

Unité départementale Rouen-Dieppe
1, rue Dufay
76100 Rouen

Rouen, le 29/03/2024

Rapport de l'Inspection des installations classées

Visite d'inspection du 14/03/2024

Contexte et constats

Publié sur  **GÉORISQUES**

TCAR

15, rue de la Petite Chartreuse
76000 Rouen

Références : UDRD-2024-03-T-216
Code AIOT : 0005801805

1) Contexte

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 14/03/2024 dans l'établissement TCAR implanté 15, rue de la Petite Chartreuse B.P. 99 76000 Rouen. L'inspection a été annoncée le 11/03/2024. Cette partie « Contexte et constats » est publiée sur le site internet Géorisques (<https://www.georisques.gouv.fr/>).

Le 21 février 2024, la DREAL Normandie a été sollicitée pour avis par la MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE à propos d'une demande de permis de construire déposée par la MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE et relative à la construction, au niveau du dépôt de bus de la TCAR, « *de deux cuves de sprinklage, d'un local technique et de la construction de 4 murs coupe-feu en pignon d'un remisage existant* ». S'agissant de modifications opérées sur un site classé ICPE exploité par la TCAR, l'inspection a souhaité diligenter une visite d'inspection afin de connaître le contexte et l'étendue des modifications projetées.

Cette visite d'inspection a également été l'occasion de vérifier la conformité réglementaire des installations existantes de recharge électrique pour les bus.

Les informations relatives à l'établissement sont les suivantes :

- TCAR
- 15, rue de la Petite Chartreuse B.P. 99 76000 Rouen
- Code AIOT : 0005801805
- Régime : Enregistrement
- Statut Seveso : Non Seveso
- IED : Non

La TCAR est autorisée, par arrêté préfectoral du 25/03/1987, à exploiter un atelier de réparation et d'entretien de véhicules au 15, rue de la Petite Chartreuse à Rouen. Le site est par ailleurs doté d'une station-service sous le régime de la déclaration à destination des bus thermiques, ainsi que d'aires de recharge électrique pour les bus électriques (38 bornes de recharge). La puissance maximale de courant utilisable est de 2,04 MW.

L'exploitation de ces ateliers de charge est réglementée par l'arrêté ministériel du 03/08/2018 relatif aux prescriptions générales applicables aux ateliers de charge contenant au moins 10 véhicules de transport en commun de catégorie M2 ou M3 (véhicule conçu et construit pour le transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, plus de 8 places assises) fonctionnant grâce à l'énergie électrique et soumis à déclaration sous la rubrique n° 2925-2.

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 ⁽¹⁾	Proposition de délais
2	Implantation des activités de recharges électriques	Arrêté Ministériel du 03/08/2018, article 2.1.1	Demande de justificatif à l'exploitant	2 mois
4	Conception des équipements de charge	Arrêté Ministériel du 03/08/2018, article 2.3.1	Demande d'action corrective	1 mois
6	Dispositif d'urgence et systèmes de sécurité	Arrêté Ministériel du 03/08/2018, article 4.1	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

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

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Autre information
1	Projet de modification des conditions d'exploitation	Arrêté Préfectoral du 25/03/1987, article Titre 1	Sans objet
3	Règles relatives aux autres équipements de l'établissement	Arrêté Ministériel du 03/08/2018, article 2.1.3	Sans objet
5	Conception du local de remisage des véhicules accidentés	Arrêté Ministériel du 03/08/2018, article 2.3.3	Sans objet

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

Le site est déjà déclaré depuis 2022 au titre de la rubrique 2925-2 (Ateliers de charge d'accumulateurs électriques) sous le régime de la déclaration pour un seuil d'activité de 2,04 MW (38 bornes). Le projet de modifications va impliquer l'ajout de 72 bornes supplémentaires à destination de bus électriques articulés dont la réception est prévue à l'automne 2024. La puissance maximale de courant utilisable sera portée à environ 11,5 MW. Les activités restent sous le régime de la déclaration. Aussi, le projet ne constitue pas une extension au sens de l'article R 181-46 du code de l'environnement et ne nécessite pas l'organisation d'une nouvelle consultation du public. L'exploitant a été informé que les modifications doivent cependant être notifiées au préfet avant leur mise en service (notification possible en ligne via le site service-public.fr) et que les activités devront s'exercer en conformité avec les dispositions prévues par l'arrêté ministériel du 03/08/18 *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*. Enfin, l'inspection prend bonne note que l'exploitant a prévu des mesures additionnelles de sécurité visant la prévention du risque accidentel (système d'extinction automatique ; murs coupe-feu).

Pour ce qui concerne l'exploitation des installations de recharge électriques existantes, des demandes sont formulées à l'exploitant, particulièrement concernant le système de détection automatique d'incendie. L'exploitant y répondra dans les délais indiqués.

