



République française
Polynésie française

Pū Ti'aauraae Faaineineraa Tōro'a

EXAMEN PROFESSIONNEL DE LA FONCTION PUBLIQUE COMMUNALE AU TITRE DE L'ANNÉE 2025

RÉSOLUTION D'UN CAS CONCRET

CORRIGÉ

SPÉCIALITÉ : « TECHNIQUE »
CADRE D'EMPLOIS : MAÎTRISE » (CATÉGORIE B)
GRADE : TECHNICIEN PRINCIPAL

Durée : 3 h 00

Coefficient : 1

⚠ A lire attentivement avant de traiter le sujet ⚠

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom, ni votre prénom, ni signature, paraphe ou nom de collectivité, même fictifs, et aucune initiale, numéro, ou autre indication étrangère au traitement du sujet.
- Seul l'usage d'un stylo à bille ou à encre de couleur noir est autorisé. L'utilisation d'une autre couleur, d'un surligneur, d'un crayon à papier ou porte-mine peut être considérée comme un signe distinctif.
- Ne pas utiliser de stylo bille effaçable par friction (dit « friXion »), ni les encres claires
- Les feuilles de brouillons ne seront pas prises en compte.
- Les copies supplémentaires seront insérées à l'intérieur de la première copie. Aucun trombone ou agrafe ne doit être fixé aux copies.
- Tous les candidats doivent remettre une copie, même blanche. Dans cette hypothèse, ils signent leur copie en indiquant « copie blanche ».

Ce document comprend un sujet de 2 pages et un dossier de 20 pages.
S'il est incomplet, en avertir un surveillant.

EXAMENS PROFESSIONNELS POUR L'ACCÈS AU GRADE DE TECHNICIEN PRINCIPAL
(catégorie B)

Spécialité « **Technique** »

Domaine « **Bâtiment** »

SESSION 2025

Résolution d'un cas concret,

A partir d'un dossier à caractère administratif, assorti de plusieurs questions destinées à mettre le candidat en situation professionnelle.

Durée : 3 h 00
Coefficient : 1

SUJET :

À la suite d'une réunion de travail portant sur la gestion des espaces communs de la mairie, le stationnement des véhicules du personnel et des services ressort comme un enjeu important. D'autant qu'il a été soulevé à maintes reprises :

- Le manque de places,
- la situation de parking en sous-sol du bâtiment,
- la question du stationnement des « véhicules hybrides ou électriques » et véhicules de grands gabarits (type véhicule double cabine 4x4 tout-terrain à la limite du PL).

Vous êtes Responsable des bâtiments, en charge de l'hygiène et sécurité au travail de votre commune et à ce titre votre DGS vous demande, en vous aidant des éléments de contexte, du corpus joint et de votre expérience professionnelle, de rédiger à son attention une note devant lui permettre d'être éclairé sur les aspects suivants :

- Quelles sont les obligations et responsabilités du maire en matière d'aménagement de parcs de stationnement des bâtiments communaux ?**
- La gestion d'un parc de véhicules comportant des véhicules hybrides ou électriques présente-t-elle des risques supérieurs à celle d'un parc de véhicules thermiques ?**
- Quelles sont les actions concrètes à mettre en œuvre pour améliorer la gestion du stationnement ? Développez en trois.**

Instructions pour le candidat :

- Utilisez les documents fournis pour étayer vos réponses.
- Organisez vos réponses de manière logique et structurée.
- Proposez des solutions pratiques et opérationnelles.

