

**ANALYSE DE RISQUE ET DE CONFORMITE D'UNE
INSTALLATION SOUMISE A DECLARATION AU TITRE DE LA
RUBRIQUE N°2925-2**

**PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT ET DE CONVERSION
ÉLECTRIQUE DU CENTRE OPÉRATIONNEL BUS (COB) DE
MORANGIS (91)**



Date : 10/12/2025

Référence : 54447732

www.dekra-industrial.fr

**DEKRA Industrial SAS
Pôle HSE Ile -de-France**

Affaire suivie par :

Carole TONDRE

Ingénieure Environnement et Risques

06 24 07 71 52

carole.tondre@dekra.com

DEKRA Industrial

Direction générale : Centre d'affaires La Boursidière - Bâtiment H – 92 350 Le Plessis Robinson

SAS au capital de 1 002 109,44 € - SIREN 692 026 693 RCS Limoges- APE 7010Z - N°TVA FR 52 692 026 693

IDENTIFICATION

DONNEUR D'ORDRE	RATP REAL ESTATE		
INTERLOCUTEURS	Sébastien PINHEIRO-BETTON Responsable d'opérations +33 7 88 33 39 11 sebastien.pinheiro-betton@ratprealestate.com		
SITE D'ÉTUDE	COB de MORANGIS (91)		
TYPE D'ÉTUDE	ICPE		
MISSIONS	Analyse de risque et audit de conformité ICPE – Rubrique 2925-2		
N° D'AFFAIRE	54447732		
VERSIONS	1	10/12/2025	Version initiale
CHEF DE PROJET	Carole TONDRE Ingénieure Environnement et Risques 06 24 07 71 52 carole.tondre@dekra.com		Visa : 

SOMMAIRE

1	Identification de l'exploitant	4
2	Contexte et présentation de l'étude	5
2.1	Contexte.....	5
2.2	Objet du dossier	5
3	Localisation du site	6
4	Présentation des activités du COB.....	7
4.1	Situation actuelle.....	7
4.2	Situation projetée.....	7
4.2.1	Fonctionnement global et aménagement des installations	8
4.2.1.1	Les installations de charge	8
5	Organisation de l'établissement	11
6	Description des moyens de prévention et de protection.....	11
6.1	Surveillance et contrôle des accès	11
6.2	Surveillance et sécurité des postes de charge	11
6.3	Détection incendie.....	12
6.4	Extincteurs.....	12
6.5	Poteaux incendie	12
6.6	Détermination du besoin en eaux d'extinction	15
6.7	Détermination du volume de rétention	16
6.8	Zone de quarantaine.....	17
6.9	Disposition constructives.....	17
6.10	Les consignes de sécurité et formation du personnel.....	19
6.11	Vérification des installations électriques.....	19
7	Présentation des dangers du projet.....	20
7.1	Identification et caractérisation des potentiels de dangers.....	20
7.1.1	Potentiels de dangers liés aux bus électriques.....	20
7.1.2	Phénomènes dangereux.....	20
8	Présentation des impacts du projet	23
8.1	Impact visuel	23
8.2	Eau	23
8.3	Air.....	23
8.4	Bruit.....	23
8.5	Déchets	23
8.6	Transport.....	23
9	Synthèse de l'analyse de conformité	24
9.1	Demande de dérogation	25
10	Conclusion	26

Liste des figures

Figure 1 : Localisation du site.....	6
Figure 2 : Schéma de la composition actuelle du COB	7
Figure 3 : Schéma de la composition future du COB.....	10
Figure 4 : Implantation des moyens de défense incendie (bornes incendie + bâche à eau)	14
Figure 5 : Méthodologie de calcul de la hauteur de la paroi coupe-feu.....	17
Figure 6 : Vue aérienne avec emplacement des murs coupe-feu	18

Liste des annexes

ANNEXE 1 : Grille d'audit de conformité ICPE

1 Identification de l'exploitant

Identité sociale :	RATP CAP ILE-DE-FRANCE
Forme juridique :	SAS
Adresse de l'établissement :	4-10 rue Gustave Eiffel 91 420 MORANGIS
Code NAF :	Transports urbains et suburbains de voyageurs (49.39A)
SIRET :	844 695 890 00013
Interlocuteurs :	Sébastien PINHEIRO-BETTON Responsable d'opérations +33 7 88 33 39 11 sebastien.pinheiro-betton@ratprealestate.com

2 Contexte et présentation de l'étude

2.1 Contexte

Depuis 2016, Île-de-France Mobilités investit massivement pour assurer la transition énergétique de ses bus et cars sur l'ensemble du réseau francilien, ainsi que des infrastructures associées.

Le projet de convertir le centre bus opérationnel existant de Morangis à l'énergie électrique par l'exploitant, répond pleinement aux objectifs d'IDFM.

2.2 Objet du dossier

Le projet de conversion du COB de MORANGIS à l'électrique intègre l'ajout de 8 places de remisage supplémentaires par rapport à l'existant ainsi que l'implantation de 85 bornes de charge lente **de puissance unitaire de 2*80 KW et 1*80 KW**. La puissance installée sur le site sera de 6 800 kW ((41 bornes doubles de 2x 80KW, 3 bornes simples de 80KW))

Ces installations sont soumises à déclaration sous la rubrique ICPE n°2925-2 relative aux postes de charge d'accumulateurs.

L'objectif de ce dossier est de présenter à l'Administration les mesures qui seront mises en œuvre par RATP Cap Île de France sur le centre bus pour atteindre un niveau de sécurité en adéquation avec cette nouvelle activité.

3 Localisation du site

Le site étudié est situé au 4-10 rue Gustave Eiffel, sur la commune de Morangis (91).

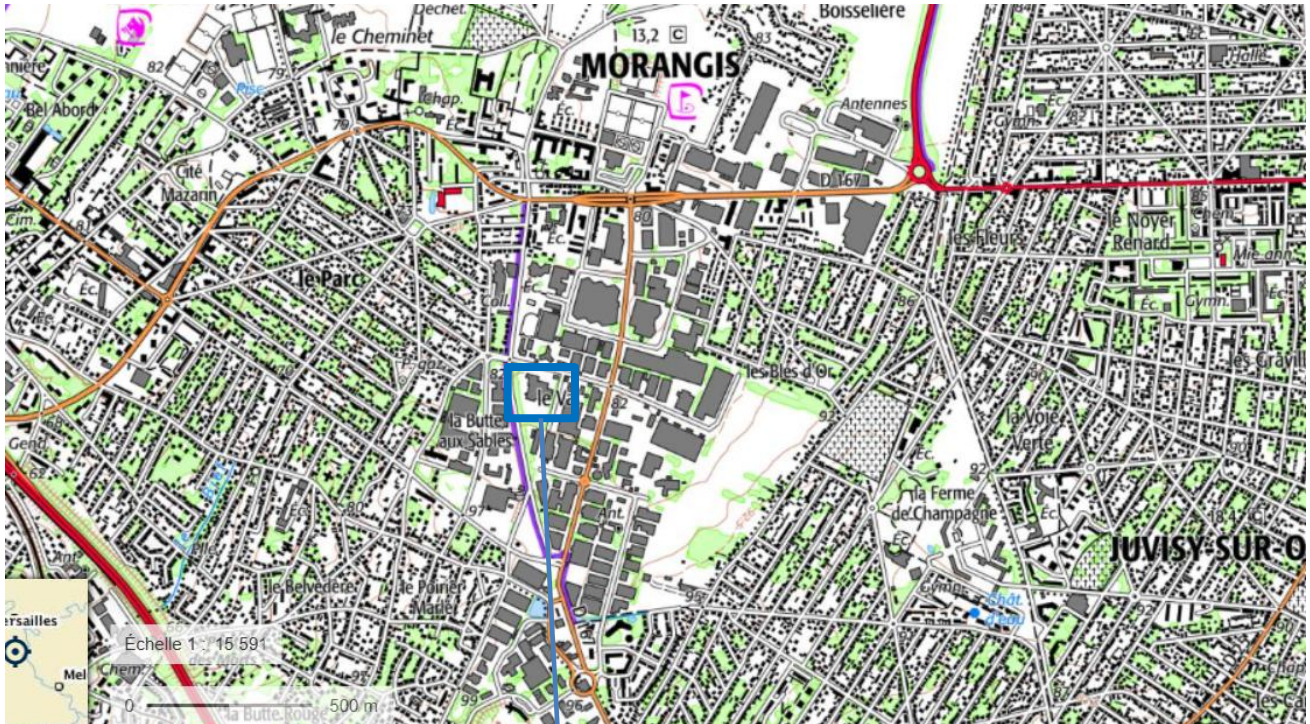
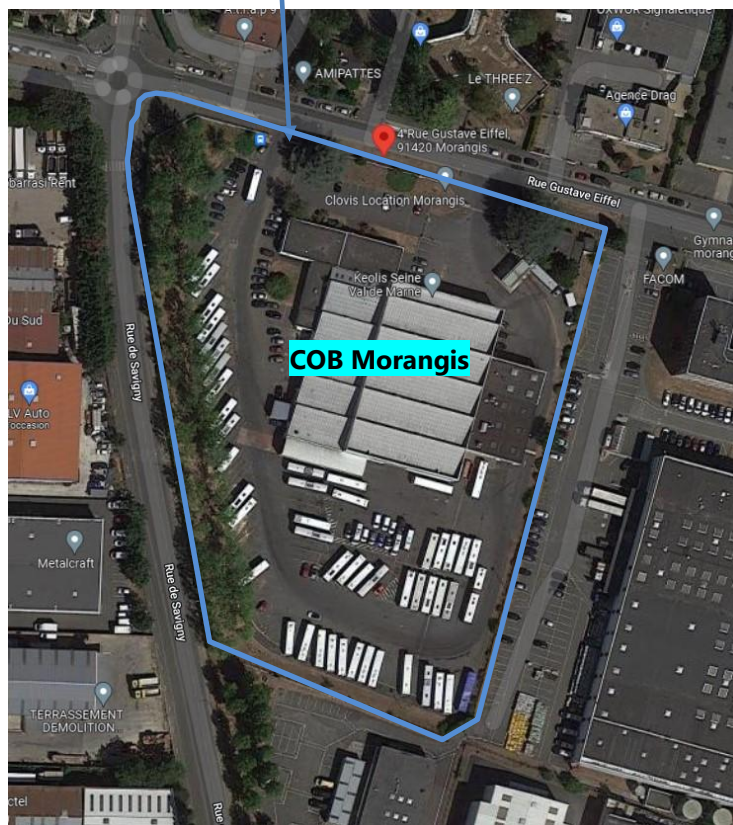


