

DEUX MOIS APRÈS LUBRIZOL, L'HISTOIRE SECRÈTE DU GRAVE INCENDIE DE LA RAFFINERIE TOTAL PRÈS DU HAVRE

Près d'un an et demi après l'incendie de la raffinerie Total de Gonfreville-l'Orcher, alors que l'unité ayant en partie brûlé s'apprête à redémarrer, le Poulpe a voulu enquêter sur les causes du sinistre. Il apparaît que de nombreuses défaillances, une organisation du travail déficiente et un réseau d'eau incendie vieillissant ont conduit à cet événement classé «accident majeur» par l'industriel lui-même.

PAR LAURENCE DELLEUR | 16 JUIN 2021

Le 14 décembre 2019, moins de deux mois après l'accident de Lubrizol, un autre incendie se produit dans un site classé Seveso seuil haut en Normandie. Près du Havre, la raffinerie Total de Gonfreville-l'Orcher – la première raffinerie de France, l'une des plus grandes plateformes intégrées de raffinage et de pétrochimie au monde – est à son tour touchée par un grave incendie.

«Des flammes de 50 mètres de haut, une explosion, des boules de feu»: de l'aveu même de salariés de Total présents, l'incendie a été vécu comme un «traumatisme». Plusieurs d'entre eux nous ont affirmé n'avoir jamais assisté à un incendie de cette ampleur. Une cellule

psychologique est mise en place au lendemain de l'évènement et trois cas de stress post-traumatiques déclarés parmi le personnel.

L'accident, certes, n'a pas causé de mort ni de blessé physique. Le Plan d'Opération Interne a bien fonctionné. Et comme le souligne Total dans le powerpoint présenté à la Commission de suivi de Site (CSS) le 7 juillet 2020, la plateforme de Normandie a su gérer l'extinction du feu «avec l'organisation et les moyens internes».

Le site a malgré tout vécu un accident industriel grave. Un accident qualifié de «majeur» par le groupe Total lui-même dans sa fiche interne de «Retour d'expérience» que nous nous sommes procurée.

Le feu ne s'est pas déclenché dans une unité ordinaire, contrairement à ce que les communiqués de l'industriel laissent entendre le jour de l'évènement, évoquant simplement un incendie sur «l'une des unités de la raffinerie». Il s'est déclenché dans le secteur qui se trouve au cœur de la raffinerie.

La D11 est une installation de distillation atmosphérique qui traite le pétrole brut afin de fabriquer une série d'hydrocarbures de base, envoyés ensuite dans d'autres installations de la plateforme. Elle abrite donc la première étape du raffinage du pétrole.



crédit photo : Luc Poupard

C'est là que dans la nuit du 13 au 14 décembre 2019, autour de 3h15 du matin, une fuite se produit sur une tuyauterie servant à faire circuler de l'essence. Une nappe d'hydrocarbures se forme au sol et, au contact d'un point chaud, s'enflamme.

Dès 3h17, plusieurs explosimètres détectent la présence de gaz. Mais ces informations ne parviennent pas à l'opérateur qui pilote l'unité en salle de contrôle. La première alarme incendie de 3h37 ne lui parvient pas davantage. C'est uniquement lors du déclenchement de la deuxième alarme incendie que l'opérateur comprend qu'il se passe quelque chose d'anormal. Il est 3h38. Plus de 20 minutes ont été perdues.

Les pompiers du site sont appelés immédiatement et arrivent sur les lieux cinq minutes plus tard. Ils connectent leurs engins sur le réseau d'eau incendie mais le débit et la pression d'eau sont faibles et insuffisants pour alimenter leurs différentes lances. Ce n'est qu'à 4h19 que le réseau leur fournit la quantité d'eau nécessaire. Trente-cinq minutes supplémentaires se sont écoulées. Le feu est circonscrit peu avant 8 heures et éteint le lendemain vers 16 heures.

Pour des accidents dits majeurs, le groupe Total prévoit de créer une commission interne d'analyse. Dans les jours suivant l'incendie, une cellule de neuf membres est donc mise sur pied, intégrant des représentants des salariés aux côtés d'experts techniques. Cette commission doit rechercher les causes de l'évènement et préconiser des mesures pour éviter qu'il ne se reproduise. Un premier rapport est rendu en avril 2020, complété par un second trois mois plus tard. Des documents dont nous avons pu connaître le contenu.

L'origine de la fuite: un support corrodé non remplacé

Pour déterminer l'origine de la fuite, la commission d'analyse interne va remonter trois ans en arrière, en 2016. A cette époque, la raffinerie commence déjà à préparer le grand arrêt d'inspection et de maintenance prévu en septembre 2019, concernant notamment le secteur de la D11.