2-4) Fiches de constats

N° 1 : Projet de modification des conditions d'exploitation

Référence réglementaire : Arrêté Préfectoral du 25/03/1987, article Titre 1
Thème(s) : Situation administrative, Projet de modification des conditions d'exploitation
Prescription contrôlée : [...] 1°) Les installations seront situées et installées conformément aux plans joints à la demande. Tout projet de modification ou d'extension devra faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès des services préfectoraux.
Constats : En visite, l'exploitant accompagné de la METROPOLE ROUEN NORMANDIE a indiqué que le permis de construire intervenait dans le cadre du projet suivant : installation de 72 nouvelles bornes de recharge électrique en plus des 52 existantes sur le dépôt. Ces bornes sont destinées à alimenter une flotte de bus électriques articulés dont la livraison est prévue en novembre 2024. Il est prévu que ces 72 bornes soient implantées sous 2 vastes auvents d'environ 4 200 m ² chacun, lesquels sont situés à une dizaine de mètres l'un de l'autre. L'inspection a constaté lors de sa visite que les travaux d'installation de ces bornes étaient en cours. Le site est déjà déclaré depuis 2022 au titre de la rubrique 2925-2 sous le régime de la déclaration pour un seuil d'activité de 2,04 MW (38 bornes de charge). Le projet va impliquer l'ajout de 72 bornes de 120 kW chacune ainsi que la prise en compte des 14 bornes déjà en place d'environ 55 kW chacune. La puissance maximale de courant utilisable sera portée à environ 11,5 MW. Néanmoins, les activités resteront sous le régime de la déclaration. En conséquence, le projet ne constitue pas une extension au sens de l'article R 181-46 du code de l'environnement.

L'exploitation de ces activités sera soumise au respect des dispositions prévues par l'arrêté ministériel du 03/08/18 susvisé.

En séance, l'exploitant a déclaré que le projet sera conforme avec l'ensemble de ces dispositions. Il précise par ailleurs que des mesures complémentaires sont prévues (objet de la demande de permis de construire). En effet, en lien avec le SDIS et du système assurantiel, l'exploitant prévoit :

- l'installation d'un système d'extinction automatique d'incendie sous les 2 auvents. Cela implique la construction de locaux techniques associés ainsi que l'installation d'une réserve d'eau de 702 m³ minimum ;

- l'installation, en pignon des auvents, de 4 murs en bardage coupe-feu (tenue au feu non connue), et ce, afin d'isoler les 72 aires recharge du parking extérieur pour bus, dont les plus proches stationnements seront possiblement à moins de 10 mètres.

En outre, il est prévu l'installation d'une réserve d'eau supplémentaire de 480 m³ minimum à destination du SDIS.

En conséquence, l'inspection prend bonne note que l'exploitant a prévu des mesures additionnelles visant la prévention du risque accidentel. Ces mesures sont de nature à limiter les effets dominos sur le site. Notamment, l'implantation de murs coupe-feu est de nature à isoler les activités de recharge électrique des activités d'entretien de véhicules et de station-service de l'établissement.

En conclusion, l'inspection informe l'exploitant que les modifications projetées sont notables mais ne nécessitent pas l'organisation d'une nouvelle consultation du public. Avant la mise en service du projet, les modifications doivent cependant faire l'objet d'une notification à M. le Préfet. Cette notification est possible en ligne via le site service-public.fr.

Type de suites proposées : Sans suite

N° 2 : Implantation des activités de recharges électriques

Référence réglementaire : Arrêté Ministériel du 03/08/2018, article 2.1.1

Thème(s) : Risques accidentels, Implantation des activités de recharges électriques

Prescription contrôlée :

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. [...]

Constats :

Les bornes de recharge électrique en service sont situées au Nord du dépôt en limite de parcelle. L'implantation de ces installations soumises à déclaration sous la rubrique 2925 a fait l'objet d'un porter-à-connaissance déposé le 3 août 2022. Ce document faisait état d'une distance des installations à plus de 15 mètres des limites de propriété. Dans les faits, l'inspection note en visite que la limite de propriété se situe en contre-haut approximativement à moins de 8 mètres des aires de charge, la distance pouvant varier selon la localisation de celles-ci. De l'autre côté de la limite de propriété, se trouvent une voie ouverte à la circulation routière et piétonne (rue des petites eaux de Robec) puis le cours d'eau Le Robec.