Figure 1 : Localisation du site



4 Présentation des activités du COB

4.1 Situation actuelle

Le Centre Opérationnel Bus situé rue Gustave Eiffel à Morangis (91), est actuellement composé :

- D'un atelier avec 13 aires de maintenance
- D'environ 77 places de remisage bus pour l'extérieur.
- D'une station-service gazole.
- D'une station de lavage.
- De bureaux administratifs et de maintenance situés sur la partie nord du dépôt, au droit de l'atelier.

Les entrées et sorties du Centre Opérationnel Bus (COB) s'effectuent par la rue Gustave Eiffel au Nord.

La surface du site est de 19 700 m².

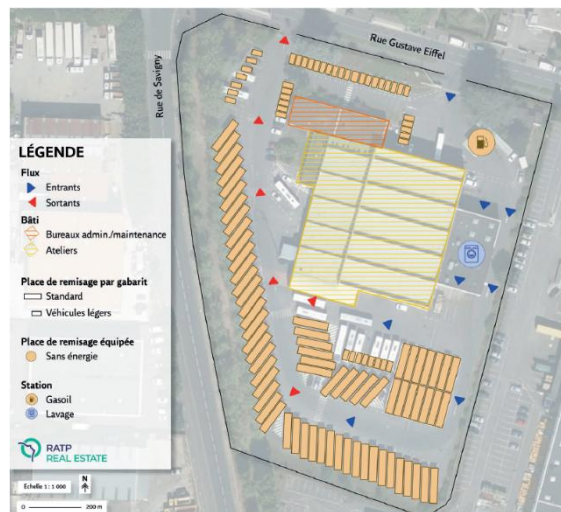


Schéma du fonctionnement et de la composition actuelle du COB

Figure 2 : Schéma de la composition actuelle du COB

4.2 Situation projetée

Pour faire face aux enjeux de la transition énergétique, RATP modifie ce dépôt pour installer des bornes de recharges pour véhicules électriques de transport en commun (bus et autocar).

Le projet de conversion du COB à l'électrique intègre :

- L'ajout de 8 places de remisage supplémentaires par rapport à l'existant permettant d'avoir une capacité de remisage de 85 bus au total,
- L'implantation de bornes de 80 KW
 - 41 bornes doubles de 2x 80KW,
 - 3 bornes simples de 80KW
 - 1 borne mobile 80KW
- La création de deux postes de livraison et de transformation électrique HT/BT dédiés à la charge des bus (2 x 6 MW),
- La réalisation d'une adduction spécifique Haute Tension/Basse Tension (HT/BT) dédiée à cette charge,
- La distribution électrique basse tension par la mise en place de gaines à barres
- Le respect de la réglementation ICPE, impliquant l'éventuelle installation de parois coupe-feu,
- 1 emplacement « zone quarantaine » (conformément à la réglementation ICPE 2925).

Le projet inclut également quelques équipements à créer dans l'atelier :

- Ajout d'une installation avec passerelle et pont roulant pour garantir la réalisation des interventions de maintenance sur le toit des véhicules en toute sécurité,
- Installation d'une borne de charge mobile.
- Le démantèlement de la station gasoil (postes de distribution et cuves enterrées)

4.2.1 Fonctionnement global et aménagement des installations

Comme indiqué dans le plan de d'implantation, les bus sont stationnés sur une zone de remisage extérieure représentant 17000 m². Si besoin, certains bus peuvent être déplacés dans l'atelier de maintenance afin d'y effectuer des travaux de réparation. L'atelier représente une surface d'environ 3275 m².

Dans l'atelier, il n'y a pas de remisage de bus électrique mais uniquement des travaux de réparation. Ces travaux se font en présence de personnel.

4.2.1.1 Les installations de charge

Les installations de charge respecteront les normes applicables et les règles d'homologation en vigueur au moment de l'installation.

Les bornes de charge seront identifiables à travers une étiquette « borne de charge ». Elles seront ancrées et protégées contre les chocs mécaniques au moyens d'ilots surélevés par rapport au sol ou de buttoirs de roues. Les aires de charge seront matérialisées par un marquage au sol et seront organisées de façon à permettre l'accès au personnel des services de secours.

L'installation de charge sera à la fois équipée :

- d'une protection électrique au niveau de chacune des aires de chargement permettant de couper la charge électrique ;
- d'une protection électrique de second niveau permettant de couper un groupe de points de charge.

Ces commandes pourront être déclenchées manuellement à partir de dispositifs de type « arrêt d'urgence » disposés au droit des zones de charge et facilement accessibles.

Un essai de leur bon fonctionnement sera réalisé tous les ans.

Le poste de surveillance du site sera équipé pour recevoir le report de déclenchement des protections de second niveau visées ci-dessus et disposera également d'un dispositif de coupure générale de type « arrêt d'urgence » de l'ensemble des alimentations électriques de l'installation.

La charge se fait sur 2 aires de remisage distantes de plus de 10 mètres entre elles de 3075 m² et 1745 m², soit une surface totale de 4 820 m².

Travée	Surface
TR1 1	Xxxxx m2
TR1 2	Xxxxx m2
TR2 1	Xxxxx m2
TR2 2	Xxxxx m2
TOTAL	4 820 m2

Reaménagement et conversion électrique du COB Morangis (91)

Postes de Livraison
PTB 1

TOTAL Surface Zone Charge BUS à prendre en compte pour Défense externe : 30750m²

TOTAL Surface ruissellement : 15663m²

Zone de Charge Périphérique 3075m²

PARCELLES (19700m²)

EXPLOITATION / ADMINISTRATION (405m²)

ATELIER (3275m²)

MACHINE A LAVER (545m²)

STATION GAZOLE - DEMANTELLEMENT EN FIN DE CONVERSION (115m²)

BATIMENT AUTRE (115m²)

BUS 12m

STATIONNEMENT VL 36 Existants

STATIONNEMENT VL 13 Déplacés

ESPACES VERTS (4037m²)

COUVERTURE (216ml x 1.55m)

FLUX VEHICULES

LIAISON PDL - PTB en enterrée

Distribution TR1 - 21 Bus - 10 B. doubles + 1 B. simple

Distribution TR2 - 21 Bus - 10 B. doubles + 1 B. simple

Distribution TR3 - 21 Bus - 10 B. doubles + 1 B. simple

Distribution TR4 - 22 Bus - 11 B. doubles

Bornes charge 2x80 Kw (41)

Bornes charge 80 Kw (3)

Enrouleurs

Portiques support enrouleurs H: 4m Poteaux à déterminer

Local Véhicule accidenté Parois Latérales et Toiture coupe-feu CF 1h - H: 4.5m

30.00 Mur CF 1h H:4.5m à confirmer

Zone de Charge Centre 1745m²

PTB 2 CF 2H

Mur CF 1h H:4.5m à confirmer

Mur CF 1h H:3m

25.00

31.00 + 4.00

10.10

10.33

2.88

3.35

6.07

2.00

8.85

Rue

192

402

Figure 3 : Schéma de la composition future du COB

5 Organisation de l'établissement

Etant donné que RATP Cap n'exploite pas encore ce COB, les effectifs et horaires de fonctionnement ne sont pas encore connus. Ces données pourront être communiquées ultérieurement.

Un agent de sécurité sera présent sur site 24h/24 et 7j/7.

