

Unité départementale de Rouen-Dieppe
1, rue Dufay
76100 Rouen

Rouen, le 31 juillet 2026

Rapport de l'inspection des installations classées

Visite d'inspection du 16 juillet 2026

Contexte et constats

Publié sur 

ÉTABLISSEMENTS J. SOUFFLET ET COMPAGNIE

QUAI MICHEL SOUFFLET
10400 Nogent-Sur-Seine

SITE SOCOMAC – QUAI DU DANEMARK 76380 CANTELEU

Références : UDRD.2026.06.R.158
Code AIOT : 0005801550

1) Contexte

Le 16 juillet 2026, l'inspection des installations classées s'est rendue sur le site exploité par la société ÉTABLISSEMENTS J. SOUFFLET ET COMPAGNIE (SOCOMAC) implanté Quai du Danemark sur le territoire de la commune de CANTELEU (76380), dans le cadre de l'incendie du convoyeur à bande TL6 survenu au cours du déchargement d'une péniche de blé. Cette partie « Contexte et constats » est publiée sur le site internet Géorisques (<https://www.georisques.gouv.fr/>).

Les informations relatives à l'établissement sont les suivantes :

- ETABLISSEMENTS J. SOUFFLET ET COMPAGNIE – SITE SOCOMAC
- 103 QUAI DU DANEMARK DIEPPEDALLE - CROISSET 76380 Canteleu
- Code AIOT : 0005801550
- Régime : autorisation
- Statut Seveso : non Seveso
- IED : non
- Activité : l'établissement de la société J. SOUFFLET ET COMPAGNIE - SOCOMAC, implanté quai du Danemark (route départementale RD51), sur le territoire de la commune de Canteleu, assure la collecte (réception par camions, trains et péniches), le stockage, puis le chargement de céréales à bord de navires destinés à l'export.

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 présente inspection	Proposition de délais
1	Rapport d'incident	Article R.512-69 du code de l'environnement	Demande de justificatif à l'exploitant	2 mois
2	Détection incendie	Article 9 de l'arrêté ministériel du 29 mars 2004	Prescriptions complémentaires	4 mois
3	Éléments importants pour la sécurité (EIPS)	Article 15 de l'arrêté ministériel du 29 mars 2004	Demande d'action corrective	2 mois
4	Nettoyage	Article 13 de l'arrêté ministériel du 29 mars 2004	Mise en demeure, respect de prescription	

Les fiches de constats suivantes ne font pas l'objet de propositions de suites administratives :

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire
5	Vérification de la conformité des installations électriques & thermographie	Article 9 de l'arrêté ministériel du 29 mars 2004

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

Le 16 juillet 2026, un incendie s'est déclaré lors du déchargement d'une péniche de blé sur le site exploité par la société ÉTABLISSEMENTS J. SOUFFLET ET COMPAGNIE (SOCOMAC), implanté sur le territoire de la commune de CANTELEU (76380).

Le sinistre a impacté le convoyeur à bande TL6 et sa galerie, surplombant la route départementale RD51, et dans une moindre mesure, les élévateurs EL16 et EL17.

L'intervention du SDIS 76 a permis de circonscrire le sinistre, et d'éviter sa propagation vers les silos.

L'inspection des installations classées s'est rendue sur site en cours de sinistre, pour assister aux opérations de secours, établir de premiers constats, et interroger l'exploitant sur les conditions d'exploitation, de maintenance et de nettoyage. A l'issue de ce sinistre, l'exploitant a transmis un certain nombre de documents à l'inspection des installations classées par courriers électroniques.

Le présent rapport rend compte de cette visite et de ce sinistre, en l'état des connaissances acquises à la date de sa rédaction.

Suite à ce sinistre, et comme détaillé dans le corps du présent rapport, l'inspection des installations classées propose à monsieur le préfet de Seine-Maritime :

- **un projet d'arrêté préfectoral mettant en demeure l'exploitant de respecter l'article 13 de l'arrêté ministériel du 29 mars 2004 relatif au nettoyage des installations ;**
- **un projet d'arrêté préfectoral complémentaire imposant à l'exploitant de compléter son dispositif de prévention des incendies et de ses conséquences par la mise en œuvre d'une détection précoce adaptée.**

Les deux projets de prescriptions correspondants sont joints au présent rapport, pour avis de l'exploitant à transmettre à l'inspection des installations classées avant le 4 septembre 2026.

Pour rappel, le même site avait été impacté par un incendie au mois de février 2025 (cf. rapports des visites d'inspection des 24 février et 30 septembre 2025, et arrêté préfectoral de mise en demeure du 11 avril 2025 - aujourd'hui levé).

