

Unité départementale de Seine-Saint-Denis  
7 esplanade Jean Moulin  
BP189  
93003 Bobigny

Bobigny, le 13/02/2026

## **Rapport de l'Inspection des installations classées**

Visite d'inspection du 15/01/2026

### **Contexte et constats**

Publié sur  **GÉORISQUES**

#### **R.A.T.P. CENTRE BUS - EPIC**

54, Quai de La Râpée  
LAC 21  
75 599 CEDEX 12  
75012 Paris

Code AIOT : 0007402433

### **1) Contexte**

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 15/01/2026 dans l'établissement R.A.T.P. CENTRE BUS - EPIC implanté 26 RUE DE LA HAIE COQ 93300 Aubervilliers. L'inspection a été annoncée le 12/11/2025. Cette partie « Contexte et constats » est publiée sur le site internet Géorisques ( <https://www.georisques.gouv.fr/> ).

La visite est réalisée dans le cadre de l'incendie survenu le 17/12/2023, afin d'en comprendre les circonstances, évoquer les actions mises en place par l'exploitant suite à cet incident, et discuter de l'éventuelle nécessité de réviser l'arrêté préfectoral d'autorisation du site à la lumière de cet événement.

#### **Les informations relatives à l'établissement sont les suivantes :**

- R.A.T.P. CENTRE BUS - EPIC
- 26 RUE DE LA HAIE COQ 93300 Aubervilliers

- Code AIOT : 0007402433
- Régime : Autorisation
- Classement :
  - **1413-1-a** : Gaz naturel ou biogaz, sous pression (installations de remplissage de réservoirs alimentant des moteurs, ou autres appareils, de véhicules ou engins de transport fonctionnant au gaz naturel ou biogaz et comportant des organes de sécurité) - le débit total en sortie du système de compression étant supérieur ou égal à 2 000 m<sup>3</sup>/h (**Autorisation**)
  - **2930-1-a** : Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, la surface de l'atelier étant supérieure à 5 000 m<sup>2</sup> (**E bénéfice antériorité**)
  - **1435-2** : Stations-service : installations, ouvertes ou non au public, où les carburants sont transférés de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules - Le volume annuel de carburant liquide distribué étant supérieur à 100 m<sup>3</sup> d'essence ou 500 m<sup>3</sup> au total, mais inférieur ou égal à 20 000 m<sup>3</sup> (**DC avec bénéfice antériorité**)
  - **2910-A-2** : Combustion - Lorsque sont consommés exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, [...] si la puissance thermique nominale totale de l'installation de combustion est supérieure ou égale à 1 MW, mais inférieure à 20 MW (**DC avec bénéfice antériorité**)
- Statut Seveso : Non Seveso
- IED : Non

La RATP exploite sur son site d'Aubervilliers un centre bus d'environ 55 000 m<sup>2</sup> dans lequel sont entretenus quotidiennement un parc de 260 véhicules, pour une capacité de 284 véhicules.

Les bus remisés sont majoritairement des bus de la flotte RATP, une petite partie concerne des autobus issus de filiales de la RATP (par exemple les bus de la flotte Origami).

Le centre-bus dispose d'un remisage extérieur de 312 véhicules, dont 284 bus en exploitation. Le parc est constitué de 60% de bus roulant au gaz (GNV), 31% hybride et 9% toujours au gasoil. Le site comprend des bâtiments administratifs, une chaufferie gaz, un atelier de maintenance composé de 20 pistes de maintenance. Initialement prévu au gasoil, le centre-bus a été converti au gaz en 2023. A cet effet des travaux d'adaptation du centre bus au GNV ont été réalisés entre 2022 et 2024, entre autres, la création d'un poste de livraison GRDF, l'installation d'une station de compression de 4 compresseurs pour la création de 4 pistes de charge rapide dont 1 de secours, et de grappes de charges lentes (ces dernières sont en cours de mise en service), l'adaptation de l'atelier, et l'installation de murs coupe-feu autour du site.

Avant la conversion, le site était composé d'une zone de distribution de carburant (3 pompes fixes GO et une pompe urée). Le site disposait également d'un « parc roue », un bâtiment au sein duquel est réalisé le remplacement des pneus des véhicules pour le stockage de pneus usagés, qui a été supprimé depuis 2022.

Enfin, l'installation est équipée d'une station de traitement biologique des eaux industrielles résiduelles (ERI).

Le site est intégré dans une zone présentant essentiellement des activités industrielles et commerciales.

Le site a été autorisé par l'arrêté préfectoral d'autorisation du 11 mars 1992, remplacé par l'arrêté préfectoral N° 99-3166 du 2 août 1999. Suite à la conversion au gaz son exploitation est désormais

soumise à l'arrêté préfectoral d'autorisation N° 2023-0193 du 26/01/2023, qui annule et remplace les prescriptions techniques de l'arrêté préfectoral du 2 août 1999.

