

L'ARGUS

des accidents technologiques

« Courbe en baignoire »

En septembre et octobre 2008, 251 accidents ou incidents, dont 241 survenus en France, ont été répertoriés dans la base de données ARIA du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Une sélection d'une quinzaine d'entre eux est présentée dans les pages suivantes.

Si la première mise en service d'installations s'accompagne de risques particuliers d'incidents, leur vieillissement correspond aussi à une possibilité accrue d'accidents. Les préventionnistes qualifient cette évolution par l'aphorisme de la « courbe en baignoire ».

Qu'il s'agisse de réservoirs, de canalisations ou d'autres équipements, tous sont susceptibles de perdre au fil du temps une partie de leurs caractéristiques initiales. Hormis les défauts de conception, de dimensionnement, de construction, cette dérive normale, dont les mécanismes sont rarement inconnus, peut s'accélérer hors fonctionnement nominal, ou évoluer plus surnoisement sous l'effet de contraintes sous-estimées en l'absence de surveillance et d'entretien suffisant.

Des canalisations plus ou moins accessibles, véhiculant des produits chimiques dans les unités (gaz de raffinage en Seine-Maritime) ou reliant des unités éloignées, présentent ainsi des risques aggravés de corrosion. Au-delà des conséquences possibles de rejets de matières dangereuses ou polluantes pour l'environnement (déversement d'hydrocarbures en Loire), des atmosphères toxiques (sulfure d'hydrogène dans une usine des Pyrénées-Atlantiques, chlorure d'hydrogène entre deux sites isérois), des inflammations, voire des explosions, peuvent aussi menacer personnes ou biens (gaz naturel aux USA).

De même, les ouvrages en béton (stockage de boues à Tarascon, silos céréaliers), les dispositifs de rétention, les moyens d'intervention peuvent également se détériorer progressivement jusqu'à ne plus remplir leur fonction.

Il faut avoir conscience de ces possibilités de dégradation plus ou moins rapide, notamment lorsque des potentiels de danger importants sont présents dans les installations. La surveillance et la maintenance préventive proportionnées aux enjeux permettent d'atténuer ces risques, tout en prolongeant la vie des unités.



L'accidentologie recense de nombreux événements impliquant la corrosion.

Cf. ARIA n° 3325, 10400, 19222, 19538, 20356,
24164, 27937, 31489, 31718,
33071, 33341, 34351...

A R I A
d p p r s e i b a r p i

aria.developpement-durable.gouv.fr

Patrice Liogier

Ministère de l'écologie, de l'énergie,
du développement durable et de l'aménagement du territoire
Direction générale de la prévention des risques



FUITES SUR CANALISATIONS



76 - NOTRE-DAME-DE-GRAVENCHON

19.20 - Raffinage du pétrole

6/09/2008

Peu avant 13 h 30, un agent de terrain d'une raffinerie observe une fuite gazeuse sur une canalisation alimentant le vapocraqueur en coupe C4 sous forme liquide. Il alerte la salle de contrôle. Au même moment, l'opérateur en salle de contrôle constate le déclenchement successif des alarmes « gaz » par les capteurs positionnés à proximité du point de fuite. Il déclenche le POI et informe l'inspection des installations classées via le système d'alerte vers 14 h 30.

Construite il y a une quarantaine d'années, la ligne concernée, en acier au carbone, est de diamètre 4" (101,6 mm), d'une longueur de 500 m et fonctionne sous une pression de 18 à 20 bar protégée par une soupape à dilatation thermique. Elle est située sur le rack principal de l'unité à 8 m de hauteur. Ce dernier est surplombé par un autre rack dans lequel passe une canalisation d'éthylène réfrigérée. Au moment de l'événement,

la ligne en cause n'est pas en service mais est en charge. La fuite ne concerne donc que le produit (coupe C4) contenu entre les vannes en position fermée situées à chaque extrémité. Le point de fuite est précisément localisé vers 15 h 50 et la ligne est vidangée puis mise en eau. Le POI est levé à 16 h.