2-4) Fiches de constats

N° 1 : Rapport d'incident

Référence réglementaire : article R.512-69 du code de l'environnement
Thème(s) : risques accidentels, rapport d'incident
Prescription contrôlée : L'exploitant d'une installation soumise à autorisation, à enregistrement ou à déclaration est tenu de déclarer, dans les meilleurs délais, à l'inspection des installations classées les accidents ou incidents survenus du fait du fonctionnement de cette installation qui sont de nature à porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 511-1. Un rapport d'accident ou, sur demande de l'inspection des installations classées, un rapport d'incident est transmis par l'exploitant au préfet et à l'inspection des installations classées. Il précise, notamment, les circonstances et les causes de l'accident ou de l'incident, les substances dangereuses en cause, s'il y a lieu, les effets sur les personnes et l'environnement, les mesures d'urgence prises, les mesures prises ou envisagées pour éviter un accident ou un incident similaire et pour en pallier les effets à moyen ou à long terme. Si une enquête plus approfondie révèle des éléments nouveaux modifiant ou complétant ces informations ou les conclusions qui en ont été tirées, l'exploitant est tenu de mettre à jour les informations fournies et de transmettre ces mises à jour au préfet ainsi qu'à l'inspection des installations classées. La déclaration mentionnée au premier alinéa et le rapport mentionné au deuxième alinéa sont adressés sous forme dématérialisée d'une téléprocédure. Les informations relatives aux installations mentionnées à l'article R. 517-1, ainsi que les informations susceptibles de porter atteinte aux intérêts mentionnés au I de l'article L. 124-4 et au II de l'article L. 124-5, demeurent transmises sous une forme non dématérialisée permettant d'en assurer la confidentialité.
Constats : Pour éléments de contexte, l'incendie du 16 juillet 2026, qui a essentiellement impacté le convoyeur à bande TL6 et sa galerie, et dans une moindre mesure les élévateurs EL16 et EL17, est survenu lors de la réception d'une péniche de blé, amarrée au quai au droit de l'établissement. Selon le registre manuscrit de suivi de l'activité de réception, consulté au synoptique pendant le sinistre, l'opération avait été initiée le matin même, à 6h00. Environ 225 tonnes de blé avaient déjà été réceptionnées dans la cellule C47 (d'une capacité de 1 750 tonnes) du silo CANTELEU 2. Le circuit de réception comprenait, au départ de la péniche : la suceuse VIGAN ; le transporteur pneumatique TP2 ; l'élévateur EL16 (côté quai) ; le convoyeur à bande TL6 (traversant en surplomb le quai du Danemark - route départementale RD51) ; l'élévateur EL17 (côté silo) ; le transporteur à chaîne TC18 (au sommet des silos CANTELEU 1 et CANTELEU 2) ; le convoyeur à bande TB4 (en galerie sur-cellules du silo CANTELEU 2) ; la cellule C47. Les opérateurs présents au synoptique ont déclaré qu'une réception de péniche d'orge fourragère avait eu lieu la veille (information figurant effectivement sur le registre précité), via les mêmes équipements de transilage (mais à destination de la case 7), prenant fin dans la nuit, à 22h05. Aucun désordre n'était apparu dans la nuit du 15 au 16 juillet 2026 (étant précisé que des opérateurs sont présents la nuit au synoptique), ni au démarrage de la réception de blé le 16 juillet 2026.

Selon les éléments recueillis lors du sinistre, le responsable du site déclare avoir senti « *une odeur de brûlé* » à son arrivée sur le parking de l'établissement, vers « 7h15-7h30 », et avoir aussitôt engagé des recherches et opérations de levée de doute, afin d'identifier et localiser l'origine du feu.

Après avoir parcouru l'ensemble des installations, les opérateurs ont constaté la présence de dépôts noirs au pied de l'élévateur EL16, côté Seine. Le déchargement de la péniche a alors été arrêté par l'exploitant. L'ouverture du pied d'élévateur EL16 a révélé la présence de grains noirs, mais sans déport de sangle visible, l'ensemble étant bien centré, selon les déclarations de l'exploitant.

Des opérateurs ont tenté d'accéder au convoyeur TL6 depuis l'échelle de l'élévateur EL16, mais ont été stoppés par la présence d'une épaisse fumée. Une démarche d'approche similaire a été tentée depuis l'élévateur EL17 côté silo, approche pareillement empêchée en raison de la fumée et de la chaleur (balustrade chaude et porte déjà tiède).

L'appel au SDIS 76 a été lancé à 8h26, selon l'exploitant.

Dans le cadre de son intervention (en parallèle de l'activation du plan d'opération interne du site, et du gréement du PC Ex – poste de commandement exploitant), le SDIS 76 a procédé, depuis ses engins-échelles, à l'ouverture des éléments fusibles du bardage de la galerie du convoyeur à bande TL6, permettant, d'une part, l'évacuation des fumées (dégagement d'un panache de fumées perceptible à distance du site, de couleur « *marron / gris foncé* », selon les termes du commandant des opérations de secours), et d'autre part, l'envoyage de l'intérieur de la galerie, toujours depuis les engins-échelles, pour refroidissement. En fin d'intervention, le SDIS 76 a précisé qu'un seul panneau fusible avait fondu (les autres panneaux ayant été ouverts intentionnellement par le SDIS 76), laissant entendre que la température atteinte dans la galerie était demeurée inférieure à la température de fusion desdits panneaux.