**Contexte de l'inspection :**

- Accident

**2) Constats**

**2-1) Introduction**

Le respect de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement relève de la responsabilité de l'exploitant. Le contrôle des prescriptions réalisé ne se veut pas exhaustif, mais centré sur les principaux enjeux recensés et à ce titre, ne constitue pas un examen de conformité de l'administration à l'ensemble des dispositions qui sont applicables à l'exploitant. Les constats relevés par l'inspection des installations classées portent sur les installations dans leur état au moment du contrôle.

A chaque point de contrôle est associée une fiche de constat qui comprend notamment les informations suivantes :

- le nom donné au point de contrôle ;
- la référence réglementaire de la prescription contrôlée ;
- si le point de contrôle est la suite d'un contrôle antérieur, les suites retenues lors de la précédente visite ;
- la prescription contrôlée ;
- à l'issue du contrôle :
  - ◆ le constat établi par l'inspection des installations classées ;
  - ◆ les observations éventuelles ;
  - ◆ le type de suites proposées (voir ci-dessous) ;
  - ◆ le cas échéant la proposition de suites de l'inspection des installations classées à Monsieur le Préfet ; il peut par exemple s'agir d'une lettre de suite préfectorale, d'une mise en demeure, d'une sanction, d'une levée de suspension, ...

Il existe trois types de suites :

- « Faits sans suite administrative » ;
- « Faits avec suites administratives » : les non-conformités relevées conduisent à proposer à Monsieur le Préfet, des suites graduées et proportionnées avec :
  - ◆ soit la demande de justificatifs et/ou d'actions correctives à l'exploitant (afin de se conformer à la prescription) ;
  - ◆ soit conformément aux articles L. 171-7 et L. 171-8 du code de l'environnement des suites (mise en demeure) ou des sanctions administratives ;
- « Faits concluant à une prescription inadaptée ou obsolète » : dans ce cas, une analyse approfondie sera menée a posteriori du contrôle puis éventuellement une modification de la rédaction de la prescription par voie d'arrêté préfectoral pourra être proposée.

**2-2) Bilan synthétique des fiches de constats**

Les fiches de constats disponibles en partie 2-4 fournissent les informations de façon exhaustive pour chaque point de contrôle. Leur synthèse est la suivante :

**Les fiches de constats suivantes font l'objet d'une proposition de suites administratives :**

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Proposition de suites de l'Inspection des installations classées à l'issue de la <u>présente</u> inspection <sup>(1)</sup>	Proposition de délais
1	Déclaration d'incident	Arrêté Préfectoral du 26/01/2023, article 2.5 - partie 2 Gestion de l'établissement	Demande de justificatif à l'exploitant	1 mois
2	Système d'extinction automatique et manuel du réservoir GNV des bus	Arrêté Préfectoral du 26/01/2023, article 9.1.7.1 - Partie 9 Conditions particulières applicables à certaines installations de l'établissement	Mise en demeure, respect de prescription	1 mois, 2 mois, 6 mois
3	Mise à jour de l'étude de dangers	Code de l'environnement du 01/03/2017, article L.181-25	Mise en demeure, respect de prescription	2 mois, 6 mois
4	Formation du personnel	Arrêté Préfectoral du 26/01/2023, article PARTIE 8 Prévention des risques technologiques	Demande d'action corrective	2 mois

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

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

L'Inspection a constaté l'incohérence des caractéristiques de bus renseignées dans le dossier d'autorisation déposé qui a donné lieu à la rédaction des prescriptions de l'arrêté préfectoral d'autorisation, et la réalité des installations sur le centre bus. En effet, l'exploitant ignore si tous les bus qui transitent sur le site sont équipés d'un système d'extinction automatique et/ou manuel; et indique clairement que certains disposent uniquement d'une extinction automatique alors que la possibilité de manipuler manuellement ce système d'extinction existe dans l'étude de danger. Il est donc proposé de mettre en demeure l'exploitant de procéder à la mise à jour de l'étude de danger ou de procéder à la mise en cohérence des flottes des bus remisés au sein de son installation avec le dossier d'autorisation fourni et l'arrêté préfectoral.

L'Inspection demande également à l'exploitant de réviser et intégrer les scénarii des départs de feu sur un bus, initialement écartée dans l'étude de dangers.

Enfin, afin d'anticiper les futurs incidents, l'Inspection demande de préciser les modalités de vidéosurveillance et détection d'incendie ; de revoir les consignes de sécurité, et de fournir les justificatifs des plans de formation incendie évoqués par l'exploitant.