6 Description des moyens de prévention et de protection

6.1 Surveillance et contrôle des accès

L'installation comporte un poste de garde situé à l'entrée du site (point d'accès des secours). Ce poste est occupé en permanence (sauf levée de doutes) par un agent de sécurité **SIAAP** 24h/24 et 7j/7. Cela permet de garantir une levée de doute efficace, de couper les énergies électriques, d'appeler les pompiers dès le début du sinistre, d'intervenir rapidement sur un départ de feu à condition que l'agent de sécurité ne soit pas seul.

Les personnes étrangères à l'établissement n'ont pas accès libre aux installations. L'établissement dispose d'un accès contrôlé à ses installations. Cet accès est restreint aux membres de personnel RATP et à tout tiers autorisé.

6.2 Surveillance et sécurité des postes de charge

Les dispositifs de sécurité sont de deux type :

- Les dispositifs visant à protéger le chargeur
- Les dispositifs visant à protéger le bus

Ces mesures de protection sont assurées par :

- Une protection électrique au niveau de l'alimentation générale du site de Morangis
- Une protection au niveau de chacun des chargeurs
- Une protection au niveau du système de gestion des batteries (le Battery Management System – BSM) ;
- Une protection au niveau des batteries elles-mêmes ;
- Une protection au niveau du système électrique du bus

Dans chacun des cas la protection a pour but de couper le circuit électrique afin d'éviter la propagation d'un court-circuit ou limiter le risque de surcharge sur un conducteur. Cette succession de protections électriques indépendantes les unes des autres permet d'atteindre un bon niveau de maîtrise vis-à-vis du risque électrique sur ces équipements.

Le poste de surveillance, à l'entrée du site, est équipé d'un dispositif de coupure générale de type « arrêt d'urgence » de l'ensemble des alimentations électriques et d'un moyen d'alerte des secours.

Tout déclenchement manuel ou automatique de la détection incendie ou d'un dispositif d'arrêt d'urgence se second niveau déclenche des larmes visuelles et sonores et fait l'objet d'un report d'information au poste de surveillance. Une levée de doute est effectuée par l'agent de sécurité.

Les opérations de charge se feront sous la surveillance directe d'une personne désignée et ayant une connaissance de la conduite et des dangers de l'installation. Cette personne sera formée à la manipulation des moyens de secours.

6.3 Détection incendie

Mise en place d'une détection incendie généralisée par caméras thermiques au niveau des zones pouvant accueillir des bus électriques.

Cette mesure garantit une détection précoce en cas de feu au niveau d'un bus.

L'installation est équipée d'un système de détection automatique incendie adapté. Cette détection actionne une alarme permettant d'assurer l'alerte précoce des personnes présentes sur le site et peut permettre de couper la charge électrique des véhicules du niveau concerné.

6.4 Extincteurs

Des extincteurs appropriés aux risques seront répartis judicieusement et en nombre suffisant sur l'aire de remisage.

Tous les bus sont équipés d'extincteurs 6kg poudre.

6.5 Poteaux incendie

Pour se conformer à la réglementation ICPE, l'installation doit être desservie par un appareil d'incendie (bouche, poteaux, etc.) d'un réseau public ou privé pour 1 000 m² de surface, situé à moins de 100 mètres de celle-ci et garantissant, a minima, un débit minimum de 60 m³/h sous une pression minimum de 1 bar durant deux heures ou un débit assurant une efficacité équivalente.

La surface à considérer est la surface de l'ensemble des emplacements dédiés à la charge et de leur premier organe de protection électrique permettant de couper leur charge.

Sur le COB Morangis, elle est de 4 820 m².

L'installions est desservie par 2 appareils d'incendie publics (bouche, poteaux, ...).

Une réserve d'eau de 120 m³ sera créée au sud-est du site pour compléter les moyens de défense incendie.

N° PEI ¹	Localisation	Débit/DN	Distance au point de charge
Borne incendie n° X	A l'angle de la rue Gustave Eiffel et la rue de Savigny	xx	A 20 mètres des premiers points de charge de la travée TR1
Borne incendie n° X	Rue Gustave Eiffel	xx	A ~100 mètres des points de charge de la travée TR3
Réserve d'eau de 120 m3	Sur le site, à proximité de la zone de quarantaine	-	Moins de 5 mètres des points de charge

L'implantation des bornes incendie et de la réserve d'eau est précisée dans le plan ci-après.

¹ PEI : Point d'Eau Incendie

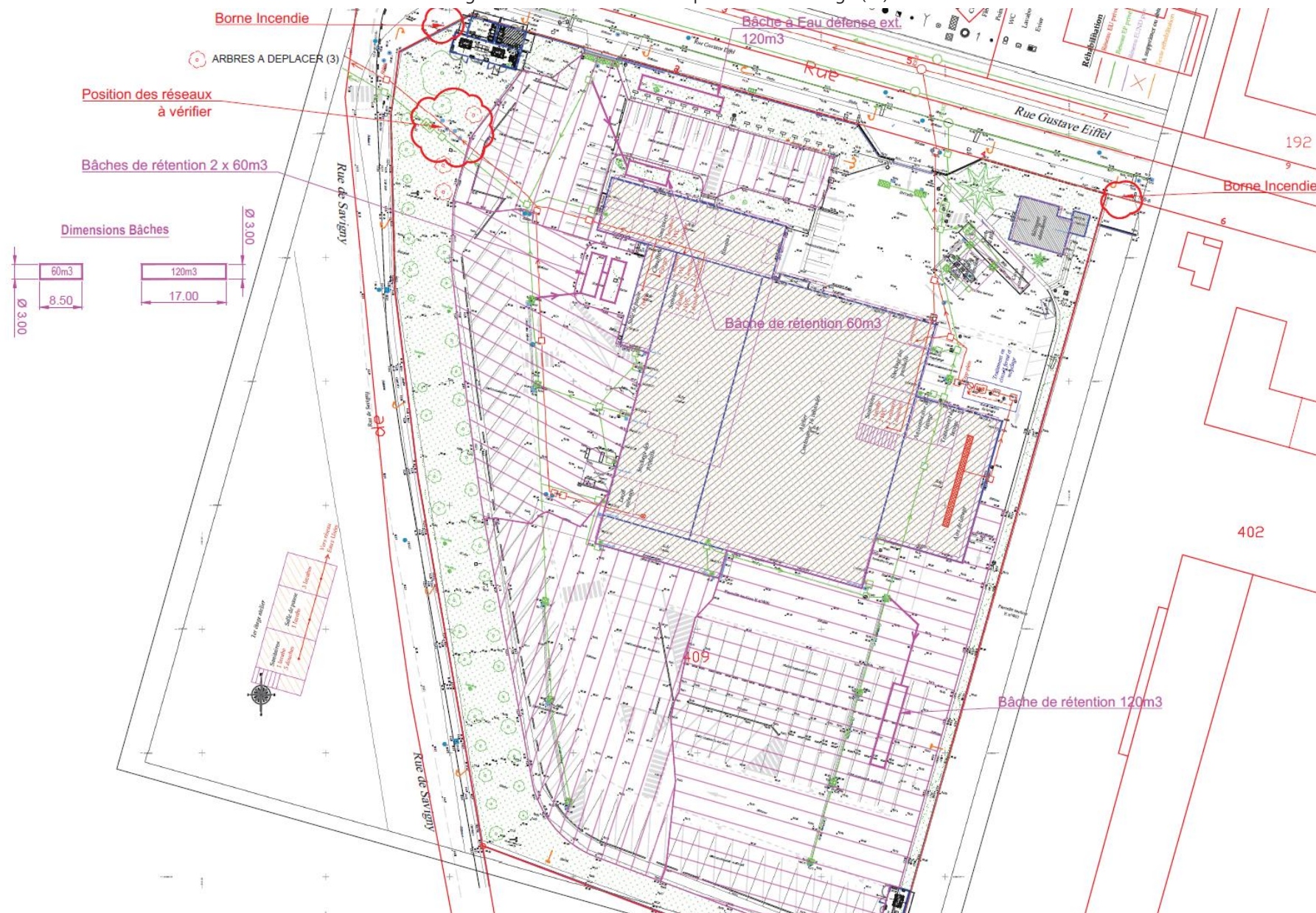


Figure 4 : Implantation des moyens de défense incendie (bornes incendie + bache à eau)

6.6 Détermination du besoin en eaux d'extinction

La quantité d'eau nécessaire est de 60 m³ pour 1000 m².

Surface de référence prise en compte = surface de remisage des bus délimitée par un espace libre de tout encombrement, non couvert, de 10 m minimum = 3 075 m²

Besoin en eau d'extinction = 60 (m³/h) x 3,075 = 184,5 m³/h

Soit sur 2H d'incendie, un besoin en eau de : 369 m³

Le site dispose de :

Installation de défense incendie	Disponibilité sur 2h
2 poteaux incendie publics à proximité à moins de 100 mètres des postes de charge avec un débit de 60 m ³ /h chacun.	2 x 60 (m ³ /h) x 2 (H) = 240 m ³ (à la condition que les poteaux fournissent un débit de 60m ³ /h).
Une réserve d'eau de 120 m ³ destinée à l'extinction, accessible en toute circonstance	120 m ³
TOTAL	360 m³

Ainsi la ressource en eau disponible serait légèrement insuffisante. En effet les moyens disponibles ne couvriraient que 360 m³ sur les 369 m³ estimés.