Sur le terrain, l'inspection des installations classées a constaté, depuis la route départementale au pied des silos, que le bardage métallique de la galerie présentait des marques de combustion sur sa face extérieure, notamment du côté de l'élévateur EL17, au droit du auvent de la fosse de réception camions n° 4 ; les fumées provenaient également de la même zone (avant ouverture par le SDIS 76 des éléments fusibles).

La surveillance des installations, en particulier des sondes de silothermométrie, et les opérations de levée de doute effectuées par le SDIS 76 à l'aide d'une caméra thermique et d'un drone, ont permis d'écarter le risque de propagation de l'incendie ou d'un point chaud aux autres zones du site, et en particulier dans la cellule C47.

Le SDIS 76 a également mis en œuvre une surveillance par télémétrie laser, afin d'évaluer le risque de déformation ou d'affaiblissement de la galerie en raison des flux thermiques et de la charge en eau, et anticiper son éventuel effondrement. Les mesures effectuées ont permis d'écarter ce risque.

Un réseau de mesures a également été déployé par le SDIS 76 en aval aérodynamique du site, c'est-à-dire vers le Sud, en direction du Val-de-La-Haye (dans les conditions de vent observées lors du sinistre), les retombées de particules (PM10 notamment) étant plus importantes à distance du site qu'à proximité, en raison de la chaleur du panache et des vents.

Conjointement à l'intervention du SDIS 76, une déviation de la route départementale RD51 a été mise en place, pour interdire tout trafic de véhicule non autorisé dans les périmètres de la zone contrôlée et de la zone d'exclusion. Des messages d'information ont été diffusés par les autorités, notamment via le système d'alerte par SMS de la Métropole Rouen Normandie, INFO RISQUES.

Les premières investigations du SDIS 76 dans la galerie du convoyeur TL6 pour refroidir les points chauds résiduels ont montré que la bande transporteuse – bien que non propagatrice de flamme, selon l'exploitant – avait fondu, se colmatant au sol avec la poussière en présence.

Au lendemain du sinistre, le 17 juillet 2026 à 8h48, l'exploitant a effectué la déclaration de l'incendie sous forme dématérialisée, via la téléprocédure prévue à cet effet (cf. décret n° 2025-804 du 11 août 2025). Le formulaire renseigné sur quatre pages comporte les principales informations d'identification du site, de son représentant, et quelques éléments très succincts sur le déroulé de l'incendie.

Dans le champ relatif à la chronologie de l'événement, l'inspection des installations classées note toutefois la déclaration suivante : « *Notre personnel a constaté une odeur anormale vers 8h00, nous avons cherché l'origine qui a été localisé sur la bande transporteuse TL6, j'ai appelé les pompiers à 08h26 et ils sont arrivé vers 08h50.* »

Commentaire n° 1 : l'inspection des installations classées note qu'il s'est écoulé près d'une heure entre la perception des odeurs et l'appel du SDIS 76.

Demande n° 1 : en complément de la télédéclaration de l'incendie effectuée le 17 juillet 2026, et conformément à l'article R.512-69 du code de l'environnement, l'exploitant transmettra à l'inspection des installations classées, avant le 30 septembre 2026, un rapport d'incident précisant notamment, les circonstances et les causes de l'incendie (y compris profondes) ainsi que les mesures prises ou envisagées pour éviter que ne survienne un incident similaire.