## 2-4) Fiches de constats

### N° 1 : Déclaration d'incident

<b>Référence réglementaire :</b> Arrêté Préfectoral du 26/01/2023, article 2.5 - partie 2 Gestion de l'établissement
<b>Thème(s) :</b> Risques accidentels, Déclaration et rapport
<b>Prescription contrôlée :</b>  L'exploitant est tenu à déclarer dans les meilleurs délais à l'inspection des installations classées les accidents ou incidents survenus du fait du fonctionnement de son installation qui sont de nature à porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 181-3 du code de l'environnement. Un rapport d'accident ou, sur demande de l'inspection des installations classées, un rapport d'incident est transmis par l'exploitant à l'inspection des installations classées. Il précise notamment les circonstances et les causes de l'accident ou de l'incident, les effets sur les personnes et l'environnement, les mesures prises ou envisagées pour éviter un accident ou un incident similaire et pour en pallier les effets à moyen ou long terme.  Ce rapport est transmis sous 15 jours à l'inspection des installations classées.
<b>Constats :</b>  L'exploitant présente les circonstances de l'incendie : le conducteur a démarré le bus et a constaté le départ de feu à l'arrière du bus. 7 bus de la marque Origami, appartenant à la filiale RATP CAP, ont totalement brûlé, 2 bus ont été légèrement endommagés et 1 des bus, situé dans la même allée, a échappé à l'incendie. Suite à l'incendie, l'exploitant avait transmis à l'Inspection, un premier rapport produit par les experts internes de la RATP, daté du 18/12/23, concluant sur l'hypothèse d'un départ de feu d'origine électrique sur la partie moteur. Par la suite, l'exploitant a transmis un rapport d'expertise, daté du 05/02/24, établi par un cabinet d'expertise spécialisé mandaté par la société d'assurance des bus Origami. Ce rapport analyse les responsabilités et causes de l'incendie. L'expert précise notamment qu'à la date de l'incendie, le véhicule en cause aurait dû suivre un plan de maintenance annuel, la dernière maintenance datant du 15/05/22; il y a donc un <b><u>défaut de maintenance</u></b> relevé sur le bus accidenté. Ce rapport conclut sur une zone d'origine de l'incendie située dans la partie droite du compartiment moteur, malgré une <b><u>cause indéterminée</u></b> . L'expertise relève une <b><u>singularité électrique</u></b> au vu du court-circuit qui a été constaté.  L'exploitant avait transmis aux services de l'Inspection, suite à l'incendie, un rapport d'expertise postérieur émis par le cabinet d'expert mandaté par la société d'assurance de la marque de bus Origami daté du 04/03/24. La cause identifiée dans ce dernier rapport est <b><u>l'inflammation des amas de feuilles sèches</u></b> situés au droit de la sortie d'échappement du système de chauffage additionnel du véhicule en cause qui s'active automatiquement selon la température extérieure. Le rapport précise que la température d'auto-inflammation des feuilles sèches est de 350 °C.  L'exploitant a travaillé sur l'hypothèse de l'inflammation des feuilles, en mettant en place les mesures suivantes : <b>installations de butoirs de roue permettant d'éviter le dépassement des porte-à-faux des bus au-dessus des bandes végétalisées et vigilance sur l'entretien des espaces verts. L'exploitant nous informe que le remisage a également été modifié</b> ; ce point est inclus (parmi d'autres) dans un porter-à-connaissance déposé deux jours avant la visite d'inspection. Ces

éléments ont pu être constatés lors de la visite d'inspection. La zone de remisage objet de l'incendie est effectivement désormais clôturée et non accessible. Les bus ont bien été déplacés ailleurs en limite de propriété.

Une expertise aurait également été réalisée sur le véhicule rescapé par l'exploitant en prévision d'une remise en circulation. L'exploitant a transmis un e-mail de la société chargée de la maintenance des bus, mentionnant les points de contrôles effectués sur le véhicule, mais pas de rapport d'expertise. Les points de contrôle portaient notamment sur le contrôle des faisceaux électrique dans l'environnement moteur interférence et fixation ; remplacement de plusieurs colliers des faisceaux de puissance dans l'environnement moteur en préventif.

Le bus aurait été remis en circulation suite à ce contrôle.

L'Inspection partage son étonnement quant à la divergence entre les conclusions du rapport interne à l'exploitant et celui du cabinet d'expertise de l'assureur. D'autre part, l'exploitant a privilégié l'hypothèse d'inflammation des feuilles, sachant que le premier rapport du cabinet d'expert, non transmis à l'Inspection suite à sa réalisation, relève « une singularité électrique, un câble de puissance étant entré en court-circuit par contact avec la poulie de la pompe à eau moteur ». Ces éléments amènent l'Inspection à interroger l'exploitant sur les modalités de prise en compte en interne des conclusions des deux expertises, ainsi que sur les motifs et justifications ayant conduit à privilégier l'hypothèse de l'embrasement des feuilles sèches.