6.7 Détermination du volume de rétention

Le document technique D9A « *Guide pratique pour le dimensionnement des rétentions des eaux d'incendie* » (INESC-FFSA-CNPP) énonce les principes de base permettant de dimensionner les volumes de rétention minimum des effluents liquides pollués afin de limiter les risques de pollution pouvant survenir après un incendie.

Tableau de calcul du volume à mettre en rétention			
Besoins pour la lutte extérieure		Volume d'eau minimum susceptible d'être utilisé (débit sur 2 heures)	184,5 x 2(H) = 369 m ³
Moyens de lutte intérieure contre l'incendie	Sprinkleurs	Volume réserve intégrale de la source principale ou besoins x durée théorique maxi de fonctionnement	-
	Rideau d'eau	besoins x 90 min	-
	RIA	A négliger	-
	Mousse HF et MF	Débit de solution moussante x temps de noyage (en général 15-25 min)	-
	Brouillard d'eau et autres systèmes	Débit x temps de fonctionnement requis	-
Volumes d'eau liés aux intempéries		10 litres/m ² de de drainage (soit pour le COB (Bâtiment + Extérieur) : ~ 15663 m ² en tenant compte des coefficients de ruissellement)	156 m ³
Présence stock de liquide		20 % du volume contenu dans le local contenant le plus grand volume	-
VOLUME TOTAL DE LIQUIDE A METTRE EN RETENTION (m³)			525 m³

*Le volume d'eau supplémentaire, lié aux intempéries, à prendre en compte dans le dimensionnement de la rétention des eaux d'extinction est défini de la façon forfaitaire suivante : 10 mm (= 10 l/m²) d'eau multiplié par les surfaces étanchées (Bâtiment + voirie + parking +...) susceptibles de drainer les eaux de pluie vers la rétention.

Capacités de rétentions disponibles sur le site :

Rétentions disponibles	Volume retenu
Réseaux	xx m ³
Autre	xxx m ³
TOTAL	xxxx m³

Les capacités de rétentions disponibles sur le site ne sont à ce jour pas connues précisément. Les différents moyens de rétention pouvant être mis en place sur le site sont en cours d'étude par RATP CAP ILE-DE-France.

6.8 Zone de quarantaine

En cas de détection d'un endommagement ou d'un défaut d'au moins une batterie sur un véhicule, dans l'attente de son enlèvement, celui-ci sera isolé des autres véhicules dans un local de remisage/zone de quarantaine prévu(e) à cet effet.

Ce local est dimensionné pour accueillir 1 bus.

Ce local est isolé par une toiture EI 60 et des parois de 4,5 m de hauteur présentant une tenue au feu EI60.

Cette zone est positionnée à moins de 100 m d'un poteau incendie et à moins de 50 mètre de la réserve d'eau de 120 m³.

Une procédure sera mise en place permettant de détecter des batteries endommagées ou défaillantes à l'introduction des véhicules dans le local prévu à cet effet.

6.9 Disposition constructives

Certaines zones de charge, en limite Sud et Est du site sont à moins de 15 mètres des limites de site, lui-même en mitoyenneté avec les sociétés **XX et XX**. Ainsi pour ces zones, une paroi sera interposée entre l'aire de charge et les tiers présentant une tenue au feu EI 60 (cf. schéma ci-dessous).

La hauteur de cette paroi a été déterminée selon les prescriptions de l'arrêté du 3 août 2018 relatif aux prescriptions générales applicables aux ateliers de charge contenant au moins 10 véhicules de transport en commun de catégorie M2 ou M3 fonctionnant grâce à l'énergie électrique et soumis à déclaration sous la rubrique n° 2925 de la nomenclature des ICPE.

Dans le cas du COB de Morangis, les bâtiments tiers se trouvent à plus de 10 mètres des postes de charge. La hauteur des parois coupe-feu devra être à minima de 3 mètres.

		Distance au sol entre les bâtiments abritant des tiers et les aires de charge, d (en mètres)		
		$0 \leq d \leq 5$	$5 < d \leq 10$	$d > 10$
Hauteur des bâtiments abritant des tiers h (en mètres)	$0 \leq h \leq 2$	4,5	4,5	3
	$2 < h \leq 4$	5,5	4,5	3
	$4 < h \leq 6$	6	5	3
	$h > 6$	7	7	3

Figure 5 : Méthodologie de calcul de la hauteur de la paroi coupe-feu

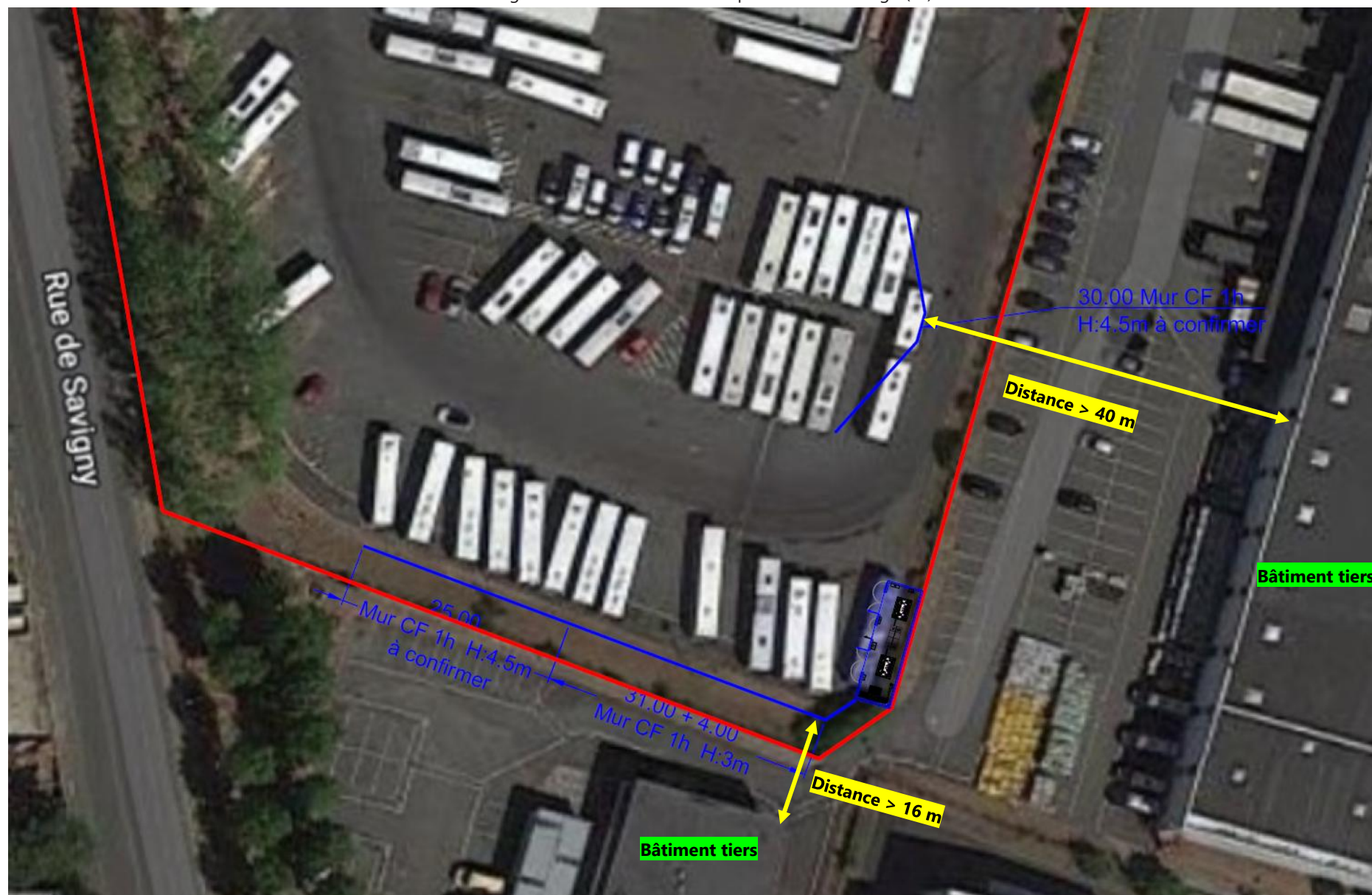


Figure 6 : Vue aérienne avec emplacement des murs coupe-feu

6.10 Les consignes de sécurité et formation du personnel

Des consignes de sécurité sont établies, tenues à jour et portées à la connaissance du personnel dans les lieux fréquentés par le personnel. Ces consignes indiquent notamment :

- L'interdiction de fumer en dehors des zones aménagées à cet effet
- L'interdiction de tout brûlage à l'air libre
- L'interdiction d'apporter du feu sous une forme quelconque à proximité des emplacements dédiées à la recharge des bus électriques ;
- L'obligation de permis d'intervention
- Les procédures d'arrêt d'urgence et de mise en sécurité de l'installation
- Les modalités de mise en œuvre des dispositifs d'isolement du réseau de collecte
- Les moyens d'extinction à utiliser en cas d'incendie
- La procédure d'alerte avec les numéros d'urgence
- L'obligation d'informer l'inspection des installations classées en cas d'accident

Le personnel sera formé/sensibilisé à ces consignes.