Type de suites proposées : avec suites

Proposition de suites : demande de justificatif à l'exploitant

Proposition de délais : 2 mois

N° 2 : Détection incendie

Référence réglementaire : article 9 de l'arrêté ministériel du 29 mars 2004
Thème(s) : risques accidentels, moyens de détection incendie et transmission d'alerte
Prescription contrôlée : L'exploitant met en place les mesures de prévention adaptées aux silos et aux produits, permettant de limiter la probabilité d'occurrence d'une explosion ou d'un incendie, sans préjudice des dispositions du code du travail. Il assure le maintien dans le temps de leurs performances. [...]
Constats : Comme mentionné au point de contrôle précédent, l'appel au SDIS 76 a été lancé à 8h26, après avoir identifié la localisation du feu au niveau du convoyeur à bande TL6 ; feu dont l'odeur avait été perçue depuis le parking de l'établissement vers « 7h15-7h30 ». Commentaire n° 2 : la perception d'odeur depuis le parking vers « 7h15-7h30 » indique que le feu – couvant ou vif – a débuté auparavant, et a d'ores-et-déjà pris une certaine ampleur. Commentaire n° 3 : les délais de détection, d'une part, et d'identification de la localisation et de l'origine de l'incendie, d'autre part, sont cruciaux, en ce qu'ils conditionnent, entre autres, la capacité de l'exploitant à contenir et maîtriser le départ de feu par une intervention précoce, de ses propres moyens, sans avoir recours aux secours extérieurs. Le défaut de détection, et le retard concédé par la suite sur l'identification de la localisation et de l'origine de l'incendie, peuvent difficilement être rattrapés, en ce qu'ils permettent au feu de se développer, de se propager, et compromettent ainsi toute manœuvre autonome de l'exploitant. Commentaire n° 4 : l'inspection des installations classées considère que le délai écoulé entre la perception des odeurs (« 7h15-7h30 ») et l'appel au SDIS 76 (« 8h26 »), puis l'arrivée des pompiers sur site, est trop important. Commentaire n° 5 : pour rappel, en février 2025, un incendie s'était déclenché au niveau du convoyeur à bande TB1 dans la galerie sur-cellules du silo CANTELEU 1, consécutivement à des opérations de transilage effectuées et terminées le samedi 22 février 2025 en fin d'après-midi ; le feu couvant s'était développé les heures suivantes, et n'avait été détecté par les opérateurs que le lundi 24 février 2025, à leur prise de poste, aux alentours de 5h30. Demande n° 2 : considérant ce qui précède, l'inspection des installations classées considère que le dispositif de détection incendie doit être complété pour détecter un début d'échauffement et ainsi permettre de réaliser une manœuvre précoce pour limiter la probabilité de développement d'un incendie plus important et nécessitant l'intervention des secours extérieurs. En conséquence, l'inspection des installations classées propose à monsieur le préfet un projet d'arrêté préfectoral complémentaire joint au présent rapport.
Type de suites proposées : avec suites
Proposition de suites : prescriptions complémentaires
Proposition de délais : 4 mois

N° 3 : Éléments importants pour la sécurité (EIPS)

Référence réglementaire : article 15 de l'arrêté ministériel du 29 mars 2004
Thème(s) : risques accidentels, moyens de détection d'incident de transilage
Prescription contrôlée : [...] Les systèmes de dépoussiérage et de transport des produits sont conçus de manière à limiter les émissions de poussières. Ils sont équipés de dispositifs permettant la détection immédiate d'un incident de fonctionnement et l'arrêt de l'installation. Les installations de manutention sont asservies au système d'aspiration avec un double asservissement : elles ne démarrent que si le système d'aspiration est en fonctionnement, et, en cas d'arrêt du système d'aspiration, le circuit doit immédiatement passer en phase de vidange et s'arrêter une fois la vidange terminée, ou s'arrêter en cas d'arrêt du système d'aspiration, après une éventuelle temporisation adaptée à l'exploitation. Les transporteurs à bandes sont équipés de bandes non propagatrices de la flamme.
Constats : Au cours du sinistre, l'inspection des installations classées a interrogé l'exploitant sur d'éventuels défauts ou alarmes survenus au niveau des équipements constituant le circuit de réception de blé. L'exploitant a déclaré qu'aucun défaut n'avait été relevé au niveau des déports de bande, contrôleurs de rotation et capteurs de bourrage. En outre, le circuit de réception a été arrêté à vide, sur action décidée et opérée par l'exploitant. A la demande de l'inspection des installations classées, l'exploitant a présenté les fiches de vie (imprimées) extraites de l'outil de gestion de maintenance assistée par ordinateur (GMAO) concernant l'élévateur EL16, le convoyeur à bande TL6 et l'élévateur EL17. Ces fiches de vie recensent, ligne par ligne, toutes les interventions, qu'elles soient préventives ou curatives, effectuées sur ces équipements par les opérateurs et le service maintenance de l'établissement. Pour compréhension de lecture de ces documents, l'exploitant a précisé que les fiches de vie mentionnent deux dates (dans deux colonnes distinctes) : • une date libellée « <i>date de début</i> », correspondant à la date à laquelle est effectuée l'intervention ; • et une date libellée « <i>date de début prévue</i> », correspondant à la date à laquelle l'intervention est enregistrée dans l'outil de GMAO. A la lecture de ces fiches de vie (en version informatique, transmises par l'exploitant par courrier électronique du 17 juillet 2026), l'inspection des installations classées relève, entre autres et par sondage, les indications / interventions suivantes (les dates indiquées ci-après sont les dates figurant dans la colonne « <i>date de début</i> », correspondant aux dates auxquelles ont été effectuées les interventions correspondantes) : • <u>Élévateur EL16 :</u> ◦ « <i>EL16 godet tape sur paroi expertise changer 26 godet HS</i> » - « 25/11/2025 08:30:00 » ; ◦ « <i>suite predictive 2025, controler la tension des courroies EL16 (courroies detend</i> » - « 17/12/2025 10:00:00 » ; ◦ « <i>EL16 pied elevateur remplacement tambour</i> » - « 05/12/2025 13:41:00 » ; ◦ « <i>EL16 tube alimentation vers pied elevateur fuite pose rustine</i> » - « 25/02/2026 17:00:00 »