L'enquête réalisée par l'inspection des installations classées confirmera le bon fonctionnement des capteurs de détection de gaz qui ont réagi progressivement entre 13 h 28 et 13 h 30, de celui situé au plus près du point de fuite à celui le plus éloigné. Selon l'exploitant, la concentration en gaz a atteint 20 % de la LIE.

L'examen de la tuyauterie en cause montre une ouverture sur la génératrice supérieure de forme longitudinale (dite en « bouche de poisson ») d'environ 5 cm de longueur sur 2 cm de largeur avec une probable perte d'épaisseur significative du tube au niveau de la zone de rupture. La tuyauterie, non

calorifugée, présente en outre une forte corrosion généralisée externe sur toute la section.

L'hypothèse privilégiée est la corrosion occasionnée par la chute d'égouttures d'eau provenant de la fonte de la glace se formant à l'extérieur de la canalisation d'éthylène réfrigérée surplombant la conduite défectueuse.

Sur le plan réglementaire, l'exploitant indique que la canalisation n'est pas soumise à requalification périodique mais uniquement à inspection périodique selon la réglementation sur les « Équipements sous pression » et que cette inspection était prévue en 2009.

Le fonctionnement du vapocraqueur est maintenu quelques jours jusqu'à la date programmée de son arrêt pour 6 semaines environ.

64 - LACQ

20.14 - Fabrication d'autres produits chimiques organiques de base

16/10/2008

Une fuite de sulfure d'hydrogène (H_2S) est détectée vers 16 h au niveau d'une passerelle quadricâbles par un employé sur une canalisation de transport (DN 50, pression 5 bars) dans l'enceinte d'une usine de produits chimiques. Dès réception de l'alerte, l'exploitant décomprime la canalisation, actionne les vannes de sectionnement automatiques et prévient les services de secours. Toutefois, le plan de surveillance et d'intervention (PSI) afférant à l'ouvrage n'est pas déclenché.

Une fois sur place, les pompiers mettent en oeuvre une lance incendie afin d'abattre les vapeurs de sulfure d'hydrogène, établissent un périmètre de sécurité et effectuent ensuite des mesures de concentration. Le service inspection du site chimique (SIR) se rend sur les lieux vers 16 h 30. L'isolement du tronçon incriminé est réalisé par la pose de platines et vers 18 h 30, un collier est posé pour colmater la canalisation. Un inertage à l'azote de l'ouvrage est réalisé vers 19 h. Le transporteur prévoit de soumettre un dossier de réparation à l'inspection des installations classées.

38 - LE PONT-DE-CLAIX

49.50 - Transports par conduites

9/10/2008

Vers 11 h 30, une fuite de chlorure d'hydrogène gazeux sur une canalisation (PMS 8 bars, DN 350) qui relie deux sites chimiques est signalée par les services ferroviaires en raison d'un dégagement de fumerolles. Le PSI afférant à l'ouvrage est déclenché. Des employés décompressent puis vidangent le *pipe*. La fuite résulte d'une corrosion extérieure localisée sous un pont, au dessus d'un ruisseau. À cet endroit, de la peinture a été appliquée lors d'une reprise, directement sur un foisonnement d'oxyde de fer, sans polir la surface. Les crues successives et l'humidité présente sous le pont accentuent le phénomène de corrosion ; l'eau s'infiltrait entre la peinture et la canalisation, entraînant ainsi une corrosion sous-dépôt. Une société spécialisée installe provisoirement un collier d'étanchéité et une chandelle de soutien.

Le service Inspection reconnu (SIR) de l'usine exploitant la canalisation réalise, les 9 et



Photo DRIRE

10 octobre, une inspection pour s'assurer qu'aucune zone n'est susceptible de présenter des conditions favorisant le type de corrosion incriminée (humidité, présence d'eau, retouche peinture). Une autre zone à risque est ainsi détectée. Il s'agit d'un passage de la canalisation sur ce même ruisseau à environ une cinquantaine de mètres en amont de la précédente dégradation. Après contrôle, aucune anomalie ne semble avoir été détectée. Le remplacement du tronçon (20 m) sera réalisé dans le cadre d'un prochain arrêt. L'exploitant diffuse dans la journée un communiqué de presse et le met également en ligne sur son site internet

À la suite de cet événement, l'exploitant diffuse un communiqué de presse d'information à chaud.