L'arrêté ministériel prévoit que, 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. Dans ce cas, l'exploitant doit pouvoir justifier à l'inspection, plan à l'appui, qu'il respecte ces dispositions (demande n° 1). Il y répondra <u>sous 2 mois</u> . A défaut, et en vertu de l'article 1er de l'AMPG du 03/08/2018, une adaptation des prescriptions devra être sollicitée à l'appui de mesures compensatoires visant à maintenir un niveau de risque équivalent.
Type de suites proposées : Avec suites
Proposition de suites : Demande de justificatif à l'exploitant
Proposition de délais : 2 mois

N° 3 : Règles relatives aux autres équipements de l'établissement

Référence réglementaire : Arrêté Ministériel du 03/08/2018, article 2.1.3
Thème(s) : Risques accidentels, Règles relatives aux autres équipements de l'établissement
Prescription contrôlée : 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.
Constats : Lors de la visite d'inspection, il a été constaté que 2 véhicules thermiques étaient stationnés à proximité d'une aire de recharge pour bus électrique (moins de 10 m). Postérieurement à la visite d'inspection et par courrier électronique du 18/03/2024, l'exploitant a déclaré avoir déplacé ces véhicules (photo à l'appui). L'inspection appelle donc la vigilance de l'exploitant pour garantir en tout temps le respect des distances minimales prévues par la réglementation. Par ailleurs, d'après les plans présents dans le dossier de demande de permis de construire (cf. projet détaillé en fiche de constat n°1), et les explications fournies lors de la visite, il apparaît que le local qui sera destiné à accueillir les motopompes du système d'extinction automatique d'incendie sera situé à plus de 10 mètres des aires de charge les plus proches, ce qui satisfait à la prescription réglementaire.
Type de suites proposées : Sans suite

N° 4 : Conception des équipements de charge

Référence réglementaire : Arrêté Ministériel du 03/08/2018, article 2.3.1
Thème(s) : Risques accidentels, Conception des équipements de charge
Prescription contrôlée : 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. 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. 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. 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.
Constats : Par sondage le jour de la visite, il a été constaté que les bornes de charge en service : – étaient identifiables par une affiche apposée dessus ; – apparaissaient protégées des chocs mécaniques du fait de la présence de butoirs de roues pour les bus en stationnement ; – présentaient un arrêt coup de poing permettant de couper la charge électrique en cas de besoin. Un test de l'arrêt d'urgence de la borne n°39 a été réalisé en visite, avec succès. Par ailleurs, au niveau du local SSI, l'inspection a noté la présence d'une protection électrique de second niveau via 5 arrêts d'urgence : – 1 arrêt d'urgence coupant l'alimentation générale du site ; – 2 arrêts d'urgence permettant de couper les points de charge existants répartis en 2 groupes distincts ; – 2 arrêts (non en service actuellement) qui serviront à couper l'alimentation électrique des bornes qui seront installées prochainement dans le cadre du projet évoqué en fiche de constat n° 1. En revanche, il a été constaté que le système de rappel de certains flexibles de distribution électrique n'était pas optimal : certains flexibles « <i>traînaient</i> » au sol.

<u>Demande n° 2</u> : L'exploitant doit remédier à cette situation de façon à ce qu'il ne puisse pas y avoir de risque d'arrachement (délai : <u>1 mois</u>).
Type de suites proposées : Avec suites
Proposition de suites : Demande d'action corrective
Proposition de délais : 1 mois

N° 5 : Conception du local de remisage des véhicules accidentés

Référence réglementaire : Arrêté Ministériel du 03/08/2018, article 2.3.3
Thème(s) : Risques accidentels, Conception du local de remisage des véhicules accidentés
Prescription contrôlée : Conception du local de remisage des véhicules accidentés dont la batterie est endommagée ou des véhicules dont la batterie est défaillante. Une procédure est mise en place permettant de détecter des batteries endommagées ou défaillante 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. 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 défaillante. Lorsqu'un local de remisage est disponible dans l'installation, son emplacement est matérialisé, par exemple par à travers un panneautage « batterie accidentée ou défaillante ». L'aire est organisée de façon à permettre l'accès au personnel des services de secours. Tout stockage de matières inflammables ou comburantes (autres que les réservoirs des véhicules) est interdit dans le local de remisage. Constats : Le site dispose d'un local de remisage à l'ouest du site, à plus de 50 mètres des premières bornes de charge existantes. Celui-ci est constitué de blocs béton empilables. Ce local, d'une longueur d'une vingtaine de mètres, est conçu pour le stationnement d'un bus qui présenterait un défaut de batterie. Chaque pignon est laissé ouvert pour l'entrée et la sortie du bus, mais il est noté la présence, à proximité, d'un stock de blocs béton à disposer en cas de besoin aux pignons pour fermer le local et isoler la zone. L'exploitant a présenté en séance la procédure associée intitulée « <i>procédure de détection de batterie endommagée ou défaillante à l'entrée du dépôt</i> » et datée du 08/08/2022. Cette procédure détaille la manière de procéder pour isoler les bus électriques à batterie défaillante (communication d'un défaut de batterie au tableau de bord du véhicule) et/ou endommagée à la suite d'un accident. La durée d'isolement maximale des véhicules est fixée à 48 h, ce qui est conforme à la réglementation. Enfin, la procédure détaille les coordonnées de 2 entreprises en capacité d'enlever le véhicule défaillant ou sa batterie associée.