- Convoyeur à bande TL6 :
 - « TRANSPORTEUR - MAINTENANCE PRÉVENTIVE ANNUELLE / 4000 H » - « 28/04/2026 00:00:00 » ;
 - « vidange coupleur TL6 suite resultat analyse prelevement » - « 10/10/2025 14:00:00 » ;
 - « TL6 luminaire HS » - « 10/10/2025 16:15 » ;
 - « TL6 changer rouleau tapis » - « 10/10/2025 18:00 » ;
 - « EIPS TL6 » - « 30/10/2025 15:00 » ;
 - « predictive 2025, controler roulement paliers cote reducteur tambour de contraint » - « 17/12/2025 09:00 » ;
 - « TL6 remplacer rouleau HS station et guide » - « 24/12/2025 08:00 » ;
 - « Verification etat de la jonction TL6 » - « 19/03/2026 11:31 » ;
 - « TL6 remplacer rouleau retour » - « 20/03/2026 11:00 » ;
 - « remplacement des rouleau de station TL6 » - « 23/03/2026 07:00 » ;
 - « TL6 surcharge » - « 04/06/2026 16:30 » ;
 - « EIPS » - « 28/04/2026 14:00 ».

- Élévateur EL17 :
 - « MAINT. ANNUELLE - CONTRÔLER GODETS ET ATTACHE » - « 25/07/2024 08:00 » ;
 - « EL 17 déport de bande » - « 19/07/2024 10:00 » ;
 - « EIPS EL17 » - « 04/10/2024 18:00 » ;
 - « EIPS EL17 » - « 09/06/2025 16:00 » ;
 - « Vidange reducteur EL 17 suite resultat analyse 09 06 25 » - « 19/09/2025 08:00 » ;
 - « EL17 vidange coupleur suite resultat analyse d'huile prelevement 090625 » - « 13/10/2025 10:00 » ;
 - « EL17 seconde courroie cote moteur retourné degrade » - « 13/10/2025 09:15 » ;
 - « remplacement des godets EL17 » - « 13/10/2025 14:00 » ;
 - « EL17 agraphe godet expertise » - « 13/10/2025 11:45 » ;
 - « ouverture EL17 pour prise de cote sangle (MTCP) » - « 22/10/2025 14:00 » ;
 - « consignation élévateur 17 » - « 15/06/2026 08:00 ».

Commentaire n° 6 : ces informations reflètent, dans leur ensemble, l'activité et le cycle d'exploitation des installations d'un silo portuaire soumis à autorisation ; cependant, certains désordres consignés dans les fiches de vie prennent une couleur singulière à la lumière de l'incendie survenu le 16 juillet 2026, appelant des investigations approfondies ; aussi, il est attendu que le rapport d'incident (cf. demande n° 1 du présent rapport) établisse ou écarte un lien éventuel entre les interventions précitées et l'origine du sinistre.

Lors du sinistre, l'inspection des installations classées a constaté – et souligné à l'exploitant – qu'une intervention « préventive » relative aux « EIPS » (éléments importants pour la sécurité) du convoyeur à bande TL6 venait tout juste d'être renseignée dans l'outil, au cours même de l'incendie, portant horodatage du « 16/07/2026 11:27:00 ». L'exploitant a soutenu que l'intervention avait bien été effectuée le « 28/04/2026 14:00:00 », mais non renseignée jusqu'alors dans l'outil de GMAO.

Commentaire n° 7 : sur ce point, l'inspection des installations classées observe que l'intervention « TRANSPORTEUR - MAINTENANCE PRÉVENTIVE ANNUELLE / 4000 H », pareillement effectuée le « 28/04/2026 00:00:00 » selon la fiche de vie, a été renseignée dans l'outil de GMAO dès le « 26/05/2026 13:45:00 » ; aussi, le fait que l'intervention « préventive » relative aux « EIPS » du convoyeur TL6 précitée ait été renseignée au cours même du sinistre interpelle, considérant qu'elle aurait été effectuée, a priori, à la même date que l'intervention préventive annuelle des

4 000 heures, et qu'elle aurait, en principe, pu être renseignée dans l'outil de GMAO concomitamment le « 26/05/2026 ».

Par courrier électronique du 21 juillet 2026, l'exploitant a cependant précisé :

- qu'un suivi préventif des équipements était assuré annuellement et suivi dans l'outil de GMAO, avec l'émission d'un bon de travaux à chaque date anniversaire ; ces travaux concernent les maintenances préventives (vidange, graissage, etc.) ; en revanche, toutes les autres interventions sont enregistrées manuellement dans l'outil de GMAO ;
- qu'un document informatique au format Excel – correspondant aux fiches de vie précitées – est établi en début d'année ; chaque intervention est notifiée dans un premier temps, puis le document est utilisé pour l'enregistrement dans l'outil de GMAO ;
- que les maintenances curatives ou d'amélioration sont enregistrées au fur et à mesure dans l'outil de GMAO.