6.11 Vérification des installations électriques

Les installations électriques seront entretenues en bon état et contrôlées après leur installation puis annuellement par un organisme agréé.

7 Présentation des dangers du projet

7.1 Identification et caractérisation des potentiels de dangers

Cette partie a pour objectif d'identifier et de caractériser les potentiels de dangers des installations et notamment ceux liés aux modes d'approvisionnement et d'acheminement des matières susceptibles de générer des dommages par effets dominos réciproques.

Il s'agit d'identifier les potentiels de danger :

- Liés aux produits.
- Liés aux équipements.
- Liés à l'environnement et au voisinage.

L'activité de charge des batteries présente un risque d'incendie en lien le caractère combustible de la matière première utilisée. Par ailleurs, les installations existantes ne sont pas traitées dans le cadre du présent dossier, car déjà régulièrement autorisées et non modifiées.

7.1.1 Potentiels de dangers liés aux bus électriques

Les bus électriques qui seront présents sur le site de Morangis seront principalement des bus de 12 m de type BLUEBUS, qui fonctionnent avec des batterie LMP (Lithium Métal Polymère).

Il existe plusieurs dangers génériques pouvant être liés à un véhicule électrique composé d'une batterie Li-ion. Ils peuvent être toxiques, électriques et thermiques.

Si on tient compte du retour d'expérience que peuvent avoir les pompiers ainsi que des différents essais qui ont pu être réalisés au CNPP, le principal potentiel de danger lié au bus électrique est l'incendie d'un bus suite à l'emballement thermique d'une batterie en cours de charge.

L'évènement redouté central est l'incendie d'un bus électrique stationné dans le centre bus.

7.1.2 Phénomènes dangereux

Un groupe de travail composé de membre de la RATP et du CNPP avait identifié pour le projet de remisage de bus électriques sur le centre bus de Belliard en 2016, les évènements suivants susceptibles de générer un feu de bus électrique :

- Un dysfonctionnement mécanique au niveau du moteur générant suffisamment de chaleur pour enflammer des éléments combustibles ;
- Un dysfonctionnement mécanique au niveau des freins générant suffisamment de chaleur pour enflammer les pneumatiques ;
- Un dysfonctionnement électrique au sein du bus ;
- Un dysfonctionnement électrique au niveau des batteries ;

- Un geste malveillant à l'extérieur d'un bus (ex : feu de palette, feu de nappe d'essence) ;
- Un geste malveillant à l'intérieur d'un bus (ex : bombe incendiaire) ;
- Un feu de transformateur ;
- Un feu de benne à déchets ;
- Un impact de foudre ;
- Un mégot jeté sur un siège de bus ;
- L'incendie d'un bus voisin (électrique ou thermique) ;
- Une nappe de carburant enflammée suite à l'incendie d'un bus thermique.

Scénario	Défaillance	Causes	Conséquences	Prévention	Protection	Scénario à développer
1	Incendie au niveau d'un bus lors de sa charge	Source d'ignition (cigarette, acte de malveillance, foudre, incendie extérieur au site, départ de feu sur engins, échauffement lors de la charge...)	- Flux thermiques - Emission de fumée	- Interdiction de fumer, - Accès au site limité, - Plan de prévention et permis feu, - Vérifications périodiques des bus, - Mise en quarantaine des bus avec batterie défaillante - Détection incendie par caméra thermique - Gestion en continu des paramètres tension et température pendant les phases de charge (asservissement permettant la coupure de la charge en cas de défaut) - A compléter si besoin	- Gardien présent 24 h/24, - Vidéosurveillance - Equipements de protection contre les incendies (extincteurs, réserve incendie) - Murs, sol, plafond et portes REI120 au niveau du poste de livraison électrique - Murs, sol, plafond et portes REI120 au niveau du poste de transformation électrique n°2 - Mise en place de murs coupe-feu en mitoyenneté Sud et Est	Risques acceptables

8 Présentation des impacts du projet

8.1 Impact visuel

Aucune modification ne sera apportée au bâti du site. Le projet n'aura donc pas d'impact visuel additionnel.

8.2 Eau

Le projet ne sera pas consommateur d'eau. Le projet ne nécessitera pas de nouvelles surfaces imperméabilisées. En effet, le projet s'implantera sur une zone déjà dédiée à du remisage de bus et donc déjà imperméabilisée.

Le projet n'aura donc aucun impact additionnel sur l'eau.

8.3 Air

L'installation de poste de charge de batterie ne modifiera pas les rejets dans l'air des installations. Toutefois le passage aux bus électriques permettra de limiter les rejets de gaz à effet de serre lors de la circulation des bus.

Le projet aura donc un impact positif sur la qualité de l'air du secteur.

8.4 Bruit

Le projet ne sera pas à l'origine d'une modification des niveaux sonores.

Toutefois les bus électriques émettant un niveau sonore plus faible que les bus gazoil, un impact positif pourrait être ressenti en limite de propriété.

Le projet aura donc un impact non significatif voir positif sur les niveaux sonores en limite de propriété.

8.5 Déchets

Le projet ne modifiera pas les déchets produits ni leur gestion par rapport à l'existant.

Il n'aura donc pas d'impact additionne sur les déchets.

8.6 Transport

Peu de modification sera apportée au trafic lié à l'installation. Le trafic restera quasi identique à celui actuel.

Le projet n'aura donc pas d'impact additionnel sur le transport.

9 Synthèse de l'analyse de conformité

La grille d'évaluation exhaustive de l'état de conformité est fournie en annexe : Annexe 1 : Grille d'audit de conformité ICPE

Le tableau ci-dessous reprend les points jugés non conformes et nécessitant une mise en conformité

Exigences règlementaires	Conformité	Commentaire
Chapitre IV : Risques		
Article 4.2 Moyens de lutte contre l'incendie.		
L'installation est équipée de moyens de lutte contre l'incendie suivants : - l'installation est desservie par un appareil d'incendie (bouche, poteaux, etc.) d'un réseau public ou privé pour 1 000 m² de surface, situé à moins de 100 mètres de celle-ci et garantissant, a minima, un débit minimum de 60 m³/h sous une pression minimum de 1 bar durant deux heures ou un débit assurant une efficacité équivalente. A défaut, une réserve d'eau d'au moins 120 m³ destinée à l'extinction est accessible en toute circonstance ; - des extincteurs sont répartis à l'intérieur des locaux, sur les aires extérieures et les lieux présentant des risques spécifiques, à proximité des dégagements, bien visibles et facilement accessibles. Les agents d'extinction sont appropriés aux risques à combattre, notamment le risque de feu électrique, et compatibles avec les produits stockés ; - des plans des locaux facilitant l'intervention des services d'incendie et de secours avec une description des dangers pour chaque local. Dans le cas d'une installation non surmontée de locaux occupés par des tiers et occupant plusieurs niveaux, un dispositif de colonne sèche est installé à tous les niveaux. Les installations surmontées de locaux occupés par des tiers sont équipées d'un système d'extinction automatique d'incendie. Les installations surmontées de locaux occupés par plus de 100 personnes employées par l'exploitant, pendant les opérations de charge des véhicules, sont équipées d'un système d'extinction automatique d'incendie. Ces matériels sont maintenus en bon état et vérifiés au moins une fois par an.	Non Conforme	La charge se fait sur 2 aires de remisage distantes de plus de 10 mètres entre elles de 3075 m² et 1745 m² Les besoins en eaux pour la défense incendie ont été calculés en considérant la plus grande surface de remisage des bus délimitée par un espace libre de tout encombrement, non couvert, de 10 m minimum, soit une surface de 3 075 m². Le besoin en eau d'extinction serait donc de 3,075 x 60 m³/h = 184,5 m³/h A ce jour, il existe 2 poteaux incendie (il est considéré que chaque poteau est au minima conforme à 60 m³/h sous 1 bar). RATP a prévu d'installer une réserve d'eau incendie de 120 m³. Les moyens de lutte contre l'incendie seraient donc sur 2H de : - 2 (PI)x 60 m³/h x 2(H) = 240 m³ - 1x120 m³ = 120 m³ Soit une disponibilité de 360 m³ d'eau de défense incendie sur 2H pour un besoin estimé à 2x184,5 = 369 m³ La défense incendie est actuellement légèrement insuffisante. Demande de dérogation et/ou avis du SDIS a demandé

Exigences réglementaires	Conformité	Commentaire
Article 4.3 Rétention et isolement du réseau de collecte.		
Le site dispose d'une capacité suffisante de rétention des eaux d'extinction d'un sinistre.	Non Conforme	Le volume à retenir sera au minimum celui des besoins en eau auquel est ajouté le volume d'eau des intempéries, soit un volume de 525 m3 Actuellement seule une partie des eaux incendie peut être retenue sur le site : dans les conduits d'évacuation des eaux (le site est équipé d'obturateurs au niveau des points de rejet aux réseaux communaux). Le volume disponible dans les réseaux n'est à ce jour pas connu. Les capacités de rétentions actuelles ne sont pas suffisantes. RATP étudie actuellement différentes solutions. Demande de dérogation à faire + demande avis du SDIS

9.1 Demande de dérogation

Dans le cadre du projet, il est actuellement sollicité une demande de dérogation pour les points suivants :

- Moyens de lutte contre l'incendie
- Rétention et isolement du réseau de collecte

Après consultation du SDIS et l'étude des différents moyens de lutte contre l'incendie et de rétention, un dossier de demande de dérogation sera joint au dossier de déclaration ICPE.

