

Unité départementale des Bouches-du-Rhône
16 rue Zattara CS 70248
13333 Marseille

Marseille, le 31/10/2025

Rapport de l'Inspection des installations classées

Visite d'inspection du 03/02/2025

Contexte et constats

Publié sur  **GÉORISQUES**

NAPHTACHIMIE

Avenue d'Auguette - Ecopolis Lavéra Sud
13117 Martigues

Références :GF/JPP-D-2025-0080
SPR/2025-687
Code AIOT : 0006400955

1) Contexte

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 03/02/2025 dans l'établissement NAPHTACHIMIE implanté Avenue d'Auguette - Ecopolis Lavéra Sud 13117 Martigues. Cette partie « Contexte et constats » est publiée sur le site internet Géorisques (<https://www.georisques.gouv.fr/>).

Les informations relatives à l'établissement sont les suivantes :

- NAPHTACHIMIE
- Avenue d'Auguette - Ecopolis Lavéra Sud 13117 Martigues
- Code AIOT : 0006400955
- Régime : A
- Statut Seveso : Seveso
- IED : Oui

La société NAPHTACHIMIE est une installation classée pour la protection de l'environnement, sous le régime SEVESO Seuil haut, implantée sur la plateforme pétrochimique de Lavéra sur la commune de Martigues. Elle relève également de la directive IED sur les émissions industrielles qui vise à garantir une approche intégrée de la pollution et un niveau élevé de protection de l'environnement pour les activités potentiellement polluantes.

Elle exploite notamment un vapocraqueur qui est le lien de production sur la plate-forme de Lavéra entre la raffinerie Petroineos en amont et les établissements de pétrochimie en aval.

Au sein de la plate-forme, Naphtachimie assure un rôle de fournisseur d'utilité pour les autres unités chimiques : production de vapeur, réseau de distribution d'électricité, gestion de la station biologique de traitement des effluents, pompage de l'eau de mer nécessaire au refroidissement des unités. Par ailleurs, Naphtachimie joue le rôle de chef de gare pour les wagons entrant sur la plateforme pétrochimique pour les autres exploitants, Ineos et Kem One.

Les installations sont régulièrement autorisées par plusieurs arrêtés préfectoraux d'autorisation dont :

- l'arrêté préfectoral 1-2006 A du 02 mars 2006 (exploitation du vapocraqueur),
- l'arrêté préfectoral 41-2009 PC du 03 avril 2009 (prescriptions complémentaires modifiant les valeurs limites de rejets atmosphériques et aqueux),
- l'arrêté préfectoral complémentaire 84-2005 A du 18 juillet 2005 (exploitation de la station biologique).

Thèmes de l'inspection :

- Risque incendie
- Risque toxique
- SGS

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 font 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 <u>présente</u> inspection ⁽¹⁾	Proposition de délais
5	Stationnement des wagons et calage	AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.5	Demande d'action corrective	7 jours
12	Rétention - stockage IBC	Arrêté Ministériel du 04/10/2010, article 25	Demande d'action corrective	7 jours
13	Déraillement du 29 décembre 2023	Code de l'environnement du 04/02/2025, article R512-69	Demande de justificatif à l'exploitant	15 jours

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

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

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Autre information
1	Vérification amont des wagons	AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.1	Sans objet
2	Vitesse des convois ferroviaires	AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.2	Sans objet
3	Personnels manipulant les wagons	AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.3	Sans objet
4	Vérification périodique des infrastructures	AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.4	Sans objet

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Autre information
6	Stationnement des locatracteurs	AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.6	Sans objet
7	Détection des fuites d'ammoniac	AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.7	Sans objet
8	Gestion des situations d'urgence sur les wagons toxiques	AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.8	Sans objet
9	Situation d'urgence - déplacement des wagons	AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.9	Sans objet
10	Délai de transit pour les wagons d'ammoniac	AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.2	Sans objet
11	Délai de transit pour les wagons d'ammoniac	AP Complémentaire du 15/01/2014, article 4.1	Sans objet

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

Cette inspection, conjointe aux exploitants INEOS et Naphtachimie, était axée sur la gestion des wagons d'ammoniac et d'oxyde d'éthylène. L'inspection n'a pas identifié de non-conformité sur les points vérifiés en inspection, sauf pour les IBC stockés sous un hangar couvert entre les deux passages à niveau (produit étiqueté corrosif) en dehors d'une rétention, et pour le double calage des wagons d'oxyde d'éthylène en stationnement.