Demande n° 3 : à date de rédaction du rapport, et compte tenu du renseignement le jour du sinistre d'un contrôle préventif réalisé en avril 2026, l'exploitant n'a pas été en mesure d'indiquer son organisation pour s'assurer que l'ensemble des contrôles nécessaires sur son site ont bien été effectués.

En conséquence, l'exploitant précisera avant le 30 octobre 2026 son organisation et/ou son outil de GMAO (notamment ses alertes) permettant de planifier et de suivre le bon déroulement des opérations de maintenance préventive.

En complément, l'inspection des installations classées note que la liste des alarmes remontées au synoptique (extraite et communiquée par l'exploitant par courrier électronique du 20 juillet 2026) mentionne en particulier :

- « 2026-07-16 07:58:30.4720000 » : « Défaut RM Elevateur EL16 » ;
- « 2026-07-16 08:39:29.4150000 » : « Défaut Déport de Bande Bas Droit Elevateur EL17 » ;
- « 2026-07-16 08:39:29.4150000 » : « Défaut Déport de Bande Bas Droit Elevateur EL16 » ;
- « 2026-07-16 08:39:29.4150000 » : « Défaut Coupleur Transporteur a bande TL6 » ;
- « 2026-07-16 08:39:29.4150000 » : « Défaut Déport de Bande Haut Droit Elevateur EL16 » ;
- « 2026-07-16 08:39:30.3840000 » : « Défaut Contrôle Bourrage Transporteur a bande TL6 » ;
- « 2026-07-16 08:39:30.8530000 » : « Défaut Coupleur Elevateur EL16 » ;
- « 2026-07-16 08:39:31.9470000 » : « Défaut Contrôle Bourrage Elevateur EL16 » ;
- « 2026-07-16 08:39:31.9470000 » : « Défaut Déport de Bande Entrée Droite Transporteur a bande TL6 » ;
- « 2026-07-16 08:39:34.4620000 » : « Défaut Discordance Vanne coupe grain VCGEL17 » ;
- « 2026-07-16 08:39:36.0120000 » : « Défaut Discordance Vanne coupe grain VCGEL16 » ;
- « 2026-07-16 09:29:26.7110000 » : « Arrêt d'urgence Transporteur a bande TL6 » ;
- « 2026-07-16 09:29:26.9450000 » : « Défaut Sécurité Transporteur a bande TL6 » ;
- « 2026-07-16 10:12:32.4840000 » : « Défaut Sécurité Elevateur EL17 » ;
- « 2026-07-16 10:12:32.7190000 » : « Arrêt d'urgence 1 Elevateur EL17 ».

Commentaire n° 8 : l'horodatage indique la survenue simultanée de plusieurs défauts sur le circuit de transilage, semblant évoquer la perte brutale de transmission du signal vers le synoptique, possiblement en raison de la destruction par l'incendie des câbles de liaison des EIPS. Ce point devra être détaillé dans le rapport d'incident.

En ce qui concerne le défaut « RM Elevateur EL16 », enregistré à 7h58, l'exploitant a confirmé, par courrier électronique du 22 juillet 2026, qu'il était survenu après l'arrêt du circuit de déchargement, et précisé que ce défaut apparaît lors de la consignation d'une machine. Afin de

valider la consignation, les opérateurs lancent un cycle de remise en marche ; si la consignation est bien réalisée, la machine ne redémarre pas, et affiche un défaut « *Retour de Marche* » (« *RM* »).

Pendant l'intervention du SDIS 76, l'exploitant a indiqué que des boulons avaient été retrouvés au pied de l'élévateur EL16, côté Seine, et que des godets métalliques avaient été retrouvés côté silo, au niveau de l'élévateur EL17.

Sur demande complémentaire de l'inspection des installations classées, l'exploitant a transmis, par courrier électronique du 20 juillet 2026, un corpus photographique des équipements impactés lors du sinistre. L'un des clichés (pris au pied de l'élévateur EL16, côté Seine) montre des boulons et des rondelles, en tout point semblables aux boulons et rondelles de fixations des godets métalliques observables sur un autre cliché pris au niveau du pied de l'élévateur EL17. La bordure de l'un des godets visibles sur le cliché pris en pied d'élévateur EL17 est déformée, comme si le godet avait rencontré un obstacle (sans pour autant pouvoir établir un lien avec le sinistre).

Enfin, les opérateurs ont affirmé que les rouleaux des convoyeurs à bande défectueux, ou qui émettent des sifflements ou des bruits anormaux, sont systématiquement remplacés « *dans l'heure* ».