Aucune victime, ni incidence sur l'environnement ne sont à déplorer. Une corrosion externe par aération différentielle de l'ouvrage serait à l'origine de l'événement. La zone de corrosion se situe à près de 20 cm après la sortie de terre de la canalisation, sur la génératrice inférieure, à la limite de

l'arrêt du revêtement en brai de houille qui assure la protection passive de la canalisation dans sa partie enterrée.

À la suite d'une enquête menée par l'inspection des IC, il apparaît que l'usage d'un traitement anti-oxydant général de la canalisation avait été signalé à l'exploitant ainsi qu'un défaut de protection cathodique. Il est également noté des erreurs d'interprétation dans les clichés vis-à-vis de la société qui est

intervenue pour réaliser un contrôle CND par radiographie. Enfin, la chute de pression dans la canalisation n'a pas déclenché les alarmes de sécurité tel que prévu dans l'étude de sécurité du site. L'inspection conclut ainsi que les moyens de détection se sont montrés inopérants compte tenu du faible débit de la fuite et que l'alerte a reposé uniquement sur la présence fortuite d'une personne. □

REJETS DE MATIÈRES DANGEREUSES

09 - TARASCON-SUR-ARIEGE

37.00 - Collecte et traitement des eaux usées

4/09/2008

À 9 h 10, une cuve de béton de 100 m³ cède dans une station d'épuration. Les boues qu'elle contient se déverse sur une zone de 1 000 m² en aval. Une partie de ces boues, estimée à 10 m³, s'infiltre dans une canalisation d'eau pluviale qui elle-même se déverse dans l'Ariège. Dès 9 h 45, les sapeurs-pompiers mettent en place une digue de sable pour éviter le déversement des boues sur un chemin à proximité.

Des prélèvements sont effectués dans la rivière pour déterminer précisément les effets de cette pollution. Par ailleurs, les stations de pompage de Vernajoul, La-Tour-du-Crieu, Pamiers et Saverdun sont avisées de cette pollution. Des prélèvements et des analyses sont également effectués à l'entrée de chacune d'elles pour s'assurer de la qualité de l'eau pompée. Les activités nautiques à proximité sont suspendues à la demande de la direction départementale de la jeunesse et des sports.

69 - SAINT-FONS

20.16 - Fabrication de matières plastiques de base

9/09/2008

Dans une usine de fabrication de matières plastiques, un conteneur de phényltrichlorosilane sur wagon est mis en poste pour son dépotage par pression

d'azote, les 2 bras articulés étant raccordés au niveau du dôme. L'opérateur met le conteneur sous pression et peu après, 3 des détecteurs HCl situés dans l'environnement du poste déclenchent une alarme immédiatement prise en compte par les opérateurs qui arrêtent d'urgence le dépotage (fermeture des vannes de transfert et dépressurisation du conteneur). Le POI est déclenché à 17 h 45. Le service d'intervention interne commun à plusieurs usines locales arrive rapidement et couvre de mousse la cuvette de rétention du dépotage puis la zone de dépotage pour limiter la dispersion d'HCl. Il met en place par précaution des rideaux d'eau du côté des voies de circulation externes et des bâtiments internes au site. Selon l'exploitant, le volume de la fuite est inférieur à 50 l de phényltrichlorosilane et les émissions d'HCl sont restées très limitées (nuage blanchâtre uniquement à proximité du poste et de la cuvette de rétention). En outre, l'absence de vent et les rideaux d'eau lui permettent de garantir l'absence d'effet au delà des limites du site. Après maîtrise de l'incident, les bras de raccordement du conteneur sont débranchés et il est constaté que le joint au raccordement du bras liquide n'a pas été serré uniformément et est « pincé », expliquant ainsi la fuite liquide sous pression. D'autre part, un seul opérateur était présent pour lancer le dépotage. Le chlorosilane déversé au

