

Unité départementale Le Havre
Cité Administrative
2 rue Saint Sever
BP 86002
76032 Rouen Cedex

Le Havre, le 26/05/2026

Rapport de l'Inspection des installations classées

Visite d'inspection du 28/04/2026

Contexte et constats

Publié sur **GÉORISQUES**

CHEVRON ORONITE SAS

Route du Pont VII
7014 X
76700 Gonfreville-L'Orcher

Références : 20260428_Insp_EDD_depotage_chargement
Code AIOT : 0005800439

1) Contexte

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 28/04/2026 dans l'établissement CHEVRON ORONITE SAS implanté Route du Pont VIII 76700 Gonfreville-l'Orcher. Cette partie « Contexte et constats » est publiée sur le site internet Géorisques (<https://www.georisques.gouv.fr/>).

La visite du 28 avril 2026 s'inscrit dans le cadre de l'instruction de l'étude des dangers des installations de dépotages / chargements. A cette occasion, un contrôle par sondage des barrières de sécurité présentes sur le site a été réalisé.

Les informations relatives à l'établissement sont les suivantes :

- CHEVRON ORONITE SAS
- Route du Pont VIII 76700 Gonfreville-l'Orcher
- Code AIOT : 0005800439
- Régime : Autorisation
- Statut Seveso : Seveso seuil haut
- IED : Oui

La société CHEVRON ORONITE SAS est autorisée par un arrêté préfectoral cadre, modifié, du 23 mars 2017 à exercer ses activités sur le territoire de la commune de Gonfreville l'Orcher Plus précisément, elle exploite des installations de fabrication et de développement d'additifs pour carburant et lubrifiant.

Le site est classé SEVESO Seuil Haut compte-tenu des quantités de produits toxiques, inflammables et dangereux pour l'environnement stockés sur le site (rubriques 4110, 4130, 4330, 4510 et 4511).

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 la suivante :

Les fiches de constats suivantes ne font pas l'objet de propositions de suites administratives :

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Autre information
1	Réexamen de l'étude de dangers	Arrêté Préfectoral du 23/03/2017, article 10.1	Sans objet
2	Postes de chargement - déchargement	Arrêté Préfectoral du 23/03/2017, article 7.4.4	Sans objet

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

Aucune non-conformité n'a été constatée lors du contrôle par sondage des barrières de sécurité présentes sur le site.

Concernant l'étude de dangers des installations de dépotages / chargements, les éléments fournis sur les installations étudiées permettent de statuer sur une situation globalement acceptable en termes de maîtrise des risques et sur le caractère proportionné de l'étude de dangers au regard des enjeux identifiés.

L'examen de la notice de réexamen de l'étude de danger des installations de dépotages / chargement est considéré comme finalisé. La prochaine échéance de remise de la notice de réexamen de l'étude de dangers des installations de dépotages / chargement est fixée à décembre 2029.

Par ailleurs, au regard des faibles enjeux que présente l'unité dépotages / déchargement, elle doit être intégrée dans une EDD consolidée comportant d'autres unités en application des démarches engagées sur ce sujet et permettant de rationaliser les EDD du site.

2-4) Fiches de constats

N° 1 : Réexamen de l'étude de dangers

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 23/03/2017, article 10.1
Thème(s) : Risques accidentels, Réexamen des études de dangers
Prescription contrôlée : L'étude de dangers est actualisée à l'occasion de toute modification notable telle que prévue à l'article R512-33 du code de l'environnement. Ces compléments sont systématiquement communiqués au Préfet en double exemplaire qui pourra demander une analyse critique d'éléments du dossier justifiant des vérifications particulières, effectuée par un organisme extérieur expert dont le choix est soumis à son approbation. Tous les frais engagés à cette

occasion sont supportés par l'exploitant.

Les études de dangers sont réexaminées au plus tard tous les 5 ans à dater des prochaines échéances listées dans le tableau suivant ou lors de toute évolution des procédés mis en œuvre ou du mode d'exploitation de l'installation.

Constats :

Lors de l'inspection du 17 février 2021, un état des lieux des études de dangers du site a été réalisé. Ce bilan met en exergue 5 études de dangers sectorielles non transmises à l'inspection des installations classées, compte tenu de l'absence de risques majeurs, les 5 unités concernées faisant toutefois l'objet d'une étude de dangers simplifiée et périodiquement révisée. A l'issue de cette inspection, il a été demandé à l'exploitant la transmission de ces 5 études de dangers, l'inspection considérant que ces 5 études de dangers font partie intégrante de l'étude de dangers globale du site.