10 Conclusion

Selon l'analyse menée par DEKRA Industrial sur la base des prescriptions de l'AMPG du 3 août 2018, des actions de mise en conformité sont à engager :

- Compléter les moyens de lutte contre l'incendie par des installations pouvant fournir 184,5 m³/h pendant 2h
- Etudier les différents moyens de retenir les eaux d'extinction sur le site

ANNEXE 1 – Grille d’audit de conformité ICPE

ANNEXE 1

Version 1 du 10/12/2025

Conformité à l'arrêté du 3 août 2018 relatif aux prescriptions générales applicables aux ateliers de charge contenant au moins 10 véhicules de transport en commun de catégorie M2 ou M3 fonctionnant grâce à l'énergie électrique et soumis à déclaration sous la rubrique n° 2925 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (rubrique n°2925-2)

Exigences règlementaires	Conformité	Commentaire
Chapitre II : Implantation – aménagement - conception		
Article 2.1 Règles d'implantation.		
Les documents qui démontrent les propriétés des parois et du bâtiment définis dans le présent article sont conservés et tenus à la disposition de l'inspection des installations classées. Sauf dispositions plus contraignantes infra, l'ensemble de la structure est a minima R 15.	Conforme	Les postes de charge ne sont pas situés dans un bâtiment. Elles sont à l'air libre sous un auvent : 41 bornes de charge doubles (2 x 80 kW) et 3 bornes simples (80 kW), L'unique structure sera le local de remisage permettant d'entreposer temporairement un bus avec une batterie défaillante. Le PV de classement au feu des parois coupe-feu seront conservés sur le site.
Article 2.1.1 Pour les installations non surmontées de locaux occupés par des tiers. L'aire de charge est implantée et maintenue à une distance d'au moins 15 mètres des limites de l'établissement. Si l'exploitant dispose des justificatifs démontrant que l'incendie d'un véhicule, initié hors batteries, ne peut enflammer une des batteries qui l'équipe, cette distance peut être réduite à 12 mètres. Lorsque l'installation est mitoyenne d'une voie ouverte à la circulation routière ou piétonne, voie ferrée ou voie navigable, la largeur de la voie peut être déduite des distances précitées.	Conforme	<u>En limite Ouest :</u> Les bornes de recharges sont implantées à ~ 12 mètres des limites de l'établissement. L'installation est mitoyenne en limite de propriété Ouest : - d'une voie ouverte à la circulation routière, à savoir la rue de Savigny d'une largeur d'environ 10 m. => conforme <u>En limite Sud</u> Les bornes de recharges sont implantées à ~ 7,5 mètres des limites de l'établissement. Elles ne respectent pas la distance de 15 m vis-à-vis de la limite de propriété. L'installation est mitoyenne en limite de propriété Sud :

Exigences réglementaires	Conformité	Commentaire																											
Par ailleurs, en substitution des dispositions ci-dessus, l'exploitant peut mettre en place l'une des dispositions suivantes : a) Une paroi interposée entre l'aire de charge et les tiers présentant une tenue au feu EI 60, ou REI 60 si la paroi constitue un mur porteur. La hauteur de cette paroi est déterminée de la façon suivante <table><tr><td></td><td></td><td colspan="3">Distance au sol entre les bâtiments abritant des tiers et les aires de charge, d (en mètres)</td></tr><tr><td></td><td></td><td>0 ≤ d ≤ 5</td><td>5 < d ≤ 10</td><td>d > 10</td></tr><tr><td rowspan="4">Hauteur des bâtiments abritant des tiers h (en mètres)</td><td>0 ≤ h ≤ 2</td><td>4,5</td><td>4,5</td><td>3</td></tr><tr><td>2 < h ≤ 4</td><td>5,5</td><td>4,5</td><td>3</td></tr><tr><td>4 < h ≤ 6</td><td>6</td><td>5</td><td>3</td></tr><tr><td>h > 6</td><td>7</td><td>7</td><td>3</td></tr></table> Les parois précitées sont pleines, sans ouverture (hors éventuelles issues de secours fermées en conditions normales d'exploitation) et en matériaux de classe A1 (M0 - incombustibles).			Distance au sol entre les bâtiments abritant des tiers et les aires de charge, d (en mètres)					0 ≤ d ≤ 5	5 < d ≤ 10	d > 10	Hauteur des bâtiments abritant des tiers h (en mètres)	0 ≤ h ≤ 2	4,5	4,5	3	2 < h ≤ 4	5,5	4,5	3	4 < h ≤ 6	6	5	3	h > 6	7	7	3		- de la société XXX dont le bâtiment abritant des tiers est à plus de 16 mètres de la borne de recharge la plus proche => la hauteur du mur CF devra être au moins de 3 mètres (cf tableau art. 2.1.1.a)) Un mur EI60 d'une hauteur de 4,5m sur un linéaire de 25m et d'une hauteur de 3m sur un linéaire de 35 m est en prévu (cf. schéma ci-après). <u>En limite Est</u> Les bornes de recharges sont implantées à moins de 15 m de la limite de propriété. L'installation est mitoyenne en limite de propriété Est : - de la société XXX dont le bâtiment abritant des tiers est à plus de 40 mètres de la borne de recharge la plus proche => la hauteur du mur CF devra être au moins de 3 mètres (cf. tableau art. 2.1.1.a)) Un mur EI60 d'une hauteur de 4,5 mètres est-prévu
		Distance au sol entre les bâtiments abritant des tiers et les aires de charge, d (en mètres)																											
		0 ≤ d ≤ 5	5 < d ≤ 10	d > 10																									
Hauteur des bâtiments abritant des tiers h (en mètres)	0 ≤ h ≤ 2	4,5	4,5	3																									
	2 < h ≤ 4	5,5	4,5	3																									
	4 < h ≤ 6	6	5	3																									
	h > 6	7	7	3																									
Si la hauteur des bâtiments abritant des tiers est supérieure à 7 mètres et les bâtiments abritant des tiers sont à moins de 5 mètres des aires de charge, une protection horizontale de type casquette REI 120, sur une longueur de 5 mètres, est mise en place à la hauteur minimale de 5 mètres. Cette protection de type casquette n'est pas nécessaire dans le cas où la façade du bâtiment abritant des tiers est non combustible au-delà de 7 mètres et jusqu'à une hauteur de 15 mètres en l'absence d'ouvrant sur une hauteur de 15 mètres.	Sans objet	Les bâtiments tiers sont à plus de 5 mètres des aires de charge																											
Dans le cas où l'aire de charge est située dans un bâtiment, la toiture est ignifugée sur une largeur minimale de 5 mètres à partir de la paroi externe du bâtiment de l'aire de charge, sauf si - le bâtiment est plus haut que les locaux occupés par des tiers ; - ou le bâtiment présente une hauteur supérieure à 10 mètres.	Sans objet	Aires de charge extérieures																											

Exigences réglementaires	Conformité	Commentaire
Dans le cas où l'aire de charge est située dans un bâtiment à structure porteuse métallique dont la ruine se fait vers l'extérieur, les distances entre le bâtiment et les limites de l'établissement sont supérieures ou égales à la hauteur maximale du bâtiment.	Sans objet	Aires de charge extérieures
b) Ou un système d'extinction automatique d'incendie associé à des parois interposées entre l'aire de charge et les tiers présentant une tenue au feu EI 30, ou REI 30 si la paroi constitue un mur porteur. La hauteur de la paroi excède de 0,5 mètre celle de la structure soutenant le système d'extinction automatique d'incendie, sans être inférieure à 4,5 mètres.	Sans objet	Pas système d'extinction automatique installé sur site
c) Ou disposer d'un document justifiant que l'incendie simultané par effet domino de plusieurs véhicules, occasionné par un dysfonctionnement pendant l'opération de charge, est de probabilité d'occurrence au plus égale à 10 ⁻⁷ par an. La justification de la probabilité d'occurrence peut tenir compte de la conception et des outils de pilotage de la charge ainsi que d'un éventuel système d'extinction incendie et de son niveau de confiance.	Sans objet	Aucun document de justification est nécessaire compte tenu du respect des prescriptions susmentionnées
Exigences réglementaires	Conformité	Commentaire
Article 2.1.2 Pour les installations surmontées de locaux occupés par des tiers. Les parois du bâtiment contenant l'atelier de charge sont conformes aux dispositions suivantes : - en matériaux de classe A1 (M0 - incombustibles) ; - résistance mécanique de la structure (poutres et éléments porteurs) sous locaux occupés par des tiers : R 240 ; - parois verticales extérieures : REI 180, qu'elles soient ou non contiguës à des locaux occupés par des tiers ; - planchers hauts : - sous locaux occupés par des tiers : REI 240 ; - constituant les parties non-surmontées de locaux occupés par des tiers : REI 120 ; - plancher bas : REI 120 ; - gaines (ou clapets coupe-feu) de même résistance au feu que les parois traversées, notamment gaine de désenfumage à la traversée des locaux surmontant l'atelier de charge : REI 240 ;	Non concerné	Les aires de charge du site ne sont pas surmontées de locaux occupés par des tiers

