0005801426
- Régime : autorisation
- Statut Seveso : non Seveso
- IED : non
- Activité : silo céréalier portuaire

Contexte de l'inspection :

- Plainte

Thèmes de l'inspection :

- Air

2) Constats

2-1) Introduction

Le respect de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement relève de la responsabilité de l'exploitant. Le contrôle des prescriptions réalisé ne se veut pas exhaustif, mais centré sur les principaux enjeux recensés et à ce titre, ne constitue pas un examen de conformité de l'administration à l'ensemble des dispositions qui sont applicables à l'exploitant. Les constats relevés par l'inspection des installations classées portent sur les installations dans leur état au moment du contrôle.

A chaque point de contrôle est associée une fiche de constat qui comprend notamment les informations suivantes :

- le nom donné au point de contrôle ;
- la référence réglementaire de la prescription contrôlée ;
- si le point de contrôle est la suite d'un contrôle antérieur, les suites retenues lors de la précédente visite ;
- la prescription contrôlée ;
- à l'issue du contrôle :
 - ◆ le constat établi par l'inspection des installations classées ;
 - ◆ les observations éventuelles ;
 - ◆ le type de suites proposées (voir ci-dessous) ;
 - ◆ le cas échéant la proposition de suites de l'inspection des installations classées à monsieur le préfet ; il peut par exemple s'agir d'une lettre de suite préfectorale, d'une mise en demeure, d'une sanction, d'une levée de suspension...

Il existe trois types de suites :

- « Faits sans suite administrative » ;
- « Faits avec suites administratives » : les non-conformités relevées conduisent à proposer à monsieur le préfet des suites graduées et proportionnées avec :
 - ◆ soit la demande de justificatifs et/ou d'actions correctives à l'exploitant (afin de se conformer à la prescription) ;
 - ◆ soit conformément aux articles L.171-7 et L.171-8 du code de l'environnement des suites (mise en demeure) ou des sanctions administratives ;
- « Faits concluant à une prescription inadaptée ou obsolète » : dans ce cas, une analyse approfondie sera menée *a posteriori* du contrôle puis éventuellement une modification de la rédaction de la prescription par voie d'arrêté préfectoral pourra être proposée.

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 reprise en page suivante.

La fiche de constats suivante fait l'objet d'une proposition de suites administratives :

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Proposition de suites de l'inspection des installations classées à l'issue de la présente inspection ⁽¹⁾	Proposition de délais
1	utilisation de l'arrimeur (projeteur)	article 3 de l'arrêté préfectoral du 24 avril 2013	mise en demeure, respect de prescription	avant le 31 mai 2024

⁽¹⁾ s'applique à compter de la date de la notification de l'acte ou de la date de la lettre de suite préfectorale.

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

La visite d'inspection du 26 mars 2024 et les échanges avec l'exploitant mettent en évidence le non-respect des prescriptions de l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 24 avril 2013 :

- l'arrimeur a été utilisé pour une opération de chargement qui n'est pas une opération de finition de cale ;
- la procédure en vigueur ne décrit pas explicitement les différents modes d'utilisation de l'arrimeur-projeteur, qui ne doit être utilisé qu'en finition de cale ;
- l'exploitant n'a pas apporté la preuve que deux des opérateurs intervenus lors du chargement du navire ont reçu la formation relative au respect de la procédure d'utilisation de l'arrimeur.

Considérant ces non-conformités, et les nuisances engendrées par ces non-conformités, l'inspection des installations classées propose à monsieur le préfet de la Seine-Maritime un projet d'arrêté préfectoral mettant en demeure la société LECUREUR SILO de respecter les prescriptions de l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 24 avril 2013 avant le 31 mai 2024.

Cette mise en demeure sera réputée satisfaite si la société LECUREUR SILO met en œuvre, avant le 31 mai 2024, les dispositions techniques et organisationnelles interdisant l'utilisation de l'arrimeur-projeteur en dehors des opérations de finition de cale, rédige des consignes d'utilisation de l'arrimeur-projeteur décrivant explicitement ses différents modes d'utilisation et uniquement en finition de cale, et s'assure que ces consignes sont connues de l'ensemble des opérateurs réalisant les opérations de chargement (les justificatifs attestant la formation des opérateurs sont communiqués à l'inspection des installations classées).