Type de suites proposées : avec suites
Proposition de suites : demande d'action corrective
Proposition de délais : 2 mois

N° 4 : Nettoyage

Référence réglementaire : article 13 de l'arrêté ministériel du 29 mars 2004
Thème(s) : risques accidentels, état de propreté des installations, fréquence et modalités de nettoyage
Prescription contrôlée : Tous les silos ainsi que les bâtiments ou locaux occupés par du personnel sont débarrassés régulièrement des poussières recouvrant le sol, les parois, les chemins de câbles, les gaines, les canalisations, les appareils et les équipements et toutes les surfaces susceptibles d'en accumuler. La fréquence des nettoyages est fixée sous la responsabilité de l'exploitant et précisée dans les procédures d'exploitation. Les dates de nettoyage doivent être indiquées sur un registre tenu à la disposition de l'inspection des installations classées. Le nettoyage est réalisé à l'aide d'aspirateurs ou de centrales d'aspiration. Ces appareils doivent présenter toutes les caractéristiques de sécurité nécessaires pour éviter l'incendie et l'explosion. Le recours à d'autres dispositifs de nettoyage tels que l'utilisation de balais ou d'air comprimé doit être exceptionnel et doit faire l'objet de consignes particulières.
Constats : Lors du sinistre, l'inspection des installations classées a interrogé l'exploitant sur les opérations de nettoyage menées sur le circuit de transilage impacté, en particulier au niveau du convoyeur à bande TL6 et de sa galerie, eu égard aux procédures renforcées et au contrat établi avec une société spécialisée, consécutivement à l'incendie survenu en galerie sur-cellules du silo CANTELEU 1 au mois de février 2025 (cf. supra). En réponse à cette demande, l'exploitant a concédé que le circuit de déchargement des péniches, et en particulier le convoyeur à bande TL6 et sa galerie, n'était pas intégré dans le parcours de vérification de l'état de propreté, car situé hors silos, mais faisait l'objet d'interventions de nettoyage spécifiques. A ce sujet, un opérateur a présenté trois feuillets, mentionnant notamment : • en date du 19 mars 2026 : « TL6 → [prénom d'un premier opérateur], (<i>au début côté Canteleu</i>) » ; • en date du 20 mars 2026 : « TL6 → [prénom d'un deuxième opérateur], (<i>niveau à la moitié</i>) » ; • en date du 26 mai 2026 : « TL6 → [prénom d'un troisième opérateur] (<i>pas fini</i>) ». Questionné sur la mention « <i>pas fini</i> » figurant sur le feuillet daté du 26 mai 2026, l'opérateur a affirmé que le convoyeur à bande TL6 avait bien fait l'objet d'un nettoyage complet, remontant donc au mois de mai 2026. L'opérateur a précisé que l'intervention se faisait par étapes, au rythme des réceptions de céréales, selon le trafic des péniches et les consignes provenant des opérateurs au synoptique (le nettoyage étant interrompu pour permettre le déchargement). Le nettoyage se fait depuis le silo et l'élévateur EL17, en direction de l'élévateur EL16 et de la Seine. Par courrier électronique du 24 juillet 2026, l'exploitant a indiqué que la galerie du convoyeur à bande TL6 est pourvue d'un tuyau fixe sur toute sa longueur, sur lequel se trouvent des bouches d'aspiration. L'exploitant a également confirmé que le convoyeur à bande TL6 est sous aspiration centralisée et asservi au cyclofiltre du boisseau tampon BT côté Seine et au cyclofiltre des silos CANTELEU 1 et CANTELEU 2 côté falaise.

Sur les clichés transmis par l'exploitant par courrier électronique du 20 juillet 2026, on distingue néanmoins des dépôts de poussière dans la galerie du convoyeur à bande TL6, notamment sur le capotage du convoyeur, sous le convoyeur et sur le moteur du convoyeur. En particulier, les clichés pris dans la galerie, depuis l'élévateur EL16, comme depuis l'élévateur EL17, laissent entrapercevoir une couche de poussière noircie de plusieurs millimètres d'une épaisseur sur le capotage et le châssis du convoyeur, et sur le plancher et le bardage de la galerie. Le capotage en tête de l'élévateur EL16 est pareillement recouvert d'une couche de poussière.

Au cours des échanges, l'exploitant a indiqué que l'activité de réception de péniches battait son plein, à la faveur d'un début de campagne céréalière dynamique (cf. conditions météorologiques) ; ce que traduisent les enregistrements du registre de suivi des réceptions. Comme indiqué au premier point de contrôle du présent rapport, une réception d'orge fourragère – particulièrement susceptible de générer de la poussière par frottement – avait eu lieu la veille. L'exploitant a reconnu que la cadence de réception était de nature à favoriser l'empoussièrement du convoyeur et de sa galerie, malgré les opérations de nettoyage précitées.

L'exploitant a ajouté qu'une réflexion avait été engagée – préalablement au sinistre – avec les opérateurs pour précisément :

- substituer le convoyeur à bande par un transporteur à chaîne (« redler ») ; cet équipement permet en effet de contenir plus efficacement les émissions de poussières ;
- modifier les procédés et modalités de nettoyage de la galerie et du convoyeur à bande TL6.

Commentaire n° 9 : nonobstant les déclarations précitées de l'exploitant, l'état d'empoussièrement des installations de transilage, tel que le montrent les clichés transmis par courrier électronique du 20 juillet 2026, n'est pas satisfaisant, et a pu contribuer au départ de feu et à son développement.