Les travaux de maintenance sont sous-traités à une entreprise reconnue en matière de vérification des équipements. En 2016, un point est identifié critique car de la corrosion externe est apparente. Il s'agit d'un support métallique en forme de tube, soudé à une ligne d'hydrocarbures. Ce point est identifié «S29». A proximité, un autre équipement est repéré comme cassé, désigné comme le point «S24».

Une série d'erreurs et de manquements vont conduire à ce que ces points S29 et S24 soient inversés et confondus à plusieurs reprises. Résultat : le S24 est changé par erreur deux fois et le S29 n'est jamais remplacé.

Une visite conjointe entre Total et le sous-traitant sur le terrain avant les travaux aurait pu permettre de déceler cela. Mais cette visite, obligatoire, n'a jamais été réalisée. La fiche interne de Retour d'expérience de Total en atteste, reconnaissant «une absence de vérification terrain avec le demandeur du travail ».

Un homme, pourtant, avait vu juste. Le 7 novembre 2019, alors que l'arrêt technique touche à sa fin, Total fait venir du personnel en renfort dans le cadre des derniers contrôles. Un salarié du sous-traitant, le même qui avait identifié la corrosion trois ans auparavant, repère que le travail demandé sur le S29 n'a pas été réalisé. Il note sur son document: « *non fait* ».

L'information devient un point bloquant pour autoriser le redémarrage. Le 14 novembre 2019, le système prévoit une ultime vérification, confiée à un autre salarié du sous-traitant, moins expérimenté. Celui-ci confond à nouveau les points S29 et S24 et juge que les travaux ont bien été effectués. Le point bloquant est levé, le permis de démarrage signé, l'unité remise en production. Dix jours plus tard, au point précis S29, un percement de quelques millimètres d'essence se produit, déclenchant l'incendie.

Deuxième défaillance sur laquelle se penche la commission d'enquête: la détection tardive de la fuite. Le 14 décembre 2019, seule une unité sur les trois du secteur a déjà redémarré, la

D11. Le système de conduite permet de filtrer les alarmes et de n'afficher que celles de l'unité en fonctionnement. C'est ce qu'ont décidé de mettre en place les opérateurs en salle de contrôle, pour éviter d'être importunés par les très nombreuses alarmes générées par les deux autres unités.

Mais en faisant cela, l'opérateur en poste ignore, faute de formation adéquate, que les alarmes « feu et gaz » de la D11 ne sont plus visibles sur son écran. De 3h21 à 3h36, l'alarme visuelle d'un explosimètre remonte à six reprises en salle de contrôle sans qu'il la voie. L'opérateur est également informé en principe en cas d'urgence par un gyrophare. Entre 3h21 et 3h37, le gyrophare fonctionne bien. Mais comme aucune alarme « *feu et gaz* » n'apparaît sur l'écran, l'opérateur attribue ce gyrophare à une autre alarme non urgente, relative au fonctionnement de l'unité, d'autant que cette nuit-là l'une d'entre elles revient régulièrement de manière intempestive.

Ironie du sort, c'est uniquement en raison d'une erreur de câblage qu'une ultime alarme va être enfin visible à 3h38. Les secours sont contactés immédiatement, mais avec 20 minutes de retard.

Un débit d'eau insuffisant pour éteindre le feu pendant 35 minutes...

La commission se penche enfin sur un troisième dysfonctionnement de taille : l'insuffisance du débit d'eau du réseau incendie de la raffinerie, qui a mis les pompiers en grande difficulté pendant plus d'une demi-heure.

Le réseau incendie est composé de tuyauteries dans lesquelles circule de l'eau pompée dans le canal attenant. Plusieurs pompes démarrées à distance en fonction de la quantité d'eau nécessaire permettent de la faire remonter dans le réseau. A l'arrivée des pompiers, deux pompes alimentent ce dernier. Un dispositif conforme au scénario d'intervention, en théorie suffisant pour faire face à ce type de feu.

Pourtant, lorsque les pompiers raccordent leurs véhicules au réseau, ils s'aperçoivent qu'il n'y a pas assez de débit pour les alimenter, alors même que l'information de pression dans le réseau incendie est correcte. L'équipe décide alors de s'alimenter ailleurs, dans une rue située à 300 mètres mais une fois les tuyaux tirés, elle constate qu'il n'y a toujours pas assez de débit. Ce n'est qu'à 4h19 que le chef de quart pompier décide de faire démarrer une troisième pompe et que le réseau d'eau est suffisamment alimenté.