2-4) Fiches de constats

N° 1 : utilisation de l'arrimeur (projeteur)

Référence réglementaire : article 3 de l'arrêté préfectoral du 24 avril 2013
Thème(s) : risques chroniques, procédure et fonctionnement
Prescription contrôlée : « L'utilisation d'un arrimeur (projeteur) implanté sur un portique de chargement de navires, peut être effective en cas de nécessité : formes de cales spécifiques, navires avec « double ponts » et uniquement lors des opérations de finalisation des remplissages des cales de navires. La mise en œuvre de l'arrimeur est commandée par l'opérateur mandaté par l'exploitant de LECUREUR, après qu'il ait visuellement constaté (via une caméra judicieusement placée), la nécessité (taux de remplissage) de le mettre en fonctionnement. Le processus de mise en œuvre de l'arrimeur (projeteur) doit être prévu dans une procédure diffusée et explicitée auprès des différents intervenants. L'exploitant doit s'assurer de la bonne application des dispositions de cette procédure. Les enregistrements de la vérification de son application sont tenus à la disposition des installations classées. Après le chargement des navires, l'exploitant fait procéder à un nettoyage de l'aire de chargement et de ses abords (si cela s'avère nécessaire) afin que les poussières ne puissent impacter les tiers ou l'environnement (Seine...). Un enregistrement de ces opérations est tenu à la disposition de l'inspection des installations classées. »
Constats : Par courrier électronique reçu le 25 mars 2024 à 21h23, l'inspection des installations classées a été destinataire d'une plainte émise par un riverain du silo LECUREUR, pour des nuisances liées aux émissions de poussières accompagnant le chargement d'un navire. Ces nuisances sont illustrées par une vidéo tournée le soir-même, à 20h56, montrant un chargement de navire, de nuit, au silo LECUREUR, avec un panache de poussières visible au droit du navire dans un halo de lumière, ainsi que des poussières en suspension dans l'environnement, avec des retombées chez les riverains (notamment sur des véhicules – deux photos du pare-brise de deux véhicules différents recouverts de poussières sont jointes à la plainte). Les nuisances observables sur cette vidéo sont similaires à celles captées dans deux autres vidéos antérieures, et qui accompagnaient une plainte du 17 octobre 2023, et une plainte du 9 janvier 2024. Sur ce thème, il a été évoqué, le 16 février 2024, lors de la réunion en préfecture de la commission de suivi de sites « Silos », que lors de l'évènement du 17 octobre 2023, l'exploitant avait indiqué que les émissions de poussières étaient liées à une erreur humaine dans la conduite de l'arrimeur-projeteur, et qu'un rappel des bonnes pratiques de chargement avait été fait, permettant, dans l'instant, de rectifier la situation. La plainte du 9 janvier 2024 et la vidéo associée avaient été transmises à l'exploitant par l'inspection des installations classées le 10 janvier 2024, en demandant si des dysfonctionnements techniques ou organisationnels avaient eu lieu pendant le chargement. En réponse, l'exploitant avait précisé qu'aucun problème, « <i>ni technique ni opérationnel</i> » n'avait été rencontré.

Une autre plainte a été adressée le 25 mars 2024, à 22h48, pour les mêmes raisons, via l'interface en ligne SIGNALAIR. Dans son message de transmission de cette plainte, ATMO NORMANDIE précise : « À l'heure du constat la vitesse des vents était de 2.3m/s et la provenance Est. »

Suite à la réception de ces deux plaintes du 25 mars 2024, l'inspection des installations classées a effectué, le 26 mars 2024 après-midi, une visite d'inspection sur site, visant à retracer les opérations et conditions de chargement du navire, notamment en ce qui concerne l'utilisation de l'arrimeur-projeteur, au regard des prescriptions de l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 24 avril 2013. Il est précisé qu'il pleuvait lors de la visite, et qu'aucun chargement n'était alors en cours (l'exploitant a précisé être en « *arrêt pluie* » depuis le matin-même à 9h45).

En salle, l'exploitant a présenté le plan de séquences de chargement du navire présent à quai. Ce plan, détaillant les quantités de blé à charger dans les différentes cales du navire, précise l'ordre dans lequel les cales doivent être chargées, pour des raisons d'équilibre et de navigabilité du navire.

