

N°	Observations ou demandes	
Courrier REMD/URA/CD/2018-N°954 du 28/09/2018		
A1	Je vous demande de réviser l'ensemble des phénomènes dangereux de l'étude de dangers, soit en considérant les événements type dans l'arrêté du 18 décembre 2009, soit de préférence au regard de données fines sur le trafic réel sur les dernières années (quantités et produits phare pour chaque classe de danger)	La mise à jour du document a été réalisée en prenant en compte l'ensemble des phénomènes dangereux figurant dans l'arrêté ministériel du 18 décembre 2019 pour les ports maritimes.
A2	Je vous demande de réaliser une représentation cartographique de la zone enveloppe pour chaque catégorie d'effets.	Les cartographies réalisées sont données en annexe 4 et dans le résumé non technique
B1	Je vous demande de réviser les chiffres en termes de population exposée au voisinage du port.	Les éléments sont donnés au § 4.1 de l'étude de dangers
B2	Je vous demande de faire le point sur les sources d'agressions externes d'origine humaine, et si possible de quantifier les dépôts de feu déjà observés	En attente du retour du port sur le sujet mail du
B3	Je vous demande de considérer les cartes du TRI pour la prise en compte du risque inondation	Les éléments sont pris en compte au § 4.1 de l'étude de dangers
B4	Je vous demande d'intégrer le terminal pétrolier dans le périmètre de votre étude de dangers et de décrire les phénomènes dangereux pouvant se produire lors du chargement de ce type de matières dangereuses en vrac liquide.	A ce jour et suite au courrier transmis par la DEAL à ALSG, nous n'avons de retour. Les éléments seront intégrés dès réception dans l'étude de dangers du port.
B5	Je vous demande d'intégrer votre retour d'expérience local dans l'EDD, c'est-à-dire l'historique et la description des incidents et accidents survenus sur le port de Dégrad des Cannes.	Voir paragraphe 5.4.1 accidentologie interne
B6	En lien avec la précédente demande A1, je vous demande de décrire de façon plus fine le trafic de matières dangereuses (produits phares, quantités, conditionnements, fréquence) sur les 5 dernières années, ceci en vue de retenir des hypothèses pertinentes pour les scénarios d'accidents.	Les éléments de 2018 ont été intégrés et utilisés pour réaliser la présente étude
Courrier DEAL/SREMD/RA/BY/2015/n°1048 du 11/09/2015		
1	Cinétique lente – Page 80, chapitre 7.11 L'article 8 de l'arrêté du 18 décembre 2009 précise sur la cinétique : « La cinétique de déroulement d'un accident est qualifiée de lente, dans son contexte, si elle permet la mise en oeuvre de mesures de sécurité suffisantes, dans le cadre d'un plan d'urgence externe, pour protéger les personnes exposées à l'extérieur des installations objet du plan d'urgence avant qu'elles ne soient atteintes par les effets du phénomène	L'ensemble des phénomènes dangereux a été considéré avec une cinétique rapide dans la MAJ de l'étude de dangers (voir § 6.5)

	<p><i>dangereux. Dans tous les autres cas, la cinétique est qualifiée de rapide».</i></p> <p>Pour considérer une cinétique lente, il faudra justifier les éléments évoqués à l'article 8 suscités et non simplement se baser sur l'accidentologie. Autrement, la cinétique devra être considérée comme rapide.</p> <p>Vous pouvez par ailleurs prendre contact avec l'État-major Interministériel de Zone de défense (EMIZ) de la préfecture pour que votre établissement soit intégré à la prochaine mise à jour du Plan Particulier d'Intervention de Dégât des Cans (PPI).</p>	
2	<p><u>Nouvelle circulation sur le port et la disposition de l'entrée temporaire du quai C – chapitre 4.2</u></p> <p>Compte tenu des différents travaux et réaménagement en cours sur le port, l'organisation actuelle des quais et des zones de stockage, ainsi que les objectifs d'aménagement futur, doit être développée.</p> <p>On constate par ailleurs que l'étude ne discute que de déchargement de matières dangereuses mais non de leur chargement ; si ces modalités venaient à évoluer, il faudra les décrire dans l'étude.</p>	Point en cours auprès de la direction du Port
3	<p><u>Environnement humain et gravité – page 27, chapitre 4.1.2</u></p> <p>Le calcul de gravité devra également être mis à jour en prenant en compte les nouvelles entreprises, ERP et autres établissements qui se sont implantés dans la zone.</p>	En attente des infos Apave Kourou
4	<p><u>Poteaux et bouche incendie – page 36, chapitre 4.2.6</u></p> <p>Un tableau présente les poteaux et bouches incendie de la zone ; toutefois, les dates de certains contrôles datent de 2009, d'autres ne sont pas mentionnées (l'étude date de juin 2012).</p> <p>Pour rappel, d'après les dispositions du RPM, la disponibilité immédiate des moyens incendie doit être assurée pour diverses opérations.</p> <p>De plus, compte tenu des conclusions de l'étude de dangers (plusieurs phénomènes dangereux en case NON), il est demandé de justifier le bon fonctionnement de ce matériel et d'en garantir sa pérennité par un suivi.</p> <p>Il conviendra également de vous assurer du dimensionnement nécessaire pour maîtriser les phénomènes dangereux de l'étude. Il est recommandé de prendre contact avec le SDIS sur ces questions si cela n'a pas déjà été fait.</p>	Attestation de contrôle fournie en annexe 10
5	<u>Effets dominos : risques pyrotechniques – page 7, étude relative au</u>	Fait dans le tableau, distance de non détonation par influence