sol a été collecté par un caniveau ceinturant le poste de dépotage et relié à une fosse de rétention voisine, commune à plusieurs installations. Les effluents collectés (chlorosilane + mousse) sont pompés et dirigés vers la station de neutralisation de l'établissement. Les équipes de secours (pompiers du service d'intervention interne et pompiers auxiliaires du site) lavent et nettoient le secteur ainsi que le wagon. À leur arrivée, les secours publics n'ont plus besoin d'intervenir. L'inspection des installations classées est avertie, puis, dès l'incident traité, l'exploitant diffuse un communiqué de presse vers la mairie, la préfecture et les journaux locaux. À la suite de cet incident, l'inspection des IC propose au préfet de demander à l'exploitant de lui adresser un rapport détaillé de cet incident, analysant la ou les causes et le déroulement de celui-ci et proposant des actions correctives pour prévenir son renouvellement. Par ailleurs, l'exploitant lance un plan d'action concernant les consignes de dépotage (rappel écrit aux opérateurs habilités des points critiques de la consigne...), la mise en place d'un test d'étanchéité avant ouverture des vannes du wagon, la formation au jointage des opérateurs concernés par le dépotage. Le projet de modification de la fosse déportée (compartmentage), prévu avant que l'incident ne survienne, est finalisé. »



REJETS DE MATIÈRES DANGEREUSES

23 - BORD-SAINT-GEORGES

49.41 - Transports routiers de fret

10/09/2008

☠️ 🟡 🟡 🟡 🟡 🟡 Vers 11 h 30, un poids-
🚚 🟡 🟡 🟡 🟡 🟡 lourd de 19 t transpor-
🌳 🟡 🟡 🟡 🟡 🟡 tant 8 bidons de lessive
€ 🟡 🟡 🟡 🟡 🟡 de soude et 2 fûts de
1 000 l d'acide nitrique perd son chargement dans un virage sur un axe vicinal, au niveau du hameau des Fougères. Les deux fûts d'acide fuient dans le fossé, des vapeurs corrosives jaunes se dégagent de la nappe. Les secours mettent en place un périmètre de sécurité et évacuent 16 personnes dont les habitations sont sous le vent ; la route est fermée. Les dirigeants de la société responsable du poids-lourd emmènent un conteneur pour déposer l'acide. Les 2 conteneurs sont transvasés par pompage ; 1300 l sont récupérés, 700 l sont dispersés. Les pompiers rincent et neutralisent le fossé à la chaux. Les mesures de pH effectuées sur le cours d'eau en aval sont normales. Le préfet, le maire et la gendarmerie sont sur place. Les riverains regagnent leur logement vers 15 h. Par précaution, la population du hameau ne doit pas utiliser l'eau des puits pendant 7 jours ; les services sanitaires effectueront des analyses.



Photo J.M. Nonalle/SIBS 23

Le conducteur s'est écarté de l'axe principal, en travaux, et s'est engagé, selon les indications de son GPS sur une petite route. L'infraction par défaut d'arrimage a été retenue par les forces de l'ordre. Cet accident pose également la question de la prise en compte du type de transport par les logiciels de calcul d'itinéraire reliés aux GPS.