Exigences règlementaires	Conformité	Commentaire
- les éventuelles portes sont de même propriété que les parois traversées, et sont réservées à l'évacuation du personnel en cas de déclenchement des alarmes de l'établissement. L'exploitant prend les mesures nécessaires pour que des tiers non autorisés ne puissent pas les utiliser.		
Article 2.1.3 Règles relatives aux autres équipements de l'établissement. L'aire de charge est située à une distance minimale de : - 9 mètres des installations de remplissage ou de distribution de gaz inflammables liquéfiés ; - 14 mètres des stations de distribution d'hydrogène ; - 10 mètres des installations de remplissage ou de distribution de liquides inflammables ; - 10 mètres de tout stockage ou implantation de matières inflammables ou comburantes (autres que les réservoirs des véhicules) ; - 10 mètres du poste de surveillance et des locaux accueillant les pompes des systèmes d'extinction automatique d'incendie ; - 10 mètres du local chaufferie. En substitution à ces distances, l'exploitant peut mettre en place une paroi présentant une tenue au feu EI 60, ou REI 60 si la paroi constitue un mur porteur. Le cas échéant, les gaines (ou clapets coupe-feu) ainsi que des portes doivent présenter une même résistance au feu que les parois traversées (y compris celles comportant des vitrages et des quincailleries). Les portes doivent être dotées de dispositifs de fermeture de type ferme-porte ou à fermeture automatique. - 10 mètres du local chaufferie.	Non concerné	Poste de distribution de GNV (pas de présence de gaz inflammables liquéfiés) Pas de poste de distribution d'hydrogène Poste de distribution de gasoil à plus de 10 m (en cours de démantèlement ; plus utilisé) Stockage de gasoil en cuves enterrées à plus de 6 m (plus utilisées et seront démantelées) Poste de garde à plus de 10 m Chaufferie à plus de 10 m
Article 2.2 Accessibilité		
L'installation dispose en permanence de deux accès au moins pour permettre à tout moment l'intervention du personnel des services d'incendie et de secours. Les véhicules stationnent sans occasionner de gêne pour l'accessibilité des engins des services d'incendie et de secours depuis les voies de circulation externes à l'installation, même en dehors des heures d'exploitation et d'ouverture de l'installation. L'accès au site est conçu pour pouvoir être ouvert immédiatement sur demande des services d'incendie et de secours.	Conforme	Le site dispose de 2 accès au niveau de la rue Gustave Eiffel. Un plan de circulation est applicable sur site garantissant en permanence des voies libres pour l'intervention éventuelle de véhicules de secours Présence d'un gardien 24h/24. Ouverture automatique des barrières depuis le poste de garde ou manuellement sur place.

Exigences règlementaires	Conformité	Commentaire
Article 2.3 Conception de l'atelier de charge		
Article 2.3.1 Conception des équipements de charge Les bornes de charge sont identifiables à travers une étiquette « borne de charge ». Elles sont ancrées et protégées contre les chocs mécaniques et les agressions externes liées à l'exploitation, y compris en cas de mauvaise manœuvre d'un véhicule (par exemple au moyen d'îlots surélevés par rapport au sol ou de butoirs de roues). Les aires de charge sont matérialisées, par exemple par un marquage au sol, et sont organisées de façon à permettre l'accès au personnel des services de secours.	Conforme	Les différentes dispositions seront mises en place dans le cadre de l'aménagement des postes de charge. Les bornes de recharge seront clairement repérées sur le plan, identifiées sur site et correctement protégées des chocs
L'installation de charge est à la fois équipée : - d'une protection électrique au niveau de chacune des aires de charge permettant de couper la charge électrique ; - d'une protection électrique de second niveau permettant de couper un groupe de points de charge.	Conforme	Le site disposera : - d'un arrêt d'urgence repéré "COUPURE GENERALE ELECTRIQUE CHARGEURS" avec signalisation placé au niveau du Poste de contrôle. Ce dispositif d'arrêt d'urgence entraînera la mise hors tension de tous les circuits électriques. - A COMPLETER si BESOIN
Ces protections sont déclenchées manuellement à partir de dispositifs de type « arrêt d'urgence » disposés au droit de l'atelier de charge et facilement accessibles. Un essai de leur bon fonctionnement est réalisé au moins une fois par an. Les résultats de ces tests sont conservés et tenus à la disposition de l'inspection des installations classées.	Conforme	Le site dispose également d'un arrêt d'urgence. Atelier. Un coup de poing d'arrêt d'urgence repéré "COUPURE GENERALE ELECTRIQUE" avec signalisation placé au niveau de l'accès à l'atelier.
L'installation comporte également un système au sol ou à bord de véhicules qui permet d'empêcher la charge dès que le système de pilotage et de surveillance de la batterie détecte une anomalie telle qu'une surtension ou un échauffement. La démonstration de ce point peut s'appuyer sur l'homologation des véhicules.	Conforme	Les packs batterie disposent d'un BMS « Battery Management System ». » empêchant la charge en cas d'anomalie via des fusibles magnétiques et thermique. De plus les batteries seront conformes au règlement Européen R100.
Article 2.3.2 Conception du poste de surveillance		
L'installation comporte un poste de surveillance situé à proximité du point d'accès des secours.	Conforme	Un poste de surveillance est présent sur site avec présence de personnel 24 h / 24

Exigences règlementaires	Conformité	Commentaire
Dans le cas d'une installation souterraine, le poste de surveillance est implanté au rez-de-chaussée ou au 1er niveau réservé à la charge. Le poste de surveillance est équipé pour recevoir le déclenchement des protections de second niveau visées à l'article 2.3.1, et de l'installation de détection et/ou d'extinction automatique d'incendie. Il dispose de : - un dispositif de coupure générale de type « arrêt d'urgence » de l'ensemble des alimentations électriques de l'installation ; - un moyen permettant d'alerter les services d'incendie et de secours. Un essai du bon fonctionnement des équipements du poste de surveillance est réalisé au moins une fois par an. Les essais sont conservés dans un registre tenu à la disposition de l'inspection des installations classées.		Les aires de charge ne sont pas positionnées en souterrain. Le poste de surveillance sera bien équipé des déclenchements des protections de second niveau et d'un moyen d'alerter les services de secours. Les essais du bon fonctionnement de ces dispositifs seront réalisés au moins une fois par an et tracés,
Article 2.3.3		
<u>Conception du local de remisage des véhicules accidentés dont la batterie est endommagée ou des véhicules dont la batterie est défectueuse.</u> Une procédure est mise en place permettant de détecter des batteries endommagées ou défectueuses à l'introduction des véhicules dans le dépôt. Cette procédure inclut l'obligation de tenir un registre justifiant du respect de la durée maximale d'isolement avant enlèvement. La procédure est tenue à la disposition de l'inspection des installations classées.		Une procédure sera mise en place sur le site pour détecter les batteries endommagées ou défectueuses. Un registre sera présent sur le site indiquant la date et l'heure d'entrée et de sortie en quarantaine.
En cas de détection d'un endommagement ou d'un défaut d'au moins une batterie sur un véhicule, dans l'attente de son enlèvement, celui-ci doit être isolé des autres véhicules dans un local de remisage. Le local de remisage est séparé de l'atelier de charge par une paroi de 4,5 m de hauteur minimale, présentant une tenue au feu EI 60, ou REI 60 si la paroi constitue un mur porteur. Une protection doit permettre d'éviter l'introduction d'eau au sein des batteries endommagées. La durée d'isolement doit être au plus de 48 h avant enlèvement du véhicule accidenté ou présentant une batterie défectueuse. Lorsqu'un local de remisage est disponible dans l'installation, son emplacement est matérialisé, par exemple à travers un panneau « batterie accidentée ou défectueuse ». L'aire est organisée de façon à permettre l'accès au personnel des services de secours.	Conforme	Le site sera équipé d'un local de remisage réservé pour accueillir un véhicule dont la batterie pourrait être endommagée. Celui-ci sera entouré d'une paroi de 4,5 m de hauteur, présentant une tenue au feu EI 60 et une toiture EI60.
Tout stockage de matières inflammables ou comburantes (autres que les réservoirs des véhicules) est interdit dans le local de remisage.	Conforme	Tout stockage de matières inflammables ou comburantes sera interdit dans le local de remisage.