Ainsi, l'étude de dangers des installations de dépotages/chargements a été communiquée à l'inspection des installations classées en mai 2021. Une notice de réexamen de cette étude de dangers, objet de la présente inspection et réalisée selon les dispositions prévues par l'avis ministériel du 8 février 2017 relatif au réexamen quinquennal des études de dangers des installations classées pour la protection de l'environnement de statut Seveso seuil haut, a été transmise à l'inspection en décembre 2024.

L'examen de la notice par l'inspection des installations classées a été réalisée selon une démarche proportionnée aux enjeux au regard de la grille d'analyse du niveau de maîtrise du risque (dite grille MMR).

CHEVRON réceptionne et expédie des produits de trois façons différentes sur le site :

- Camion-citerne ou ISO (voie routière)
- Wagon-citerne (voie ferrée)
- Péniche (voie maritime)

Toutes les installations de dépotages et de chargements sont incluses dans cette étude de dangers.

L'analyse préliminaire des risques a conclu à la nécessité d'étudier les scénarios d'accident suivant :

- Perte de confinement d'un camion citerne lors du dépotage,
- Rejet potentiellement pollué consécutif aux pertes de confinement, dans le canal de Tancarville,
- Perte de confinement d'un wagon lors du dépotage.

L'analyse de ces documents a permis de conclure:

- qu'aucune prescription complémentaire n'est nécessaire au regard des dispositions réglementaires en vigueur (notamment l'arrêté préfectoral du 23 mars 2017 modifié);
- que la situation de l'établissement ne conduit, ni à impacter par des effets létaux une nouvelle zone urbanisée ou urbanisable ou susceptible d'accueillir un fort rassemblement de population, ni à rendre applicable une nouvelle mesure de maîtrise de l'urbanisation, au sens du II b) de l'annexe 1 de la circulaire du 4 mai 2007, relative au porter à la connaissance «risques technologiques» et maîtrise de l'urbanisation autour des installations classées. Aucune distance d'effets des scénarios listés ci-avant n'induit en effet d'effets dominos en dehors des installations de dépotages /

chargements. Seul le scénario de rejet potentiellement pollué consécutif à une perte de confinement pourra avoir des effets environnementaux sur le canal de Tancarville ;

- qu'aucun nouveau phénomène dangereux spécifique n'est à prendre en compte dans le plan particulier d'intervention en vigueur du 30 août 2023.

L'inspection prend donc acte des informations figurant dans la notice de réexamen.

Comme mentionné ci-dessus, dans une démarche proportionnée aux enjeux, le réexamen a été mené sur des enjeux identifiés ou par sondage ciblé et n'a donc pas vocation à être exhaustif. Les barrières de sécurité mises en œuvre afin de garantir le fonctionnement des installations sont détaillées au point de contrôle n°2. En conséquence, lors de l'évaluation du prochain réexamen sous la forme d'une notice, l'inspection pourra, le cas échéant, être amenée à vérifier et contrôler des éléments de l'étude de dangers, objet de ces constats, afin de vérifier que l'exploitant respecte ses obligations réglementaires.

L'inspection invite toutefois l'exploitant à prendre en compte les améliorations suivantes dans le cadre des prochaines notices de réexamen :

- Le périmètre des installations couvertes par l'étude de dangers ou la notice de réexamen doit être rappelé ;
- Le volet sur les nouvelles technologies doit porter sur l'ensemble des MMR, d'autant plus que, selon les dires de l'exploitant, chaque modification de MMR fait l'objet d'une procédure de modification au cours de laquelle les solutions alternatives et/ou plus performantes sont étudiées ;
- L'exploitant doit veiller au caractère autoportant des éléments présentés dans la notice de réexamen. A titre d'exemple, il convient de rappeler la liste des phénomènes dangereux figurant dans la grille de criticité.

En conclusion, les documents présentent les éléments demandés par l'article R515-98 du code de l'environnement et l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005. Ils sont recevables sur la forme et sur le fond.