2-4) Fiches de constats

N° 1 : Vérification amont des wagons

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.1
Thème(s) : Risques accidentels, Réglementation TMD
Prescription contrôlée : 1. Respect strict et intégral de la réglementation relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer : l'exploitant dispose des éléments justificatifs attestant que le wagon citerne a bien subi, dans le respect des délais, la totalité des visites, contrôles et épreuves requis par la réglementation (vérification sur pièces ou marquage réglementaire). Lors de leur entrée dans le site industriel de NAPHTACHIMIE Lavéra, les wagons-citernes font l'objet d'un contrôle rigoureux, qui comprend notamment : - un contrôle visuel afin de s'assurer de l'absence d'anomalie (fuite, corrosion, système de freinage...), - la vérification de la signalisation et du placardage, - la vérification (dès que possible) de l'utilisation de la citerne dans la gamme pour laquelle elle a été conçue (niveau de remplissage y compris au moyen du bon de pesée, substance...). Si le contrôle met en évidence une non-conformité, l'exploitant met en sécurité le wagon citerne et déclenche une procédure adaptée.

Constats : Naphtachimie est l'exploitant et le responsable de la zone rail et donc du mouvement des wagons. Il a contractualisé avec la société Socorail - Europorte, la gestion de la zone rail. Lors de la visite, les agents d'exploitation de la zone rail ont expliqué à l'Inspection, les actions réalisées lors de la réception d'un train. La composition du train est connue au moins la veille pour le lendemain. Les actions de vérification lors de l'arrivée du train sont détaillées dans la procédure SC-LOG-010 (utilisation des engins de traction et manœuvres sur les voies ferrées). Il y est indiqué que la composition du train est comparée avec la lettre de voiture. Chaque wagon fait l'objet d'une vérification (signalétiques, organes, bon état général, etc.). Les éventuelles anomalies sont remontées au chef de gare. Le traitement des anomalies est réalisé au cas par cas.
Type de suites proposées : Sans suite

N° 2 : Vitesse des convois ferroviaires

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.2
Thème(s) : Risques accidentels, Réglementation TMD
Prescription contrôlée : 2. A l'intérieur du site, la vitesse de tous les véhicules sur rail est limitée à une vitesse qui ne saurait être supérieure ni à 10 km/h ni à la moitié de la vitesse pour laquelle le wagon a été dimensionné. La vitesse des véhicules routiers circulant sur les voies proches est limitée à 30 km/h et à 10 km/h lors de la traversée de voies ferrées.
Constats : La vitesse des convois ferroviaires sur le site est réglementée par la procédure SC-LOG-002. La vitesse est limitée à 10, 6 ou 5 km/h selon les cas (sur voie de circulation, sur voies de services, au passage à niveau, au passage des ponts bascules).
Type de suites proposées : Sans suite

N° 3 : Personnels manipulant les wagons

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.3
Thème(s) : Risques accidentels, Habilitation du personnel
Prescription contrôlée : 3. Les wagons sont manipulés par du personnel habilité.
Constats : Le personnel intervenant dans la manipulation des wagons est celui de la société Socorail. Les chefs de gare reçoivent une formation régulière via les réunions d'équipes. Une formation initiale leur a été dispensée en le 28 avril 2022.
Type de suites proposées : Sans suite