Commentaire n° 10 : au regard des conditions d'exploitation et du volume d'activité de réception de péniches, il apparaît que la fréquence des opérations de nettoyage des équipements de transilage – entre autres – n'est pas suffisante. Pour le cas particulier du convoyeur à bande TL6, la conjugaison de plusieurs facteurs pourrait avoir offert des conditions favorables à un départ de feu, dont :

- l'absence d'opération de nettoyage – et de vérification de l'état de propreté – depuis le 26 mai 2026, soit depuis près d'un mois et demi ; l'absence de vérification de l'état de propreté constitue en soi un manquement critique ;
- la forte activité de réception de céréales par péniches (dont de l'orge fourragère, la veille du sinistre), émettrice de poussière, susceptible de s'accumuler et de former des merlons aux abords du convoyeur à bande, sur les rouleaux et autres organes en rotation.

Commentaire n° 11 : les éléments recueillis et les constats établis dans le cadre du sinistre du 16 juillet 2026 indiquent que l'exploitant doit encore renforcer ses modalités de nettoyage, aussi bien en termes de fréquence de vérification de l'état de propreté de toutes ses installations et d'intervention, que de soin apporté aux opérations elles-mêmes, et subséquemment, de consignation de la traçabilité de l'intégralité de ces opérations. L'inspection recommande que l'exploitant réalise une vérification systématique, avant chaque réception de péniche, de l'état de propreté du système de convoyage.

Demande n° 4 : considérant ce qui précède, l'inspection des installations classées propose à monsieur le préfet de mettre en demeure l'exploitant de respecter, comme ce fut le cas également à l'issue de l'incendie de janvier 2025, l'article 13 de l'arrêté ministériel du 29 mars 2004 relatif au nettoyage des installations.

Type de suites proposées : avec suites

Proposition de suites : mise en demeure, respect de prescription

N° 5 : Vérification de la conformité des installations électriques & thermographie

Référence réglementaire : article 9 de l'arrêté ministériel du 29 mars 2004
Thème(s) : risques accidentels, rapports annuels Q18 & Q19
Prescription contrôlée : [...] Dans les locaux de l'établissement susceptibles d'être à l'origine d'incendies, notamment lorsqu'ils ont été identifiés dans l'étude de dangers, les installations électriques, y compris les canalisations, doivent être conformes aux prescriptions de l'article 422 de la norme NF C 15-100 relative aux locaux à risque d'incendie. Le silo est efficacement protégé contre les risques liés aux effets de l'électricité statique, des courants vagabonds et de la foudre. Les appareils et systèmes de protection susceptibles d'être à l'origine d'explosions, notamment lorsqu'ils ont été identifiés dans l'étude de dangers, doivent au minimum : - appartenir aux catégories 1D, 2D ou 3D pour le groupe d'appareils II (la lettre "D concernant les atmosphères explosives dues à la présence de poussières) telles que définies dans le décret n° 96-1010 du 19 novembre 1996 relatif aux appareils et aux systèmes de protection destinés à être utilisés en atmosphère explosible ; - ou disposer d'une étanchéité correspondant à un indice de protection IP 5X minimum (enveloppes "protégées contre les poussières dans le cas de poussières isolantes, norme NF 60-529), et posséder une température de surface au plus égale au minimum des deux tiers de la température d'inflammation en nuage et de la température d'inflammation en couche de 5 mm diminuée de 75 °C. L'exploitant doit tenir à la disposition de l'inspection des installations classées un rapport annuel. Ce rapport est constitué des pièces suivantes : - l'avis d'un organisme compétent sur les mesures prises pour prévenir les risques liés aux effets de l'électricité statique et des courants vagabonds ; - l'avis d'un organisme compétent sur la conformité des installations électriques et du matériel utilisé aux dispositions du présent arrêté. Un suivi formalisé de la prise en compte des conclusions du rapport doit être tenu à la disposition de l'inspection des installations classées. [...]
Constats : Sur demande de l'inspection des installations classées, l'exploitant a communiqué, par courrier électronique du 20 juillet 2026, les rapports de vérification de la conformité des installations électriques (Q18) et de contrôles thermographiques (Q19) pour les années 2024 et 2025, tout en précisant que les contrôles avaient été effectués en 2026, et en annonçant que les rapports correspondants seraient transmis dès réception. La consultation des rapports Q18 et Q19 pour les années 2024 et 2025 montre que des défauts ont été identifiés, et présentent un risque d'incendie ou d'explosion. Ces défauts concernent cependant des installations sans lien avec le sinistre du 16 juillet 2026. En outre, des mentions manuscrites figurent sur les rapports, confirmant que chaque défaut a bien été résorbé (la date de réalisation de l'intervention est précisée). <u>Demande n° 5 :</u> l'exploitant transmettra à l'inspection des installations classées, <u>dès réception</u> , les rapports de vérification Q18 et Q19 au titre de l'année 2026.
Type de suites proposées : sans suite