La notice de réexamen de l'étude de dangers des installations de dépotages / chargements ne remet pas en cause les conclusions de l'étude de dangers précédente (acceptabilité du site au regard des critères de la circulaire du 10 mai 2010) et permet de statuer sur une situation globalement acceptable en termes de maîtrise des risques et sur le caractère proportionné de l'étude des dangers au regard des enjeux identifiés.

L'examen de la notice de réexamen de l'étude de dangers des installations de dépotages / chargement est considéré comme finalisé. Conformément aux dispositions en vigueur, le prochain réexamen de l'étude de dangers des installations de dépotages / chargement est attendu au plus tard en décembre 2029.

Par ailleurs, au regard des faibles enjeux que présente l'unité dépotage / chargement, elle doit être intégrée dans une EDD consolidée comportant d'autres unités en application des démarches engagées sur ce sujet et permettant de rationaliser les EDD du site.

Enfin, en application notamment des dispositions des articles L.515-40 et R.515-99 du code de l'environnement, 7 et 8 de l'AM du 26/05/2014, relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées ainsi que les annexes I et III dudit AM, l'exploitant doit:

- mettre en place et entretenir l'ensemble des équipements mentionnés dans l'étude de dangers (ou la notice), - mettre en œuvre l'ensemble des mesures d'organisation et de formation ainsi que les procédures mentionnées également dans l'étude de dangers (ou la notice) ou son système de gestion de la sécurité. Tout écart par rapport aux éléments contenus dans l'étude des dangers (ou la notice) rappelés ci-dessus est susceptible d'entraîner des suites administratives ou pénales.
Type de suites proposées : Sans suite

N° 2 : Postes de chargement - déchargement

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 23/03/2017, article 7.4.4
Thème(s) : Risques accidentels, Postes de chargement - déchargement
Prescription contrôlée : Les opérations de chargement et de déchargement sont confiées exclusivement à du personnel averti des risques en cause et formé aux mesures de prévention à mettre en œuvre et aux méthodes d'intervention à utiliser en cas de sinistre. Avant d'entreprendre les opérations de chargement ou de déchargement, sont vérifiées : • la nature et les quantités de produits à charger ou à décharger, • la disponibilité des capacités correspondantes, • la compatibilité des équipements de chargement ou de déchargement, celle de la capacité réceptrice, celle de son contenu. <u>Article 7.4.4.1 Poste de chargement - déchargement wagon</u> S'agissant des postes de chargement et de déchargement des wagons contenant des matières toxiques dangereuses et inflammables, l'exploitant doit définir et mettre en place les dispositions nécessaires pour éviter tout déversement lors de ces opérations. <u>Article 7.4.4.2 Postes de chargement - déchargement camion</u> Les aires de chargement ou de chargement des véhicules transportant des matières toxiques, dangereuses ou inflammables, doivent être étanches, imperméables et incombustibles et doivent être associées à une rétention (qui peut être déportée suivant les cas) capable de recueillir tout écoulement accidentel. Les bras de chargement des produits finis sont munis d'un dispositif de sectionnement automatique commandable à distance. Les installations fixes de déchargement (charpente si elle est métallique, canalisation métalliques et accessoires) doivent être reliées en permanence électriquement entre elles et à une prise de terre par un conducteur. <u>Article 7.4.4.3 Appontement barge</u> Les présentes dispositions s'appliquent : • à l'appontement barge situé au niveau du canal du Havre - Tancarville ; • à l'appontement bateau situé au niveau du quai de Moselle.

Avant toute opération de transfert (huiles-oléfinés-alkyltoluène) à l'appontement de barge situé au niveau du canal du Havre - Tancarville, un barrage flottant doit être mis en place entre l'appontement et la barge.

La présence d'un opérateur qualifié et du marinier est obligatoire à l'appontement pendant la durée de l'opération.

Constats :

L'exploitant a présenté les installations de dépotage et chargement, les approvisionnements étant réalisés par route, par rail, par voie d'eau ou par pipeline. Ainsi, 46 emplacements sont dédiés à des opérations de chargement ou de déchargement dont :

- 2 appontements permettant les mouvements de marchandises par voies d'eau : le canal de Tancarville et le quai de Moselle,
- 30 emplacements pour les mouvements de marchandises par les voies routières,
- 14 emplacements pour les mouvements par voies ferroviaires.