Exigences règlementaires	Conformité	Commentaire
Chapitre III : Exploitation		
Article 3.1 Surveillance de l'installation.		
Les opérations de charge se font sous la surveillance directe d'une personne nommément désignée par l'exploitant et ayant une connaissance de la conduite et des dangers de l'installation. Cette personne est formée à la manipulation des moyens de secours.		La surveillance du remisage (pas de surveillance directe) sera faite par les biais suivants : - présence de personnel 24h/24 (gardien) - organisation de rondes régulières - consignes données au rondier de vérifier les chargeurs durant la ronde - système de Détection Incendie (détection infrarouge) en fonctionnement avec reports notamment au poste de garde - report du fonctionnement des chargeurs au niveau du poste de garde
Article 3.2 Contrôle de l'accès.		
Les personnes étrangères à l'établissement n'ont pas un accès libre aux installations. L'établissement dispose d'un accès contrôlé à ses installations. Cet accès est restreint aux membres du personnel de l'exploitant et à tout tiers autorisé par cet exploitant.	Conforme	Site entièrement clôturé Accès au site soit par badge soit par filtration au poste de garde pour le personnel extérieur. Site fermé aux tiers avec contrôle des accès par caméra.
Article 3.3 Propreté du site		
L'exploitant prend les dispositions nécessaires pour maintenir le site en bon état de propreté (peinture, plantations, engazonnement, etc.).	Conforme	L'entretien du site est réalisé (contrat d'entretien, nettoyage site, entretien des espaces verts)
Chapitre IV : Risques		
Article 4.1 Dispositif d'urgence et systèmes de sécurité.		

Exigences règlementaires	Conformité	Commentaire
L'installation est équipée d'un système de détection automatique incendie adapté. Cette détection peut être assurée par le système d'extinction automatique s'il est conçu à cet effet. Cette détection actionne une alarme perceptible en tout point du dépôt permettant d'assurer l'alerte précoce des personnes présentes sur le site. Dans le cas d'un atelier de charge sur plusieurs niveaux, le déclenchement du dispositif de détection d'incendie et/ou de flamme enclenche automatiquement les dispositifs de protection, permettant de couper la charge électrique des véhicules du niveau concerné. La remise en service de l'installation ne peut se faire qu'après constat de l'absence de risque par l'exploitant.	Conforme	Une détection automatique incendie adaptée sera réalisée dans le cadre de l'installation des postes de charge. Ce dispositif sera asservi au système d'alarme. Surveillance incendie par un réseau de détecteurs de chaleur répartis sur toutes les zones de charge Les postes de charge sont situés en plein air sur 1 seul niveau Les consignes de sécurité du site mentionneront les mesures à prendre en cas d'accident.
Article 4.2 Moyens de lutte contre l'incendie		
L'installation est équipée de moyens de lutte contre l'incendie suivants : - l'installation est desservie par un appareil d'incendie (bouche, poteaux, etc.) d'un réseau public ou privé pour 1 000 m² de surface, situé à moins de 100 mètres de celle-ci et garantissant, a minima, un débit minimum de 60 m³/h sous une pression minimum de 1 bar durant deux heures ou un débit assurant une efficacité équivalente. A défaut, une réserve d'eau d'au moins 120 m³ destinée à l'extinction est accessible en toute circonstance ; - des extincteurs sont répartis à l'intérieur des locaux, sur les aires extérieures et les lieux présentant des risques spécifiques, à proximité des dégagements, bien visibles et facilement accessibles. Les agents d'extinction sont appropriés aux risques à combattre, notamment le risque de feu électrique, et compatibles avec les produits stockés ; - des plans des locaux facilitant l'intervention des services d'incendie et de secours avec une description des dangers pour chaque local. Dans le cas d'une installation non surmontée de locaux occupés par des tiers et occupant plusieurs niveaux, un dispositif de colonne sèche est installé à tous les niveaux. Les installations surmontées de locaux occupés par des tiers sont équipées d'un système d'extinction automatique d'incendie. Les installations surmontées de locaux occupés par plus de 100 personnes employées par l'exploitant, pendant les opérations de charge des véhicules, sont équipées d'un système d'extinction automatique d'incendie.	Non Conforme	La charge se fait sur 2 aires de remisage distantes de plus de 10 mètres entre elles de 3075 m² et 1745 m² Les besoins en eaux pour la défense incendie ont été calculés en considérant la plus grande surface de remisage des bus délimitée par un espace libre de tout encombrement, non couvert, de 10 m minimum, soit une surface de 3 075 m². Le besoin en eau d'extinction serait donc de 3,075 x 60 m³/h = 184,5 m³/h A ce jour, il existe 2 poteaux incendie (il est considéré que chaque poteau est au minima conforme à 60 m³/h sous 1 bar). RATP a prévu d'installer une réserve d'eau incendie de 120 m³. Les moyens de lutte contre l'incendie seraient donc sur 2H de : - 2 (PI) x 60 m³/h x 2(H) = 240 m³ - 1x120 m³ = 120 m³ Soit une disponibilité de 360 m³ d'eau de défense incendie sur 2H pour un besoin estimé à 2x184,5 = 369 m³

Exigences règlementaires	Conformité	Commentaire
Ces matériels sont maintenus en bon état et vérifiés au moins une fois par an.		La défense incendie est actuellement légèrement insuffisante. Demande de dérogation et/ou avis du SDIS a demandé
Article 4.3 Rétention et isolement du réseau de collecte.		
Le site dispose d'une capacité suffisante de rétention des eaux d'extinction d'un sinistre.	Non Conforme	Le volume à retenir sera au minimum celui des besoins en eau auquel est ajouté le volume d'eau des intempéries, soit un volume de 525 m3 Actuellement seule une partie des eaux incendie peut être retenue sur le site : dans les conduits d'évacuation des eaux (le site est équipé d'obturateurs au niveau des points de rejet aux réseaux communaux). Le volume disponible dans les réseaux n'est à ce jour pas connu. Les capacités de rétentions actuelles ne sont pas suffisantes. RATP étudie actuellement différentes solutions. Demande de dérogation à faire + demande avis du SDIS
Article 4.4 Désenfumage.		
Les bâtiments abritant les ateliers de charge sont équipés en partie haute d'un système de ventilation mécanique ou de dispositifs d'évacuation naturelle de fumées et de chaleur permettant l'évacuation à l'air libre des fumées, gaz de combustion, chaleur et produits imbrûlés dégagés en cas d'incendie. Ces dispositifs sont à commande automatique et manuelle. Les commandes de désenfumage sont facilement accessibles par les services de secours. Leur surface utile d'évacuation n'est pas inférieure à 2 % de la surface au sol des locaux. Les exutoires devront être éloignés des tiers d'une distance minimale de 7 mètres. En exploitation normale, le réarmement (fermeture) est possible depuis le sol du local ou depuis la zone de désenfumage.	Non concerné	Zones de charge positionnées à l'extérieur

Exigences réglementaires	Conformité	Commentaire
Tous les dispositifs sont fiables, composés de matières compatibles avec l'usage, et conformes aux règles de la construction. Les équipements conformes à la norme NF EN 12 101-2, version décembre 2013, sont présumés répondre aux dispositions ci-dessus. Des amenées d'air frais d'une surface libre égale à la surface géométrique de l'ensemble des dispositifs d'évacuation seront réalisées pour chaque zone à désenfumer. Les dispositifs d'ouverture automatique des exutoires sont réglés de telle façon que l'ouverture des organes de désenfumage ne puisse pas se produire avant le déclenchement de l'extinction automatique, si l'installation en est équipée. Dans le cas d'installations surmontées de locaux occupés par des tiers, le désenfumage est de type mécanique et dimensionné pour assurer un débit d'extraction de 12 fois le volume par heure au minimum. L'ensemble du système de désenfumage est entretenu régulièrement par l'exploitant et maintenu en bon état de fonctionnement.		
Article 4.5 Consignes de sécurité		
Des consignes précisant les modalités d'application des dispositions du présent arrêté sont établies, tenues à jour et portées à la connaissance du personnel dans les lieux fréquentés par le personnel. Ces consignes doivent notamment indiquer : - l'interdiction de point chaud sans permis de travaux ; - les procédures d'arrêt d'urgence et de mise en sécurité de l'installation (électricité, etc.) ; - les moyens d'extinction à utiliser en cas d'incendie ; - la procédure d'alerte avec les numéros de téléphone du responsable d'intervention de l'établissement, des services d'incendie et de secours, etc. ; - les modalités de mise en œuvre des dispositifs d'isolement du réseau de collecte ; - l'obligation d'informer l'inspection des installations classées en cas d'accident.	C	Des consignes de sécurité seront établies et mises en place sur le site.