Un registre est disponible dans ce local. Après consultation, le registre mentionne un isolement réalisé le 2/12/2022 à 6h30 du fait d'une « <i>émanation de fumées blanche à l'arrière du véhicule en station</i> ». L'exploitant a indiqué qu'il ne s'agissait pas d'un incident impliquant la batterie. Il est noté que le registre ne mentionne pas la date et l'heure de fin d'isolement. À l'avenir, l'exploitant doit s'assurer que le registre est correctement rempli.
Type de suites proposées : Sans suite

N° 6 : Dispositif d'urgence et systèmes de sécurité

Référence réglementaire : Arrêté Ministériel du 03/08/2018, article 4.1
Thème(s) : Risques accidentels, Dispositif d'urgence et systèmes de sécurité
Prescription contrôlée : 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. Constats : Un système de détection automatique d'incendie est présent au niveau des aires de recharge électrique. Il s'agit d'un réseau de 12 caméras thermiques dont le signal électrique est reporté à la centrale incendie de l'établissement. D'après l'exploitant, un report depuis cette centrale est également effectif vers une centrale dédiée aux caméras thermiques. L'exploitant indique que la détection actionne (via la centrale SSI du site) une alarme d'évacuation incendie au sein du site, et il précise que du personnel en capacité de traiter l'alarme est présent sur le site en tout temps (7 jours sur 7 et 24 heures sur 24). En cas de dégagement de fumée ou de chaleur au niveau de l'une des bornes de recharge, l'exploitant dispose de fiches « <i>réflexe</i> ». L'une des interventions consiste, dans la mesure du possible, en l'évacuation des véhicules mitoyens de façon à limiter la propagation de l'incident aux autres véhicules. En visite au niveau de la centrale dédiée aux caméras thermiques, il a été constaté que la caméra thermique n° 12 était « <i>hors service</i> ». Dès lors, l'inspection a demandé à l'exploitant de procéder aux investigations nécessaires de façon à remettre en service cette caméra. Par courrier électronique du 25/03/24, l'exploitant a déclaré avoir fait intervenir un prestataire compétent pour ce faire. Il s'agissait d'un défaut sur le câble de connexion entre la caméra et la centrale. Il est ensuite déclaré que la centrale n'a « <i>plus de défaut et est opérationnelle</i> ». L'exploitant n'a pas été en capacité de présenter en séance un rapport de contrôle du système de détection incendie par un organisme compétent. Or, la chaîne de sécurité (capteur, transmission du signal, déclenchement de l'alarme) doit pouvoir être testée et contrôlée a minima tous les ans et ce, afin d'en garantir son bon fonctionnement. Par ailleurs, il semble que les capteurs des caméras doivent faire l'objet d'un étalonnage périodique en fonction des recommandations du constructeur.

Demande n° 3 : sous 2 mois, l'exploitant fait procéder à un contrôle du dispositif de détection incendie par un organisme compétent, lequel doit comprendre le test de l'ensemble de la chaîne de détection du système sur l'ensemble des caméras du réseau. Le rapport de contrôle sera transmis à l'inspection.

Par ailleurs, il a été discuté en séance du seuil de détection des caméras thermiques. Selon l'exploitant, celui-ci est établi à 550 °C. L'inspection s'interroge quant à ce seuil qui apparaît élevé et qui va probablement détecter un emballement thermique déjà bien entamé avec présence de flamme. En lien avec des personnes compétentes, il semble nécessaire que l'exploitant se réinterroge sur ce seuil de sécurité. Celui-ci doit pouvoir être fixé pour permettre une détection précoce de tout échauffement, tout en s'exonérant des « *fausses alertes* » lesquelles peuvent par exemple être provoquées par les reflets du soleil ou bien par le passage d'un véhicule (chaleur au pot d'échappement).

Demande n° 4 : sous 2 mois, l'exploitant transmet à l'inspection les conclusions des réflexions engagées à ce sujet et l'informe des éventuelles actions correctives entreprises, et ce, afin de garantir la bonne conception du système de détection incendie.

Le seuil doit être défini sous la responsabilité de l'exploitant.

Type de suites proposées : Avec suites

Proposition de suites : Demande d'action corrective

Proposition de délais : 2 mois