L'exploitant a ensuite explicité la procédure mise en œuvre pour une opération de déchargement d'un camion-citerne. Les étapes sont les suivantes :

- Contrôle à l'accès au site : documents de livraison conformité réglementation RTMD
- Prise en charge par un opérateur du service DEMPA
- Contrôle par l'opérateur du DEMPA du bulletin de livraison et du bulletin de l'analyse réalisée par le LCQ
- Contrôle par l'opérateur du DEMPA de la rétention, du calage du véhicule, de la mise à la terre, de l'état des flexibles,
- Information de l'exploitant et attente de son accord pour réaliser le transfert
- Raccordement de la citerne par l'opérateur du DEMPA seul le personnel du site est habilité à manipuler les installations
- Mise en route du transfert par l'opérateur
- En fin de transfert, arrêt de la pompe, isolation et déconnexion de la citerne.

L'exploitant indique qu'une opération de transfert pour une citerne ferroviaire suit les mêmes étapes. L'amenée du wagon est réalisée par un prestataire de manutention ferroviaire

Pour ce qui est des déchargement au niveau des appontements, les étapes sont les suivantes :

- Présence du opérateur habilité (prestataire spécialisé) et du marinier pendant la durée des opérations de transfert
- Mise en place d'un barrage préventif de confinement entre la barge et le navire
- Contrôle qualité du produit avant déchargement ou en fin de chargement
- Connexion du système anti-débordement pour l'appontement sur le Canal de Tancarville
- Contrôle de la disposition des installations en mode chargement ou en mode réception.

Un contrôle par sondage des barrières de sécurité mises en place a été réalisé lors de la visite.

Au niveau du dépotage Hcl pour les approvisionnements en camion citerne

En premier lieu, le dépotage ne peut avoir lieu sans avoir été cherché le détrompeur adapté. A défaut, la pompe ne démarre pas.

L'aire de dépotage est ceinturée d'un muret de rétention sur 3 côtés et d'une bosse à l'entrée de l'aire, ce qui permet de contenir tout épandage sur l'aire de dépotage. Les effluents sont ensuite envoyés via un caniveau dans le réseau process de l'usine.

Le bras de dépotage est sectionnable au moyen d'un arrêt d'urgence.

La présence d'un boîtier de connexion pour la mise à la terre des équipements a été constatée.

Au niveau du pipe 10 pour les approvisionnement en wagons

Une opération de déchargement était en cours. Une distance de sécurité a donc été maintenue conformément aux procédures de dépotage.

Au demeurant, l'inspection a constaté que le bras de dépotage est introduit dans le wagon par le haut. L'exploitant explique qu'il ne procède pas au dépotage des wagons par les organes du bas du wagon ce qui évite les risques de fuite gravitaire par défaut d'étanchéité de la connexion.

En procédant de cette manière, il est nécessaire d'activer une pompe d'amorçage spécifique. En cas de défaut d'étanchéité, la pompe d'amorçage ne pourra pas démarrer.

Le dispositif est équipé d'un ballon d'égouttore pour éviter les déversements d'égouttore lors du retrait du bras de dépotage.

Pour finir, l'exploitant précise que le produit transporté en wagon présente un point de fusion à 40°C. Par conséquent, en cas de fuite, le produit va se solidifier.

Au niveau du canal du Havre-Tancarville

Un système de barrage flottant est en place de part et d'autre de l'appontement. L'exploitant indique que, lorsque la barge arrive, les barrages flottants sont déployés et fixés à cette dernière. Ainsi, l'espace délimité par la barge, l'appontement et les 2 barrages flottants permettent de contenir toute fuite accidentelle de produit.

Le bras hydraulique est ensuite déployé vers la barge pour réaliser l'opération de chargement ou de déchargement.

Un arrêt d'urgence situé à proximité du bras permet d'arrêter tout transfert en cas de problème.

Par ailleurs, un système anti-débordement a été installé depuis l'étude de dangers de 2021. Une connexion rapide permet de relier les alarmes niveaux hauts existantes sur les cuves des barges comme signal pour arrêter les pompes de chargement dans la barge. De même, un signal d'alarme niveau haut de bac permet d'arrêter la pompe de déchargement de la barge.

L'inspection note également la présence d'affichages : numéro de téléphone CHEVRON, Procédure de chargement/déchargement, Fiches des produits chargés / déchargés.

Type de suites proposées : Sans suite