Les unités de la raffinerie sont équipées également de moyens fixes d'arrosage, déclenchés pour protéger les équipements sensibles. Cette nuit-là, tous les dispositifs d'arrosage fixes avaient été mis en service et accaparaient une grande quantité d'eau du réseau incendie. Mais personne n'en avait averti les pompiers.

Pendant cette longue demi-heure d'errements, le feu a pris de l'ampleur. Peu avant 4 heures du matin, des lignes d'hydrocarbures éclatent sous l'effet de la chaleur, provoquant une explosion et des boules de feu. Les flammes grandissent jusqu'à atteindre 50 mètres de hauteur. Le vent soutenu cette nuit-là les oriente vers des équipements sensibles.

Pierre-Yves Hauguel, élu CGT du CSE plateforme Normandie, présent en cellule de crise, n'est pas prêt d'oublier ce qu'il a vécu: *«Un ballon rempli de 130 m³ d'essence se trouvait dans les flammes. S'il explosait, les conséquences étaient dramatiques. Entre 4 heures et 4 heures 45, la situation était si tendue que le directeur des opérations internes a songé à procéder à l'évacuation du site. Nous avons vécu un moment très angoissant.»*

Un réseau d'eau incendie vieillissant et qui fuit...

Autre déficience : l'information de débit du réseau incendie indiquant une pression correcte alors que ça n'était pas le cas. Les enquêteurs mettent au jour que le débit est mesuré par deux capteurs seulement, situés à proximité du refoulement des pompes, donc d'un débit plus fort, ce qui biaise les résultats.

Le travail minutieux de la commission d'analyse interne va révéler une autre faille. L'alimentation du réseau incendie n'est pas régulée par un démarrage automatique des pompes en cas de basse pression, ce qui permet d'obtenir suffisamment d'eau rapidement. La raison? Le réseau de la raffinerie la plus ancienne de France, construite en 1933, est vieillissant et sa maintenance pas à niveau. Son alimentation par un démarrage automatique des pompes, qui provoquerait une hausse rapide en pression, risquerait de l'endommager et de le rendre inutilisable.

Selon Philippe Saunier, ancien secrétaire CHSCT de la raffinerie de Gonfreville-l'Orcher, qui a quitté le site il y a huit ans, le problème ne date pas d'hier et est un secret de polichinelle. Il détaille: *« Le réseau incendie est un réseau maillé, constitué de vannes permettant d'isoler une branche du réseau. A certains endroits, la tuyauterie est percée, des fuites repérées. Au lieu de tout réparer, ce qui coûte cher, l'exploitant isole certains tronçons endommagés afin d'améliorer la pression de l'eau.»*

La vétusté du réseau incendie n'est mentionnée à aucun moment dans les documents présentés publiquement par Total en Commission de Suivi de Site.

Elle ne semble pas être connue de la municipalité de Gonfreville-l'Orcher, pourtant très impliquée dans la surveillance des risques technologiques. Le maire de la commune, Alban Bruneau, était présent en cellule de crise la nuit de l'incendie. Le responsable de la plateforme est venu ensuite en personne lui présenter les conclusions de l'enquête à l'automne 2020.

S'agissant de l'état du réseau d'eau incendie, le maire indique au *Poulpe*: *« Nous avons questionné Total à ce sujet dès le lendemain de l'accident. A chaud, mon interlocuteur m'a assuré que cela allait être vérifié. Ensuite, on nous a répondu que ça n'était pas le sujet, que le problème avait été uniquement la capacité à mobiliser les moyens d'eau mobiles en même temps que les moyens fixes.»*

Sollicité par *Le Poulpe*, Total n'a pas répondu à nos questions.

Les inspecteurs des installations classées de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie, conscients de la gravité de l'incendie, ont effectué pas moins de six visites à la raffinerie dans les six mois suivant l'incendie. Suite à leurs « propositions », Total a mis en place un plan d'action : plus de 60 000 points ont été inspectés et les supports défectueux remplacés, l'architecture des alarmes feu et gaz a été modifiée pour la rendre indépendante du système de conduite. Cinq capteurs de pression d'eau et sept détecteurs incendie supplémentaires ont été installés.