N° 4 : Vérification périodique des infrastructures

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.4
Thème(s) : Risques accidentels, Maintenance des voies
Prescription contrôlée : 4. Les voies et les aiguillages sont maintenus en bon état et font l'objet d'inspections périodiques.
Constats : L'exploitant fait réaliser une inspection annuelle de ses infrastructures ferroviaires par une société spécialisée. La dernière inspection du réseau a été réalisée par la société Socorail durant la semaine du 18 mars 2024. Le rapport associé apporte une conclusion mitigée « entre une vétusté indéniable sur un bon nombre de composants de l'infrastructure, un nombre non négligeable d'anomalies présentant un caractère d'urgence critique, mais en même temps un constat d'une volonté d'avancer sur la régénération du réseau avec des investissements importants constatés notamment sur la régénération des appareils de voie ». En séance, l'exploitant présente le plan d'action de réfection des voies mis en place il y a maintenant plusieurs années. Dans son suivi, il montre en séance que toutes anomalies les plus critiques ont été traitées à la date de cette inspection. Concernant les restrictions d'utilisation de voies, il en avait 2 en début d'année 2024 et elles ont été levées à la date de cette inspection.
Type de suites proposées : Sans suite

N° 5 : Stationnement des wagons et calage

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.5
Thème(s) : Risques accidentels, Stationnement des wagons
Prescription contrôlée : 5. Les zones d'attente ou de stationnement des wagons sont délimitées, à l'intérieur du site clôturé et surveillées. Les zones de stationnement ne sont pas susceptibles d'être impactées par des effets dominos des installations voisines.
Constats : Les emplacements de stationnement sont identifiés dans l'application de gestion des wagons de l'exploitant. Sur le terrain, les exploitants ont mis en place des panneaux afin d'identifier les responsables pour chacun des postes de dépotage et les zones de stationnement. En lien avec le stationnement des wagons à poste et en zones de stationnement, l'Inspection a constaté lors de la visite que les deux wagons d'oxyde d'éthylène sur la voie 101 n'étaient calés que par une seule cale. Or la consigne SC-LOG-003 exige un double calage. L'exploitant a immédiatement fait corriger le calage.
Demande à formuler à l'exploitant à la suite du constat : L'Inspection demande de procéder à une sensibilisation des personnels sur les règles internes de calages des wagons, sous 7 jours à compter de la réception du présent rapport.

Type de suites proposées : Avec suites
Proposition de suites : Demande d'action corrective
Proposition de délais : 7 jours

N° 6 : Stationnement des locotracteurs

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.6
Thème(s) : Risques accidentels, Stationnement du locotracteur
Prescription contrôlée : 6. Le locotracteur ne stationne pas à proximité immédiate des wagons.
Constats : Les zones de stationnement des deux locomotrices sont définis dans la procédure SC-LOG-002. Elles ne sont pas à proximité immédiate des wagons.
Type de suites proposées : Sans suite

N° 7 : Détection des fuites d'ammoniac

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.7
Thème(s) : Risques accidentels, Détection de gaz
Prescription contrôlée : 7. Les zones de stationnement des wagons contenant de l'ammoniac disposent de détecteurs de gaz toxiques, dont le nombre et la disposition sont issus d'une étude réalisée par l'exploitant tenant compte des caractéristiques de l'ammoniac.
Constats : Lors de la visite, il a été visualisé les détecteurs surveillant la zone de stationnement des wagons d'ammoniac. Il s'agit de détecteur linéaire avec un émetteur et un récepteur de chaque coté des voies. Le poste de chargement/déchargement est équipé d'un détecteur d'ammoniac.
Type de suites proposées : Sans suite

N° 8 : Gestion des situations d'urgence sur les wagons toxiques

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.8
Thème(s) : Risques accidentels, Situation d'urgence
Prescription contrôlée : 8. Dans le cas de situations d'urgence (début de fuite détectée par les équipements cités ci-dessus, par exemple), l'exploitant doit disposer de moyens adaptés à l'ammoniac et aux équipements.

Constats :

La gestion des situations d'urgence au niveau des wagons d'oxyde d'éthylène et d'ammoniac, dans la zone de stationnement ou aux postes de chargement/déchargement fait l'objet de consigne chez l'exploitant INEOS.

Consigne CE-CHIMLOGIST 305 pour l'ammoniac et CE-CHIMLOGIST 303 pour l'oxyde d'éthylène. Chaque zone de stationnement et les postes de chargement/déchargement, sont équipés d'une rampe d'aspersion (rideau d'eau / sprinkleur).