44 - DONGES

19.20 - Raffinage du pétrole

22/10/2008

☠️ 🟡 🟡 🟡 🟡 🟡 Vers 20 h 30, un opéra-
🚚 🟡 🟡 🟡 🟡 🟡 teur effectuant une ronde
🌳 🟡 🟡 🟡 🟡 🟡 au niveau des postes de
€ 🟡 🟡 🟡 🟡 🟡 chargement navire d'une raffinerie constate la présence d'irisations sur la Loire. Une fuite de fioul de soude est localisée au niveau d'une canalisation 10" cheminant sur un appontement et reliant

les bacs de stockage à 2 postes de chargement. L'exploitant pose des barrages flottants et

absorbants et mobilise des navires dotés de filets spéciaux pour récupérer les hydrocarbures. À 23 h, l'inspection des installations classées est prévenue et le POI est déclenché. 2 nappes d'irisation d'environ 20 et 200 m² sont détectées. L'exploitant diffuse un communiqué de presse. Les barrages sont peu souillés et les filets spéciaux ne collectent pas d'hydrocarbures en quantité significative. Les reconnaissances se poursuivent néanmoins le lendemain et seules quelques traces localisées sont observées. La faune et la flore ne sont pas impactées.

Évaluée entre 2 et 3 m³, la fuite s'est produite au niveau d'un joint de bride de raccordement de clapet anti-retour positionné sur une ligne utilisée dans l'après-midi pour le chargement d'un navire. En fin d'opération, la vanne pied de bras est fermée (15 h 45) puis celle de pied de bac (16 h 20). Plusieurs opérateurs passent au niveau du point de fuite entre 17 h et 17 h 30 sans détecter d'anomalie alors les pressions vérifiées a posteriori indiquent une chute dans le circuit concerné vers 16 h 40. Au droit de la fuite, l'appontement en béton dispose de moyens de récupération d'égouttures assimilés à des dispositifs de rétention, constitués par des murets en béton de 20 à 30 cm de hauteur situés sous le rack et permettant de recueillir les écoulements accidentels. Un point bas de collecte est relié à une canalisation qui passe sous la dalle béton de l'appontement au-dessus du fleuve et dirige les éventuels produits collectés vers des réceptacles munis d'une vanne manuelle permettant, en l'absence de pollution, leur rejet dans la Loire.

L'inspection constate que les murets ne sont pas souillés sur toute leur hauteur. Le fioul ayant rejoint la Loire (1 à 2 m³) n'a donc pas débordé par trop plein de la rétention, mais s'est échappé par la canalisation de collecte défectueuse (corrosion) très exposée aux mouvements de marée et difficilement accessible. La fuite au niveau du joint serait due à une augmentation anormale de la pression sous l'effet de la chaleur dans la partie de canalisation isolée entre deux vannes (bras mort) jusqu'à rupture du joint, la



souape d'expansion présente n'ayant pas joué son rôle (circuit de collecte bouché, vanne d'isolement fermée, capteur de pression défaillant ?).

L'inspection propose un renforcement du contrôle des dispositifs de rétention sur tout le site y compris les appontements et la réalisation d'une étude permettant de définir des mesures complémentaires de prévention, de détection et de protection vis-à-vis de fuites d'hydrocarbures susceptibles d'engendrer une nouvelle pollution de la Loire (Cf ARIA n° 34351).

19 - BRIVE-LA-GAILLARDE

25.62 - Usinage

19/09/2008

☠️ 🟡 🟡 🟡 🟡 🟡 Vers 12 h 30, un opéra-
🚚 🟡 🟡 🟡 🟡 🟡 teur d'une entreprise de
🌳 🟡 🟡 🟡 🟡 🟡 traitement de surface
€ 🟡 🟡 🟡 🟡 🟡 sectionne la bonde de fond d'un bain d'acide fluoro-nitrique en déplaçant l'une des plaques d'un caillebotis voisin ; 15 l de bain se déversent dans la rétention. Pour limiter la perte de produits, l'employé pompe la solution acide dans un conteneur non lavé, contenant encore un fond ou une pellicule de bisulfite de sodium et, dans la précipitation, sans préalablement avoir lu une étiquette sur ce dernier qui stipule de ne pas mélanger les 2 produits chimiques. Malgré la ventilation mise en service dans l'atelier dès le début de l'incident, des vapeurs nitreuses toxiques qui se dégagent du conteneur, intoxiquent 18 salariés dont 8 sont hospitalisés, 5 autres restant en observation dans l'usine.