L'exploitant indique que les deux hypothèses ont bien été considérées. Ainsi concernant la première hypothèse relative à un court-circuit électrique, **l'exploitant explique qu'une vigilance accrue et un suivi renforcé de la maintenance seraient apportés aux contrôles techniques réalisés tous les 6 mois par le prestataire de la société Origami, ainsi que sur les contrôles CID (Contrôle d'Inspection Détaillé) spécifiques aux véhicules fonctionnant au gaz qui ont lieu tous les 48 mois.** Le contrôle CID consiste en un contrôle réglementaire périodique de leurs réservoirs et de leur circuit gaz.

L'exploitant a transmis les contrôles techniques réalisés au second semestre 2023 sur chacun des bus remisés lors de l'incendie. Les résultats sont tous favorables et comportent quelques défauts mineurs à rectifier.

Concernant les contrôles CID, certains ont été réalisés en 2022 et sont conformes, les prochains doivent donc être effectués en 2026.

En revanche, le dernier contrôle CID du véhicule à l'origine du sinistre a été réalisé le 22/06/21, le prochain aurait dû être fait pour le 22/06/25. Il y a également un autre véhicule faisant état d'un contrôle CID datant de 2019. L'exploitant n'a pas présenté le contrôle suivant qui aurait dû être réalisé en 2023. L'exploitant a indiqué qu'à ce jour, ces modèles ont été remplacés par d'autres modèles.

Il est à noter que les contrôles du dernier bus remisé immatriculé FQ-219-KB n'ont pas été vérifiés.

L'exploitant a fourni les derniers contrôles techniques + CID d'un bus Origami à titre d'exemple effectués de novembre 2023 à octobre 2025. Ces derniers sont conformes.

Un rapport de contrôle technique du 16/10/25 relatif à un bus de la flotte RATP est joint à titre de comparaison. Ce dernier est conforme et ne présente aucun défaut même mineur contrairement à la flotte ORIGAMI.

De manière plus générale, il est demandé à l'exploitant si cet incident a permis d'implémenter ces mesures sur les autres sites RATP, notamment si d'autres corrections ont été apportées, ainsi que

les mesures prises spécifiquement à l'égard de la série de bus ORIGAMI objet de l'incendie.

L'exploitant a mis en place les points suivants :

- Le bus à l'origine du départ de feu était un autobus de type Crossway GNV S6, de marque IVECO. À ce jour, aucun autre autobus de type Crossway GNV S6 exploité par Origami n'est présent sur d'autres sites exploités par la RATP.

*Remarque de l'Inspection : Il faut préciser la situation du site d'Aubervilliers.*

- L'aménagement du remisage a été revu comme indiqué plus haut.
- Un contrôle avait été réalisé sur le véhicule rescapé avant remise en circulation.
- Les mesures de prévention, de formation, de journées de formation spécifiques consacrées au risque incendie et de consignes données aux conducteurs ont été renforcées, notamment dans le cadre de l'intégration de nouveaux conducteurs. L'exploitant a transmis un document nommé IPMR Instruction Professionnelle du Machiniste Receveur; cependant ce dernier date de 2016 et concerne davantage les incidents pendant le transport des usagers et non sur site.

*Remarque de l'Inspection : Des éléments plus probants sont attendus de la part de l'exploitant.*

- La mise en place d'une meilleure coordination et partage d'informations entre les équipes de la flotte RATP et ORIGAMI.

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

L'Inspection propose à Monsieur le Préfet de demander à l'exploitant de :

- **sous 1 mois :**
  - fournir les justificatifs relatifs au renforcement des mesures de prévention, de formation, de journées de formation spécifiques consacrées au risque incendie et de consignes données aux conducteurs, liées aux conduites à tenir sur le site d'exploitation

**Type de suites proposées :** Avec suites

**Proposition de suites :** Demande de justificatif à l'exploitant

**Proposition de délais :** 1 mois

#### **N° 2 : Système d'extinction automatique et manuel du réservoir GNV des bus**

**Référence réglementaire :** Arrêté Préfectoral du 26/01/2023, article 1.3 - Partie 1 Portée de l'autorisation et conditions générales

**Thème(s) :** Risques accidentels, Système d'extinction automatique et manuel du réservoir GNV des bus

### Prescription contrôlée :

Les aménagements, installations ouvrages et travaux et leurs annexes, objet du présent arrêté, sont disposées, aménagées et exploitées conformément aux plans et données techniques contenus dans les différents dossiers déposés par l'exploitant les 22/07/2020, 01/12/2020 et 18/01/2022. En tout état de cause, elles respectent par ailleurs les dispositions du présent arrêté, des arrêtés complémentaires et les réglementations autres en vigueur.