Type de suites proposées : Sans suite

N° 9 : Situation d'urgence - déplacement des wagons

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.1.9

Thème(s) : Risques accidentels, Déplacement des wagons

Prescription contrôlée :

9. En cas de nécessité, notamment au regard de la cinétique des phénomènes dangereux redoutés, l'exploitant est en mesure de déplacer les wagons dans des délais appropriés.

Constats :

Les exploitants n'ont pas identifié de scénarios d'accident nécessitant le déplacement des wagons.

Type de suites proposées : Sans suite

N° 10 : Délai de transit pour les wagons d'ammoniac

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 15/01/2014, article 2.2

Thème(s) : Risques accidentels, Transit des wagons citerne d'ammoniac

Prescription contrôlée :

En dehors des zones de stationnement prévues à l'article 2.1 point n°5, les wagons citernes contenant de l'ammoniac ne sont autorisés qu'en transit sur la zone rail pendant une durée n'excédant pas 4 h, correspondant au temps maximal nécessaire à la réception des rames avant dispatching de ces wagons citernes vers leurs zones de stationnement dédiées.

Cette mesure organisationnelle fait l'objet d'une procédure écrite gérée dans le cadre du Système de Gestion de la Sécurité de l'établissement.

L'exploitant prend les mesures techniques et/ou organisationnelles pour le respect de ces dispositions et la formation du personnel de manœuvre dans un délai de 5 ans suivant la date de notification du présent arrêté.

Constats :

Le temps de transit des wagons d'ammoniac (en dehors des postes de chargement/déchargement et zones de stationnement dédiées) est limité à 4 heures dans la consigne SC-LOG-010. Sur le synoptique de suivi de la zone rail, une fois la composition des trains remontés dans l'application de suivi de l'exploitant, un compteur se met automatiquement en place. Il se matérialise par un encadrement du wagon sur le synoptique. Il est de couleur verte. Il passe orange quand le délai de transit s'approche des 4 heures. Il passe en rouge si ce délai est dépassé.

Lors de la visite, il n'avait pas de wagons pleins d'ammoniac dans la zone rail.

Type de suites proposées : Sans suite

N° 11 : Délai de transit pour les wagons d'oxyde d'éthylène

Référence réglementaire : AP Complémentaire du 15/01/2014, article 4.1

Thème(s) : Risques accidentels, Transit des wagons citerne d'oxyde d'éthylène

Prescription contrôlée :

L'exploitant prend les dispositions pour qu'aucun wagon citerne contenant de l'oxyde d'éthylène ne stationne sur la zone rail. Ces wagons citernes ne sont autorisés qu'en transit sur la zone rail pendant une durée n'excédant pas 4 heures, correspondant au temps maximal nécessaire à la préparation des rames avant expédition ou réception des rames avant dispatching des wagons citernes vers leur zone de stationnement dédiée.

Cette disposition est décrite dans des procédures tracées dans le SGS et tenues à la disposition de l'Inspection des Installations Classées.

L'exploitant prend les mesures techniques et/ou organisationnelles pour le respect de cette disposition et la formation du personnel de manœuvre dans un délai de 5 ans suivant la date de notification du présent arrêté.

Constats :

Il en est de même pour les wagons d'oxyde d'éthylène (cf point de contrôle n°10 de ce rapport).

Type de suites proposées : Sans suite

N° 12 : Rétention - stockage IBC

Référence réglementaire : Arrêté Ministériel du 04/10/2010, article 25

Thème(s) : Risques accidentels, Stockage des IBC

Prescription contrôlée :

I. - Capacité des rétentions

Tout stockage d'un liquide susceptible de créer une pollution des eaux ou des sols est associé à une capacité de rétention dont le volume est au moins égal à la plus grande des deux valeurs suivantes :