Il apparaît ainsi que la cale n° 2 du navire – en cours de chargement le 25 mars 2024 à 20h56, heure de la vidéo de la plainte – devait être chargée avec 3 000 tonnes de blé au silo LECUREUR, sans être complètement remplie (le terme maritime anglophone « *slack* » est employé, désignant une cale qui n'est pas remplie intégralement, à l'inverse du terme « *full* »), un chargement complémentaire étant programmé au silo SENALIA de Grand-Couronne. Sur le plan de séquences, les cales n° 4 et 5 sont pareillement libellées « *slack* ».

Au niveau du synoptique, l'exploitant a présenté la fiche d'enregistrement de l'utilisation de l'arrimeur, indiquant que **la cale n° 2 du navire a été chargée avec l'arrimeur, le 25 mars 2024, dès le début de son chargement**, à 19h40, jusqu'à la fin, à 22h45 (ce qui est corrélé avec les mouvements du portique retranscrits dans le rapport de manutention, également présenté lors de la visite). Les deux lettres « *P.V* » sont ajoutées sur la fiche, dans la marge de droite. Selon les explications de l'exploitant, cet acronyme signifie « *petite vitesse* » (cf. infra). La fiche indique que les cales n° 5 et 4 ont également été chargées avec l'arrimeur-projeteur en mode « *P.V* ».

L'article 3 de l'arrêté préfectoral du 24 avril 2013 prévoit pourtant que l'arrimeur ne peut être utilisé que « *lors des opérations de finalisation des remplissages des cales de navires* », ce qui n'était pas censé être le cas pour les cales n° 2, 4 et 5 du navire, considérant qu'elles ne devaient pas être chargées en intégralité sur le site (cales « *slack* », et non « *full* »). **Cette situation constitue une non-conformité vis-à-vis des dispositions de l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 24 avril 2013.**

L'exploitant a détaillé le fonctionnement de l'arrimeur, comme suit. L'arrimeur-projeteur est mis en fonctionnement par l'opérateur en poste dans la cabine de pilotage du portique, quand il le juge nécessaire, sous réserve que le synopticien présent au synoptique ait au préalable autorisé l'utilisation de l'arrimeur-projeteur depuis le synoptique, en cochant sur son écran de contrôle la case intitulée « *Arrimeur – Accord projeteur* » dans le bloc relatif au « *Navire* ». **L'inspection des installations classées souligne que la case était déjà cochée sur l'interface lors de la visite, alors que la dernière cale chargée avant la visite était la cale n° 4, dont il a été rappelé qu'elle ne devait pas être chargée en intégralité. L'utilisation de l'arrimeur projeteur n'était donc pas autorisée au titre de l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 24 avril 2013.**

Selon le contexte ou la phase de chargement, l'opérateur en poste dans la cabine de pilotage du portique met en route l'arrimeur-projeteur, en informant le synopticien par talkie-walkie, lequel consigne l'information sur la fiche précitée. Le synopticien peut suivre en temps réel les

opérations de chargement, grâce à une caméra de vidéosurveillance installée sur la tour de manutention, qui filme le navire à quai et le portique de chargement (les images sont enregistrées et conservées).

L'exploitant a également rappelé la conception de l'arrimeur-projeteur en bout de portique, à savoir qu'il est possible d'orienter le grain soit du côté du « *dégueuloir* » (sans passage dans l'arrimeur – le grain chute alors dans la cale du navire à la verticale), soit du côté de l'arrimeur. Par courrier électronique du 27 mars 2024, l'exploitant a précisé que cette orientation était décidée par l'opérateur dans la cabine de pilotage du portique.

Lorsque le grain est orienté vers l'arrimeur, il est en outre possible de ne pas mettre en fonctionnement le projeteur ; ainsi, selon les dires de l'exploitant, le grain chute, et entraîne « *par inertie* » la bande du projeteur « *à petite vitesse* » (ou « *P.V* », comme indiqué sur la fiche de suivi des enregistrements de l'arrimeur), permettant ainsi de projeter le grain plus loin, mais sans générer des poussières en quantité excessive. **Cette modalité n'est pas prévue par la procédure d'utilisation de l'arrimeur, et constitue une non-conformité vis-à-vis des dispositions de l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 24 avril 2013** qui prévoit que « *le processus de mise en œuvre de l'arrimeur (projeteur) doit être prévu dans une procédure* ».