#### **Extrait de l'article 9.1.71 de la Partie 9 Conditions particulières applicables à certaines installations de l'établissement:**

Le compartiment moteur de chaque bus GNV comporte un système d'extinction incendie indépendant, doté selon le constructeur d'une batterie de secours, qui se déclenche automatiquement au moyen d'un câble de détection thermosensible, lorsque la température dans ce compartiment dépasse 180 °C. Le fluide d'extinction est alors répandu par brumisation dans la zone à protéger. Il réduit le taux d'oxygène dans l'air, refroidit la température des pièces du moteur surchauffées et produit un film imperméabilisant empêchant une ré-inflammation éventuelle.

#### **Extrait de l'étude de danger - page 141:**

*"Une activation manuelle peut également être déclenchée sur pression d'une touche à proximité du conducteur. Ce dispositif est décrit en ANNEXE 6"*

*[...] Système d'extinction automatique protégeant le compartiment moteur, se déclenchant automatiquement au-delà d'une température de 180°C ou pouvant être déclenché manuellement"*

### Constats :

L'exploitant confirme l'**absence de dispositif d'extinction automatique et manuel sur la série des bus Origami** au moment de l'incendie. L'Inspection a constaté la présence d'un bouton "coup de poing" sur un bus Origami positionné à proximité du conducteur au niveau du volant. L'exploitant indique que celui-ci permet de couper les énergies du véhicule à savoir la coupure électrique et la distribution de gaz. Ce bouton ne correspond pas aux systèmes d'extinction.

Les modèles de bus sinistrés ayant été remplacés par une autre série, l'exploitant doit confirmer la présence des dispositifs d'extinction incendie sur la nouvelle série de la flotte Origami.

L'exploitant confirme que les autobus GNV de la flotte RATP sont équipés de systèmes d'extinction incendie automatiques situés au niveau des compartiments internes du bus, conformément aux justificatifs transmis. En revanche ils **ne sont pas équipés d'un système d'extinction incendie à déclenchement manuel** par action sur une commande dédiée située à proximité du poste de conduite, contrairement au contenu de l'étude de danger du dossier d'autorisation.

L'Inspection a constaté la présence d'un bouton sur un bus de la flotte RATP positionné au niveau du volant; cependant ce dernier comporte la mention "emergency". L'exploitant confirme qu'il correspond à la coupure des énergies évoquée ci-dessus.

L'exploitant ajoute que le bouton "coup de poing" est prévu pour une utilisation par les conducteurs de bus en cas d'incident durant le transport de personnes, mais ne fait pas partie des éléments de mise en sécurité du véhicule en cas d'incendie lorsque ces derniers sont remisés sur le site RATP.

L'exploitant admet que le dossier d'autorisation déposé couvre majoritairement les bus de la



flotte RATP, mais qu'au vu de la très faible quantité de bus Origami et de leur présence aléatoire sur site, l'exploitant n'a pas pensé à les prendre en compte dans le dossier d'autorisation du site.

L'Inspection alerte sur l'importance de la concordance entre les caractéristiques du site mentionnées dans le dossier déposé à la Préfecture, et la réalité des installations et équipements présents sur site. L'Inspection complète, en indiquant que :

- la discordance entre les installations décrites dans le dossier et présentes sur le site mettent en péril la gestion des risques comme observé durant cet incendie ;
- toute évolution notable et/ou substantielle doit être signalée à Monsieur le Préfet à travers un porter-à-connaissance, surtout en cas d'impact sur l'étude de danger et la maîtrise des risques présentés par l'installation ;
- les manquements sont susceptibles de faire l'objet de sanctions administratives.

Au regard de ces éléments, il convient soit de procéder à la mise à jour de l'étude de dangers, soit prendre les mesures nécessaires pour se conformer aux éléments du dossier d'autorisation.

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

L'Inspection propose à Monsieur le Préfet de :

- **demander à l'exploitant, sous 1 mois**, indiquer si les caractéristiques de toutes les flottes de bus (y compris la nouvelle flotte ORIGAMI) présentes sur le site Haie Coq Aubervilliers sont cohérentes avec les éléments du dossier d'autorisation (présence de système d'extinction automatique et manuel) ;
- Au vu de la discordance des caractéristiques de bus entre l'arrêté préfectoral d'autorisation et la réalité sur le site, **mettre en demeure** l'exploitant de :
  - Soit déposer, sous un délai de **6 mois**, un dossier de porter-à-connaissance comprenant une mise à jour de l'étude de dangers en tenant compte de la présence sur le site de certains bus n'étant pas équipé de système de prévention ou de protection incendie, tel que le système d'extinction automatique et manuel ;
  - Soit prendre les mesures nécessaires, **sous 6 mois**, pour faire en sorte que les toutes les caractéristiques des flottes de bus présentes sur le site soient cohérentes avec le contenu de l'étude de dangers et de l'arrêté préfectoral d'autorisation actuel.