100 % de la capacité du plus grand réservoir ou récipient associé ; 50 % de la capacité totale des réservoirs associés ou récipients associés. Cette disposition n'est pas applicable aux bassins de traitement des eaux résiduaires. Pour les stockages de récipients mobiles de capacité unitaire inférieure ou égale à 250 litres, la capacité de rétention est au moins égale à : - dans le cas de liquides inflammables ou de liquides combustibles de point éclair compris entre 60° C et 93° C, 50 % de la capacité totale des récipients ; - dans les autres cas, 20 % de la capacité totale des récipients ; - dans tous les cas, 800 litres au minimum ou égale à la capacité totale lorsque celle-ci est inférieure à 800 litres.
Constats : Lors de la visite, l'Inspection a constaté la présence de stockage de produits étiquetés dangereux (Purac FCC 80 [corrosif], Isobutanol [inflammable], butyl diglycol éther [nocif]) sous un hangar ouvert entre les passages à niveau T0 et T6. Ce stockage n'est pas associé à une rétention.
Demande à formuler à l'exploitant à la suite du constat : L'Inspection demande à ce que l'exploitant responsable de ce hangar soit identifié et les produits liquides pouvant causer une pollution soient stockés sur une rétention dont la capacité est conforme à l'arrêté ministériel suscitée, sous 7 jours à compter de la réception du présent rapport.
Type de suites proposées : Avec suites
Proposition de suites : Demande d'action corrective
Proposition de délais : 7 jours

N° 13 : Déroulement du 29 décembre 2023

Référence réglementaire : Code de l'environnement du 04/02/2025, article R512-69
Thème(s) : Risques accidentels, Rapport d'incident
Prescription contrôlée : L'exploitant d'une installation soumise à autorisation, à enregistrement ou à déclaration est tenu de déclarer, dans les meilleurs délais, à l'inspection des installations classées les accidents ou incidents survenus du fait du fonctionnement de cette installation qui sont de nature à porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 511-1. Un rapport d'accident ou, sur demande de l'inspection des installations classées, un rapport d'incident est transmis par l'exploitant au préfet et à l'inspection des installations classées. Il précise, notamment, les circonstances et les causes de l'accident ou de l'incident, les substances dangereuses en cause, s'il y a lieu, les effets sur les personnes et l'environnement, les mesures d'urgence prises, les mesures prises ou envisagées pour éviter un accident ou un incident similaire

et pour en pallier les effets à moyen ou à long terme. Si une enquête plus approfondie révèle des éléments nouveaux modifiant ou complétant ces informations ou les conclusions qui en ont été tirées, l'exploitant est tenu de mettre à jour les informations fournies et de transmettre ces mises à jour au préfet ainsi qu'à l'inspection des installations classées.

Constats :

En séance, l'exploitant a présenté le retour d'expérience du déraillement d'un wagon d'oxyde d'éthylène le 29 décembre 2023. Au cours d'une manœuvre de refoulement (wagons poussés par la locomotrice), le wagon de queue rompt le butoir et s'immobilise dans le bac à gravier.

L'origine de cet incident est humaine. Il a été identifié des non-respects des règles de communication métier entre le chef de manœuvre (personnel à terre) et le conducteur de la locomotrice. Sur ce point, l'exploitant a entrepris de re-sensibiliser l'ensemble des équipes à ces règles de communication. Depuis, l'exploitant a fait le choix de changer de prestataire pour la gestion et le déplacement des wagons.

Ce rapport fait apparaître que lors de cet incident, le butoir a été cassé par la poussée du wagon. Un des rails le composant est venu se loger entre le châssis du wagon et l'enveloppe de la citerne, sans porter atteinte à son intégrité. Il apparaît ainsi que ce butoir aurait pu être à l'origine d'une perforation de la citerne et donc d'une fuite d'oxyde d'éthylène. En conclusion de son rapport, l'exploitant indique sur ce point avoir demandé à un expert la nécessité de maintenir les butoirs sur les fins de voies comportant des bacs d'ensablement.

Demande à formuler à l'exploitant à la suite du constat :

L'Inspection demande à l'exploitant de transmettre la conclusion de l'expertise qu'il a demandée sur le maintien des butoirs afin que ceux-ci ne soient pas à l'origine d'une perforation d'une citerne dans le cas où il serait déformé par la poussée d'un wagon, sous 15 jours à compter de la réception du présent rapport.

Type de suites proposées : Avec suites

Proposition de suites : Demande de justificatif à l'exploitant

Proposition de délais : 15 jours