Le 26 janvier 2021, le préfet de la Seine-Maritime prend un arrêté établissant des prescriptions complémentaires en parallèle de l'autorisation de redémarrage de l'unité D11. Il demande notamment à l'exploitant de réaliser dans un délai d'un an une « *étude hydraulique du réseau incendie* », pour vérifier son « bon dimensionnement » et poursuit en ces termes :

“L'étude précise s'il est nécessaire de fixer des consignes quant à la chronologie de démarrage des moyens de pompage et des moyens fixes et des moyens mobiles pour que les exigences requises soient satisfaites sans risques d'endommagement du réseau incendie ». Total doit également définir un plan « *qui déclinera les différentes actions d'amélioration à mettre en œuvre à un coût économiquement acceptable* ».

La formulation de ces prescriptions par le préfet fait étrangement écho, sans l'énoncer explicitement, d'une part au risque d'explosion du réseau en cas de pression trop forte et d'autre part au coût élevé que le remplacement complet du réseau représenterait. Selon nos informations, la commission interne d'analyse aurait chiffré à 70 millions d'euros le remplacement de la totalité du réseau incendie, qu'elle préconise d'accomplir. Total n'aurait pas souhaité suivre cette recommandation, décidant de continuer à réparer uniquement au fur et à mesure certains tronçons du réseau.

Questionnée par *Le Poulpe* sur l'insuffisance du débit d'eau et l'état du réseau, la Dreal répond qu'elle a demandé une étude hydraulique anticipée, concernant le seul périmètre de l'unité D11. Cette analyse, remise en novembre 2020, aurait permis selon elle de « *vérifier que le réseau était suffisant pour alimenter les moyens fixes et mobiles en cas de sinistre sur l'unité D11* ».

Nous nous sommes procuré ce document, réclamé en vain à la Dreal. La société belge FPC Risk a réalisé une modélisation et uniquement avec les données fournies par Total, ce que le document mentionne à deux reprises, indiquant qu'« *il n'y a pas des informations disponibles pour tous les systèmes* » ou encore que « *les données de conception n'étaient pas disponibles* ».

La communication de Total sur cette étude en interne a été quant à elle biaisée. Dans un powerpoint présenté devant la commission santé sécurité et conditions de travail en avril dernier, Total a omis de présenter le scénario indiquant que tous les débits et la pression requises n'étaient pas atteints (même si la différence avec l'autre scénario était limitée) pour ne retenir que celui qui lui était le plus favorable.

Une information au compte-gouttes

Le Poulpe, n'ayant pas trouvé d'éléments sur cet incendie dans la base de données du Barpi (bureau d'analyse des risques et pollutions industrielles), a interrogé ce dernier sur cette absence d'information. Un souci informatique en serait la cause selon le Barpi. Un résumé nous a été envoyé, publié dans la foulée de cet échange sur le site internet, mais sans la fiche détaillée l'accompagnant normalement de façon systématique. Interrogé là-dessus, le Barpi a répondu au *Poulpe* : « *Nous attendons encore de nouveaux éléments qui nous permettront de finaliser une fiche détaillée dans les prochaines semaines.* »

Le Barpi précise pourtant sur son site que les publications des accidents ont lieu dans un délai de six mois (« M+6 ») et que la modification de la description de l'accident est « *possible à tout moment en cas d'éléments complémentaires* ». Par ailleurs, le résumé d'une page environ, visible seulement un an et demi après l'événement, ne fait à aucun moment mention ni des difficultés des pompiers, ni du problème de mesure du débit d'eau ni de la vétusté du réseau incendie.

Les représentants des salariés de la raffinerie pointent du doigt plus largement le contexte autour de l'accident. Pierre-Yves Hauguel, élu CGT, dénonce le temps imparti pour réaliser ces grands arrêts techniques, qui diminuerait sensiblement selon lui au fil des ans, « *l'objectif étant de réduire le temps d'indisponibilité de l'outil de production afin de générer le plus rapidement possible de la rentabilité financière* ». La CGT et FO critiquent également le choix d'une maintenance curative au détriment d'une maintenance préventive, où les collectifs de travail doivent sans cesse « prioriser » ce qui est urgent de ce qui ne l'est en apparence pas.

Enfin, les deux syndicats s'inquiètent d'un recours de plus en plus massif à la sous-traitance. Le grand arrêt de 2019 a mobilisé plus de 3 000 intervenants externes. Comme le note Pierre-Yves Hauguel, s'agissant des travaux de maintenance de la D11, « *non seulement celui qui réalisait la maintenance était un salarié d'une entreprise sous-traitante, mais aussi celui qui l'inspectait* ». Dans ce cas d'espèce, le donneur d'ordres – Total – n'avait plus totalement la main sur son installation. Et un accident majeur a eu lieu.