L'intervention mobilise d'importants moyens (32 pompiers et 13 véhicules). Une reconnaissance est effectuée dans le bâtiment, puis le conteneur est évacué à l'extérieur et inerté / refroidi avec de l'eau ; la température descend ainsi de 37 à 17 °C vers 14 h 15. Le sous-préfet et un élu se sont rendus sur les lieux, de même que l'inspection des installations classées qui effectue une enquête. Le conteneur et l'acide restant dans la rétention seront évacués pour traitement. Les populations et entreprises voisines n'ont pas été exposées et aucun impact notable n'a été observé sur l'environnement. □

INCENDIES ET EXPLOSIONS

**62 - TUNNEL SOUS LA MANCHE**

52.21 - Services auxiliaires des transports terrestres

11/09/2008

À 15 h 54, un feu se déclare à l'avant d'un convoi circulant dans le tunnel sous la Manche, en direction de la France. Une alarme confirmée (déclenchement de 2 détecteurs successifs dans le tunnel) parvient au PC du centre de secours de la plate-forme française. Le train s'arrête au niveau d'un sas de secours, à 11 km de la sortie. Les premiers secours conduisent les 32 occupants du convoi (conducteurs du train et des camions transportés) dans le tunnel de service, maintenu en dépression. Devant l'ampleur du sinistre, le plan binational est déclenché. Des hôpitaux sont mis en préalerte et des moyens médicaux sont dépêchés sur place.



Photo B. Théry/SIC 62

Au total, 504 pompiers français et 211 anglais sont mobilisés. Ils interviennent notamment avec du matériel spécifique au tunnel à partir des 3 sas ouvrant sur la zone en feu. Conformément au plan de secours, pour protéger l'avant du train et faciliter les évacuations, ils orientent la ventilation forcée vers l'arrière du convoi ce qui a cependant pour effet de propager le sinistre. Les conditions d'intervention sont difficiles : la chaleur intense dépassant parfois 1000 °C impose des rotations de 10 min, l'étroitesse du trottoir latéral offre peu de recul et rend impossible une attaque globale, les 350 pneus et 15 000 l de gazole des camions alimentent le feu, le sas central se trouvant au niveau d'un vide de combustibles constitué par les plateaux de chargement séparant la navette en 2 est déjà franchi

par le feu lorsque les pompiers interviennent à cet endroit. Il faudra 14 h 45 pour maîtriser le sinistre, et 18 h 40 pour l'éteindre. Les secours effectuent ensuite des prélèvements de CO dans le tunnel et vérifient l'étanchéité des rameaux reliant les tunnels nord et sud. 14 personnes sont légèrement blessées : intoxiquées par les fumées ou atteintes par des débris de verre. 25 camions, 2 camionnettes, 26 wagons et 1 locomotive sont endommagés. La voûte et les équipements électriques sont détériorés sur près de 800 m. Un poids-lourd transportant du phénol était présent dans le tunnel mais n'a pas été touché. Après l'incendie de 1996, des wagons aux parois plus ajourées ont été mis en service pour faciliter l'extinction mais peu d'entre eux composaient cette navette. La forte réactivité des secours, la bonne coordination de tous les services et la proximité de la sortie française ont été favorables à l'intervention. Cependant, le réseau radio s'est dégradé dans le temps, l'alimentation des lances a été retardée par la vanne de sectionnement du réseau hydraulique fermée, et les pompiers français et anglais ont parfois eu des difficultés à communiquer. Une cause avancée de l'incendie est l'échauffement du système de frein du 5^e camion. Une information judiciaire est ouverte.

Le trafic est rétabli en alternance le 13/09. Lors du 1^{er} voyage, la climatisation de la voiture-bar était par oubli restée en mode externe, provoquant l'entrée des odeurs de brûlé dans le wagon, incommode et fortement le personnel du train.