	<p><u>déplacement de la zone PTMS</u> Concernant la ségrégation des matières dangereuses, il faudra également étudier pour le risque pyrotechnique les effets de transmission par souffle et par éclats (zone d'effets à évaluer) de façon à ne pas stocker de produits sensibles dans ces zones.</p>	
6	<p><u>Mesures de maîtrise de risques – chapitre 7</u> Certaines mesures sont proposées par l'étude mais ne semblent pas effectives (par exemple, le mur contre l'effet de surpression au chapitre 7.3 – Explosion de produit de classe 1) ; il sera nécessaire de bien identifier les mesures existantes, les mesures possibles et celles retenues (avec des justifications et un échéancier de travaux). Par ailleurs, la correspondance entre les barrières sur les nœuds papillons et leur libellé n'est pas donnée.</p>	Dans le cadre de la mise à jour de l'étude de dangers, ce chapitre a été supprimé
7	<p><u>Compatibilité des explosifs – page 53, chapitre 6.2.1.12</u> La compatibilité des différents explosifs (classe 1) entre eux n'est pas discutée dans l'identification des potentiels de dangers, bien qu'elle semble être prise en compte dans le tableau 37 et la figure 27 (chapitre 7.3) ; pour rappel, ceci impose entre autres des règles de ségrégations entre les produits explosifs incompatibles, conformément à l'article 6 de l'arrêté du 20 avril 2007.</p>	Les produits explosifs sont stockés en conteneur. Chaque conteneur est traité comme une seule et même entité stockant des produits compatibles. Par ailleurs compte tenu des règles d'enlèvement des produits explosifs (classe 1), aucun dépôt de produits explosifs n'est prévu sur zone et dans le cas où pour les situations accidentelles qui entraîneraient un retard d'enlèvement, les distances d'éloignement pour éviter les effets dominos sont données dans le tableau 49 de l'étude de dangers.
8	<p><u>Phénomènes dangereux à étudier pour un produit phare – page 44, chapitre 5.1</u> Il n'est pas explicité pourquoi l'ensemble des phénomènes prévus pour un produit phare de la classe de risque (tableau 16) n'est pas étudié en analyse de risque. Par exemple, pour les liquides inflammables de catégorie 3, les phénomènes d'UVCE et de BLEVE ne sont pas notés et pour les gaz inflammables liquides ou liquéfiés de catégorie 2.1, il n'est pas fait mention des feux de nappe.</p>	Traiter dans la nouvelle étude
9	<p><u>Risque associé au comburant N2O4 – page 58, chapitre 6.2.2.6</u> Cet ergol est utilisé en tant que comburant dans les systèmes de pilotage des satellites ou des fusées. Le CSG est destinataire de ces lots. Les mesures de sécurité mises en place à Pariacabo sont-elles similaires à celles de Degrad des Cannes ? Il est noté au chapitre 6.2.3 – Effets Dominos que la bouffée toxique</p>	Produit plus pris en compte dans la nouvelle étude de dangers remplacé par le produit phare (chlore)

	n'engendre pas d'autres phénomènes ; or, en plus du nuage toxique, le caractère comburant du produit favorise a priori l'inflammation des matériaux, en créant une atmosphère enrichie en comburant (cf fiche de donnée sécurité du N2O4). Ce point devra être développé, en particulier la manière dont les moyens en place permettent de gérer ce risque.	
10	<u>Retour d'expérience – Accidentologie – page 49, chapitre 5.5</u> L'analyse de l'accidentologie présentée dans l'étude devra être complétée ; le chapitre dédié ne donne que les statistiques permettant de calculer la fréquence d'occurrence annuelle mais ne donne pas d'analyse des causes et conséquences des accidents dans les installations similaires. Elle semble pourtant avoir été étudiée (d'après le paragraphe page 80).	Accidentologie mise à jour
11	<u>Principe d'intensification – page 48, chapitre 5.4</u> Il est noté au chapitre 5.4 sur la réduction des potentiels de dangers que l'aire à conteneur est réduite au maximum des possibilités d'exploitation. Toutefois, il conviendrait de compléter le raisonnement en analysant la possibilité de réduire le temps de présence des produits sur le site.	Chapitre supprimé dans la nouvelle étude
12	<u>Autoévaluation RPM</u> Il serait pertinent de compléter l'étude avec une autoévaluation du port de Degrad des Canes au regard des dispositions du RPM, en particulier celles spécifiques à chaque matière dangereuse. Il s'agirait de préciser les mesures prises par le GPMG pour répondre à chaque prescription.	En attente du retour des éléments du port