**L'exploitant devra informer Monsieur le Préfet de sa décision, sous 2 mois.**

**Type de suites proposées :** Avec suites

**Proposition de suites :** Demande de justificatif à l'exploitant, Mise en demeure, respect de prescription

**Proposition de délais :** 1 mois, 2 mois et 6 mois

#### **N° 3 : Mise à jour de l'étude de dangers**

**Référence réglementaire :** Code de l'environnement du 01/03/2017, article L.181-25

**Thème(s) :** Autre, Mise à jour de l'étude de dangers

**Prescription contrôlée :**

Le demandeur fournit une étude de dangers qui précise les risques auxquels l'installation peut exposer, directement ou indirectement, les intérêts mentionnés à l'article L. 511-1 en cas

d'accident, que la cause soit interne ou externe à l'installation.

Le contenu de l'étude de dangers doit être en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation.

En tant que de besoin, cette étude donne lieu à une analyse de risques qui prend en compte la probabilité d'occurrence, la cinétique et la gravité des accidents potentiels selon une méthodologie qu'elle explicite.

Elle définit et justifie les mesures propres à réduire la probabilité et les effets de ces accidents.

### **Constats :**

L'Inspection évoque l'analyse des risques fournie par l'exploitant dans l'étude de dangers du dossier d'autorisation, dans lequel l'exploitant a écarté la survenue des deux scénarii suivants relatifs au départ de feu sur un bus :

*- Scénario 21b "Départ de feu sur un bus (effet domino) - éclatement du réservoir" – ce phénomène a été considéré comme physiquement impossible au vu de la présence de fusibles thermiques redondants sur les bouteilles de gaz fondant à 100°C et permettant la décharge de gaz rapide (3 minutes) si elles sont prises dans un incendie, avec une diffusion des gazs vers le haut à la verticale ou 45°.*

*- Scénario 22 "Départ de feu sur un bus - incendie d'un bus" – ce scénario a été écarté au vu des éléments suivants :*

*\*Un départ de feu sur bus par acte de malveillance est très limité sur le site : Dispositif anti-intrusion vidéosurveillance et poste de sécurité 24h/24 et ronde de sécurité.*

*\*Les matériaux constitutifs de bus sont soit incombustibles (métal) soit ignifugés (textiles).*

*\*Les échauffements sur essieux ou roues ou moteur sont rares compte tenu de la maintenance préventive. En cas de détection d'anomalie sur le bus par le chauffeur (odeur de brûlé ou de chaud, alarme reportés sur tableau de bord de bus), consigne aux chauffeurs de bus de remonter ces anomalies afin que le bus soit pris en charge, ainsi que les mesures de prévention (extincteur, refroidissement).*

*[...] Les effets d'un incendie de bus seraient très localisés.*

L'exploitant confirme que les fusibles se sont déclenchés sur le premier bus incendié mais ignore si c'est le cas sur les autres bus incendiés. L'Inspection note la contradiction avec le scénario 21b cité plus haut qui a écarté l'effet domino dans l'analyse de risques de l'étude de dangers.

Le scénario 22 écarte par ailleurs l'incendie de bus, considérant comme "rare les échauffements sur essieux ou roues ou moteur compte tenu de la maintenance préventive". Cependant d'après le rapport d'expertise interne de l'exploitant daté du 18/12/23 : "une interférence avec la poulie de pompe à eau va générer un court-circuit entraînant un échauffement du câble et le départ de feu".

Aussi le refroidissement mentionné n'a pas eu lieu puisqu'il a été confirmé par l'exploitant l'absence de système d'extinction automatique et manuel dans les bus de la flotte Origami.

La question de la revue du remisage des bus sous forme d'îlots, notamment leur proximité serait à considérer afin de limiter la propagation de l'incendie de bus à bus.

Comme évoqué dans la fiche précédente, l'exploitant admet que le dossier déposé couvre majoritairement les bus de la flotte RATP et que les caractéristiques des bus Origami ne sont pas

intégrées dans le dossier d'autorisation du site.

De la même manière, l'étude de dangers précise que des caméras de vidéosurveillance sont installées et permettent de surveiller le site, or la zone de l'incendie en était dépourvue, ceci a été confirmé par l'exploitant par mail du 09/01/24.