37 - L'ILE-BOUCHARD

46.21 - Commerce de gros de céréales, de tabac non manufacturé, de semences et d'aliments pour le bétail

3/10/2008

Un feu se déclare dans un silo vers 20 h en partie supérieure d'un séchoir contenant 50 t de tournesol et se propage à des toitures adjacentes. Une explosion de poussières est redoutée. La gendarmerie met



Photo SIC 37

en place un périmètre de sécurité de 300 m ; 5 employés et 5 habitants d'un pavillon situé à 100 m sont évacués. Les 70 pompiers mobilisés, qui rencontrent des difficultés d'accès en partie haute et basse du séchoir en raison de l'intensité du foyer, mettent en œuvre des lances à eau et à mousse, dont certaines sur échelles, pour maîtriser le sinistre et protéger un réservoir de propane de

**ÉTATS-UNIS
Appomattox**

35.22 - Distribution de combustibles gazeux par conduites

14/09/2008

Vers 7 h 45, la rupture d'une canalisation enterrée de gaz naturel allant du golfe du Mexique à New York (pression : 56 bar, diamètre : 30 pouces) provoque une explosion à proximité d'une voie de circulation et d'habitations. Des débris sont projetés dans les airs et des flammes montent jusqu'à 100 m au dessus du sol. L'explosion brûle un secteur de 350 m de diamètre et creuse un cratère de 4,5 m. Le gaz est coupé par automatisme suite à la baisse de la pression suite à la cassure. Une centaine de pompiers interviennent et évacuent 23 familles ; ils ne peuvent que contenir le feu.

Le bilan de l'accident fait état de 5 blessés et 2 maisons détruites. Les 2 canalisations situées à côté ne sont pas endommagées mais leurs pressions d'exploitation sont abaissées.

Problème de perte d'épaisseur par corrosion ? Protection cathodique défaillante ? Une enquête est effectuée pour déterminer les causes du sinistre.



INCENDIES ET EXPLOSIONS

60 m³ implanté à 80 m de l'incendie. Un pompage dans la Vienne située à 900 m est établi ; la circulation sur la RD 19 est interrompue pour permettre le passage des tuyaux d'alimentation



25 - CHAMPVANS-LES-MOULINS

49.41 - Transports routiers de fret

30/10/2008

Vers 22 h 10, un poids-lourd d'une société allemande, transportant 13,5 t d'acide phosphorique en fûts de 200 l et 6 t de polyamide en sacs, prend feu sur l'autoroute A36 probablement en raison de l'échauffement de l'essieu arrière. Un périmètre de sécurité est mis en place et l'autoroute est coupée dans les 2 sens, provoquant un bouchon de 8 km. Une cinquantaine de pompiers intervient avec 2 lances à mousse. La société d'autoroute cisaille la barrière de sécurité pour permettre l'évacuation des véhicules bloqués. À titre préventif, les riverains de Champvans-les-Moulins et Vaux-les-Prés sont invités par la gendarmerie à rester confinés chez eux. Les eaux d'extinction sont retenues dans le caniveau avec un barrage de sable situé à 200 m du camion. Les secours maîtrisent le feu vers 1 h 30 et recouvrent le poids-lourd de sable ; ils ne connaissent la nature des produits transportés que vers 5 h 30. La circulation est rétablie sur une voie à 7 h 15. Les pompiers installent des bâches pour éviter la réaction exothermique de l'acide phosphorique avec la pluie. Les responsables chimie et les pompiers de la société propriétaire du chargement arrivent sur les lieux le 31/10 à 17 h. Les pompiers publics et privés français et allemands, sous combinaisons anti-chimique, transvasent les 64 bidons de produits dangereux ; les casernes des départements voisins fournissent 5 sur-fûts pour contenir les fûts de 200 l endommagés. Les produits chimiques sont entreposés dans une société spécialisée jusqu'à ce qu'ils soient stables et sont récupérés le 5/11 ; la terre et l'enrobé souillés sont décaissés le 2/11. Le syndicat des eaux interrompt le captage situé en aval de l'incendie jusqu'à sa reprise d'activité autorisée par les services sanitaires. Le chauffeur est indemne, mais son camion est détruit.