En consultant les images de vidéosurveillance du quai et du navire en cours de chargement le 25 mars 2024 au soir, l'inspection des installations classées constate la diffusion d'un panache de poussières au droit du navire pendant le chargement, les poussières étant rabattues par le vent vers le quai et les habitations, en cohérence avec la direction du vent enregistrée par ATMO NORMANDIE, et la vidéo de la plainte.

Interrogé sur la nébulisation, l'exploitant a indiqué que le système fonctionnait correctement lors du chargement du navire, ainsi que cela est consigné dans le « *registre utilisation système anti poussière chgt navire* » consulté lors de la visite.

En ce qui concerne la procédure d'utilisation de l'arrimeur et la formation des opérateurs, l'exploitant a déclaré que la procédure d'utilisation de l'arrimeur, datée du 6 avril 2022, n'avait pas été révisée depuis, et qu'elle était donc toujours en vigueur. Cette procédure prévoit : « *Cette consigne est expliquée et communiquée à chaque opérateur une fois par an* », avec un tableau de diffusion composé des colonnes suivantes : « *Grutier* » ; « *Date de la communication* » ; « *Signature* ». Lors de la visite, l'exploitant n'a pas été en mesure de présenter un document attestant la formation des opérateurs quant au respect de cette procédure. L'exploitant a déclaré que la consigne est transmise au prestataire de chargement, dont le responsable se charge de la diffuser à ses opérateurs.

Par courrier électronique du 27 mars 2024, l'exploitant a communiqué un courrier électronique adressé au prestataire de chargement le 16 février 2021, comportant en pièce jointe « *une procédure d'utilisation des tapis sur arrimeurs lors des chargements de navires* », dans une version datée du 24 août 2020. **L'exploitant n'a donc pas été en mesure d'attester que la version en vigueur de la procédure a bien été transmise au prestataire en charge des chargements, ce qui constitue une non-conformité vis-à-vis des dispositions de l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 24 avril 2013**, qui prévoit que « *le processus de mise en œuvre de l'arrimeur (projeteur) doit être prévu dans une procédure diffusée et explicitée auprès des différents intervenants* ».

Est également jointe la fiche d'émargement des opérateurs ayant pris connaissance de la consigne d'utilisation de l'arrimeur. Cette fiche d'émargement comporte en inscription manuscrite : « (2021) – Mise à jour (2024) ». L'inspection des installations classées relève que le document n'est pas daté, et que la mise à jour de la procédure en 2022 n'est pas retracée sur la fiche d'émargement. **En outre, deux opérateurs qui sont intervenus lors du chargement du navire (information relevée dans le registre de présence consulté lors de la visite) n'ont pas signé cette fiche d'émargement de la prise de connaissance de l'utilisation de l'arrimeur. Ce point constitue une non-conformité vis-à-vis des dispositions de l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 24 avril 2013, qui prévoit que « le processus de mise en œuvre de l'arrimeur (projeteur) doit être prévu dans une procédure diffusée et explicitée auprès des différents intervenants ».**

La procédure n'est par ailleurs pas claire sur les conditions dans lesquelles l'utilisation de l'arrimeur est permise, indiquant à la fois :

« L'utilisation de la projection pour les finitions est interdite (sauf largeur du navire supérieure à la portée de la flèche) car cela entraîne des projections de grains hors de la cale »

et

« L'utilisation de la rotation de l'arrimeur doit être limitée aux phases de finition car cela génère des turbulences favorables aux envols de poussières ».

En résumé, il apparaît que :

- l'arrimeur a été utilisé pour une opération de chargement qui n'est pas une opération de finition de cale ;
- la procédure en vigueur ne décrit pas explicitement les différents modes d'utilisation de l'arrimeur-projeteur, qui ne doit être utilisé qu'en finition de cale ;
- l'exploitant n'a pas apporté la preuve que deux des opérateurs intervenus lors du chargement du navire ont reçu la formation relative au respect de la procédure d'utilisation de l'arrimeur.

Considérant ces non-conformités, et les nuisances engendrées par ces non-conformités, l'inspection des installations classées propose à monsieur le préfet de la Seine-Maritime un projet d'arrêté préfectoral mettant en demeure la société LECUREUR SILO de respecter les prescriptions de l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 24 avril 2013.

Type de suites proposées : avec suites

Proposition de suites : mise en demeure, respect de prescription

Proposition de délais : avant le 31 mai 2024