L'exploitant affirme lors de la visite que dorénavant l'ensemble du site est bien placé sous vidéosurveillance, au niveau de la charge lente au BioMéthane complémentaire, couvrant les places de remisage extérieur « Charge Lente » (pas encore en service).

De plus, l'exploitant détaille que cette vidéoprotection est équipée d'un algorithme interne de détection de fumées. Le système est composé d'une gestion vidéo pour gérer et afficher les alertes sur un moniteur en cas de détection, intégrant le serveur de stockage pour l'enregistrement des images en cas de détection. Deux caméras multi-capteurs sont positionnées dans l'espace de remisage du centre-bus, afin de couvrir toutes les zones extérieures de remisage en charge lente. Lors de la détection de fumée par l'une des caméras, le système émet une alerte sonore dans la loge gardien, et la vue de la caméra concernée s'affiche alors sur l'écran de surveillance. Cela permet de cibler précisément la zone à contrôler lors de la levée de doute. **Le schéma des zones sous vidéosurveillance avec détection de fumée transmis par l'exploitant ne précise pas si la charge rapide située au centre du centre bus, ainsi que le reste du site est bien couvert par ce dispositif.**

Ces éléments montrent que l'analyse des risques est insuffisante. L'étude de dangers et l'arrêté préfectoral seront à réviser, notamment à la lumière des caractéristiques des flottes de bus présents sur le site et des équipements de sécurité de chaque bus.

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

L'Inspection propose à Monsieur le Préfet de :

- **mettre en demeure** l'exploitant de fournir, **sous un délai de 6 mois**, une étude de danger révisée, en intégrant les scénarii des départs de feu sur un bus notamment la propagation de bus à bus ;
- demander à l'exploitant de préciser, sous **un délai de 2 mois**, si la charge rapide située au centre du centre bus, ainsi que le reste du site est bien couvert par le dispositif de vidéosurveillance + détection de fumées. **Ce point devra être intégré mis à jour dans le dossier**

**Type de suites proposées :** Avec suites

**Proposition de suites :** Demande de justificatif à l'exploitant, Mise en demeure, respect de prescription

**Proposition de délais :** 2 mois et 6 mois

#### **N° 4 : Formation du personnel**

**Référence réglementaire :** Arrêté Préfectoral du 26/01/2023, article PARTIE 8 Prévention des risques technologiques

**Thème(s) :** Risques accidentels, Formation du personnel et application des consignes de sécurité

**Prescription contrôlée :**

##### **8.6.4 Consignes d'exploitation et de sécurité**

Sans préjudice des dispositions du Code du travail, des consignes sont établies, intégrées dans des

procédures générales et / ou dans les procédures et instructions de travail spécifiques, tenues à jour et affichées dans les lieux fréquentés par le personnel.

Ces consignes indiquent notamment :

[...]

- 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. ;

[...]

#### **8.6.6 Formation du personnel**

Outre l'aptitude au poste occupé, les différents opérateurs et intervenants sur le site, y compris le personnel intérimaire, reçoivent une formation sur les risques inhérents des installations, la conduite à tenir en cas d'incident ou accident et, sur la mise en œuvre des moyens d'intervention. L'organisation de la formation du personnel ainsi que la définition et l'adéquation du contenu des formations font l'objet d'un plan annuel tenu à jour, et à disposition de l'inspection des installations classées.

[...]

#### **8.8.4 Consignes générales d'intervention**

Des consignes écrites sont établies pour la mise en œuvre des moyens d'intervention, d'évacuation du personnel et d'appel des secours extérieurs auxquels l'exploitant en aura communiqué un exemplaire. Le personnel est entraîné à l'application de ces consignes.

L'établissement dispose d'une équipe d'intervention spécialement formée à la lutte contre les risques identifiés sur le site et au maniement des moyens d'intervention.

[...]

#### **Constats :**

L'exploitant a transmis par mail du 23/04/24, les consignes à suivre en cas de début d'incendie. L'Inspection fait remarquer que ces dernières n'ont pas été suivies dans l'ordre, d'après la fiche d'incident (BARPI) communiquée le lendemain de l'incendie. Les consignes indiquent :

- 1/ de dégager si possible les véhicules stationnés à proximité
- 2/ de percuter un déclencheur manuel, situé sur une borne à proximité des bus chargée d'amorcer l'alarme et prévenir l'accueil pour alerte des secours + appel au gardien
- 3/ d'utiliser les moyens d'extinction appropriés, à savoir extincteurs dans ce cas.

Cependant l'extincteur a été utilisé en première intention au lieu de réaliser les étapes préalables citées ci-dessus. De plus, l'agent en place au moment de l'incendie est allé prévenir les agents de maintenance du site pour l'aider à contenir le feu, sans succès.