Photo SIRS 25

en eau. Les eaux d'extinction aspirées dans les sous-sols du silo sont rejetées dans le réseau d'eaux pluviales de la commune ; les analyses effectuées par les pompiers d'une cellule mobile d'intervention chimique (CMIC) ne révèlent pas de pollution particulière de ces effluents. L'incendie est finalement maîtrisé le lendemain matin dans la matinée. La vidange par gravité du contenu du séchoir débute à 12 h et s'achève en début de soirée. Les secours et l'exploitant effectuent des rondes de surveillance durant la nuit. Un pompier a été légèrement blessé durant l'intervention ; aucun chômage technique n'est prévu mais le séchoir est détruit. La presse audiovisuelle s'est rendue sur les lieux.

26 - MIRABEL-ET-BLACONS

13.10 - Préparation de fibres textiles et filature

14/10/2008

Un feu se déclare vers 21 h dans une benne de déchets située près du quai de chargement d'une usine textile de 8 000 m² ; l'incendie se propage au bâtiment de stockage, 1 000 m² s'embrasent. Les secours de 9 casernes éteignent l'incendie vers 23 h 50 avec 6 lances ; 1 pompier est légèrement intoxiqué. La présence de murs coupe feu entre les différentes unités a permis de préserver les bureaux et l'unité de production. Les 37 employés sont en chômage technique ; 30 m³ de stocks de bobines de tergal (polyester) soit 60 t de fil emballé sur palette avec cellophane, 1 machine et 1 000 m² de bâtiment sont détruits ; l'alimentation électrique est hors d'usage. Le feu est considéré éteint vers 23 h 50 et une surveillance est mise en place pour la nuit avec extinction des foyers résiduels. Les opérations de déblai commencent : les

pompiers enlèvent le bardage à l'aide d'un tractopelle afin de sortir les bobines de tergal puis de les arroser avant de les mettre de côté. Ces opérations sont terminées le lendemain vers 14 h 30. L'outil de fabrication étant préservé, la production de l'usine reprendra lorsque l'alimentation électrique sera opérationnelle et la solidité de l'ouvrage certifiée par un organisme spécialisé. La police effectue une enquête pour déterminer l'origine du sinistre.

82 - MONTAUBAN

38.32 - Récupération de déchets triés

29/10/2008

Un feu se déclare, dans la nuit, au coeur d'un stockage de 10 000 m³ de copeaux de pneus dans l'enceinte d'une usine spécialisée dans le conditionnement des pneus. Vers 1 h, les pompiers interviennent pour empêcher la propagation du sinistre et éviter le risque de pollution, ils utilisent la réserve d'eau de l'entreprise. L'incendie génère des fumées abondantes. L'entreprise réalise une percée pour atteindre le coeur de l'incendie, situé au fond du stock de copeaux. La CMIC se rend sur place pour effectuer des mesures de toxicité qui s'avèrent négatives. Vers 8 h 15, les pompiers effectuent une reconnaissance avec une caméra thermique, les relevés sont prévus toutes les 4 h. Vers 15 h 30, un point chaud est encore localisé. Les secours font appel à des engins de chantier pour étaler les copeaux de pneus déchetés. Leur intervention durera 3 jours, une surveillance sera maintenue encore les 2 jours suivants (week end).

L'exploitant estime à 1 000 t la quantité de pneus brûlés et évacués pour un coût de 100 000 euros. Les 2 000 m³ de réserves d'eau de l'entreprise ont été utilisés pour maîtriser le foyer. Aucun chômage technique n'est envisagé. ■

Malgré tout le soin apporté à la réalisation de cette synthèse, il est possible que des inexactitudes persistent dans les éléments présentés. Merci au lecteur de bien vouloir signaler toute anomalie éventuelle avec mention des sources d'information au BARPI, 2 rue Antoine-Charial, 69426 Lyon cedex 03, mël : sei.barpi@industrie.gouv.fr