Le départ de feu est estimé à 07h45, cependant le déclenchement de l'alarme incendie, l'alerte aux services de secours et l'arrêt d'urgence sur les charges GNV, ont été réalisés à 08h09 **soit 24 minutes** après le début de l'incendie.

Ce délai de réaction est jugé déraisonnable pour un tel site et laisse percevoir un manque d'organisation et de connaissances des consignes de sécurité face à un incident.

De plus, l'exploitant indique que le déclencheur manuel consiste en un système d'interphonie permettant de communiquer avec le gardien, **mais pas de déclencher l'alarme comme indiqué dans les consignes. Il serait opportun de revoir et établir des consignes plus précises.**

L'exploitant précise que la borne se trouvant à proximité immédiate du bus incendié, a fondu lors de l'incendie. L'Inspection peut constater la détérioration de la borne qui est toujours présente sur cette partie du site mais inaccessible à ce jour grâce à l'installation d'une clôture.

L'Inspection peut observer la présence de cette borne tous les 50 mètres au niveau du remisage des bus, ainsi que l'affichage des consignes de sécurité applicables en cas d'incident au niveau des postes de charge GNV attendant à chaque bus remisé, tous les 20 mètres environ.

L'Inspection remarque que la photographie du bouton d'arrêt d'urgence sur l'affichage est rouge sur fond jaune, tandis qu'en réalité celui de la borne est complètement rouge. **Une harmonisation est nécessaire afin d'éviter toute confusion de la part des agents.**

Aussi il convient **d'ajouter une consigne spécifique en cas d'incendie d'un bus, en y précisant l'enclenchement du système d'extinction manuel présent sur les bus s'il est justifié qu'il existe.**

**Il faut par ailleurs veiller à ajouter l'alerte au personnel d'encadrement local ou d'astreinte.**

L'exploitant indique réaliser en prévention 4 exercices incendies par an : deux incidents de gaz et deux départs de feu. Il a fourni :

- le rapport d'exercice de fuite de gaz réalisé le 05/11/25 avec le concours de la BSPP.
- les rapports de manœuvre incendie en journée du 11/04/25, et celui de nuit du 14/08/25

soit 1 exercice lié à un incident de gaz et 2 liés à un incendie en journée et la nuit. Les rapports mettent en exergue des **dysfonctionnements sur l'organisation des consignes de sécurité**. L'Inspection peut constater la prise en compte de ces défaillances par la mention d'actions correctives dans le rapport d'exercice. L'Inspection rappelle à l'exploitant, que l'arrêté préfectoral d'autorisation prévoit une formation du personnel faisant l'objet d'un plan annuel. Par exemple l'exercice du 14/08/25 met en exergue que le gardien ignorait la procédure en cas d'incendie.

L'exploitant nous informe de l'organisation de réunions mensuelles sur les retours d'expérience. Compte tenu de la nature des sujets abordés, qui peuvent inclure des éléments sensibles, la RATP ne souhaite pas diffuser les comptes rendus détaillés de ces réunions en dehors du cercle du staff concerné. Ces échanges internes constituent un espace de travail nécessaire à une analyse approfondie des situations, sans préjudice des obligations réglementaires de l'exploitant. Cependant l'exploitant confirme que sur l'année 2025, ces réunions ont été tenues à un rythme globalement mensuel, avec quelques ajustements ponctuels liés à l'organisation interne ou à des regroupements avec d'autres séances de travail. Les thématiques abordées sont : la sécurité, les procédures, les incidents d'exploitation, l'organisation du site, et la gestion documentaire.

L'exploitant a transmis les attestations de formations des équipiers de première intervention.

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

L'Inspection propose à Monsieur le Préfet de demander à l'exploitant :

- Concernant les consignes de sécurité **en cas d'incendie de bus GNV :**
  - clarifier les consignes existantes et afficher ces consignes au niveau du remisage des bus ;
  - mentionner sur ces consignes la procédure d'enclenchement du système d'extinction manuel, si l'exploitant confirme leur existence sur l'ensemble des bus remisés ;
- Concernant les consignes de sécurité **en cas d'incendie des postes de charges GNV** actuellement affichées près du remisage des bus :

- Assurer une cohérence entre la photographie du bouton d'arrêt d'urgence sur l'affichage et le bouton réel.
- Veiller à ajouter l'alerte au personnel d'encadrement local ou d'astreinte sur toutes les consignes.
- Transmettre le plan de formation annuel évoqué dans la prescription

**Type de suites proposées :** Avec suites

**Proposition de suites :** Demande d'action corrective

**Proposition de délais :** 2 mois