DOCUMENTS JOINTS

Document 1 : Données chiffrées sur le sujet (**1 page**) ;

Document 2 : Extrait du guide CGF « La gestion de l'hygiène et de la sécurité dans la fonction publique des communes de Polynésie française » (**1 page**) ;

Document 3 : Rôle du Maire en matière de sécurité dans les Établissements Recevant du Public (**2 pages**) ;

Document 4 : Article A.132-6 du code de l'aménagement de la Polynésie française (**1 page**) ;

Document 5 : « Loi du pays » n° 2024-13 du 15 juillet 2024 relative au déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques (**2 pages**) ;

Document 6 : Extrait code de la construction et de l'habitation (Non applicable en Polynésie française) (**3 pages**) ;

Document 7 : Extrait du rapport n°014095-1 CGEDD / n°21090R IGA sur « Le renforcement de la protection incendie dans les parkings couverts et le déploiement des bornes de recharge électrique – juillet 2022 » (**5 pages**) ;

Document 8 : Article de presse « *Une voiture hybride prend feu avec le conducteur à son bord* », Polynésie la 1^{ère}, publié le 29 août 2022 (**1 page**) ;

Document 9 : Article de presse « *CHPF – Le parking souterrain rouvre 7 mois après l'incendie* », Tahiti Infos, Publié le 21 décembre 2014 (**1 page**) ;

Document 10 : Article de presse « *Les voitures électriques n'ont-elles pas leur place dans les parkings ?* », Radio-télévision belge de la Communauté française (RTBF.BE), Publié le 14 février 2022 (**2 pages**) ;

Document 11 : Article de presse « *Wigo une application de covoiturage bientôt lancée et subventionnée par le pays* », Tahiti nui Télévision (TNTV), Publié le 24 avril 2024 (**1 page**).

DOCUMENT 1

Données chiffrées sur le sujet – tableau de synthèse

Catégorie ERP mairie	5ème W
Nombre de visiteurs hors personnels	> 300 personnes
Nombre d'agents affectés à la mairie	80 dont 4 PMR
Places de stationnement au sous-sol	
• Nombre de places de parking automobiles	30
• Nombre de places 2 roues	0
Nombre de véhicules	
• Thermiques	
○ Automobiles	40 personnels et 10 de services, dont 2 PMR
○ Scooter/moto	15 personnels et 10 de services
• Hybrides/électriques	
○ Automobiles	10 personnels et 2 de services
○ Scooter/moto	0

DOCUMENT 2

Extrait du "mode d'emploi" LA GESTION DE L'HYGIÈNE ET DE LA SÉCURITÉ DANS LA FONCTION PUBLIQUE DES COMMUNES DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE [...]

A- L'agent en charge de la mise en œuvre des règles d'hygiène et de sécurité (AHST)

LES MODALITÉS DE SA NOMINATION	Il appartient à l'autorité de nomination de veiller à la sécurité et à la protection de la santé des agents placés sous son autorité. À cet égard, l'autorité de nomination désigne par arrêté , sur le principe du volontariat , un agent chargé d'assurer, sous sa responsabilité, la mise en œuvre des règles d'hygiène et de sécurité.
QUELLES SONT SES MISSIONS ?	La mission de l'agent désigné est d'assister et de conseiller l'autorité de nomination auprès de laquelle il est placé dans la mise en œuvre des règles de sécurité et d'hygiène au travail visant à : <ul style="list-style-type: none">- prévenir les dangers susceptibles de compromettre la sécurité ou la santé des agents ;- améliorer l'organisation et l'environnement du travail en adaptant les conditions de travail ;
QUELLES SONT SES MISSIONS ?	<ul style="list-style-type: none">- faire progresser la connaissance des problèmes de sécurité et des techniques propres à les résoudre ;- veiller à l'observation des prescriptions législatives et réglementaires prises en ces matières ainsi qu'à la bonne tenue des registres de sécurité dans tous les services (article 99 du décret n° 2011-1551 du 15 novembre 2011).
QUELLES SONT SES MOYENS ?	Pour assurer sa fonction il devra : <ul style="list-style-type: none">✓ avoir accès à tous les locaux ;✓ observer, dialoguer, analyser, alerter, conseiller et impulser des actions ;✓ être informé de ce qui se fait en matière d'hygiène et de sécurité ; <input type="checkbox"/> Il peut être déchargé d'une partie de ses tâches.
QUELLES SONT SES RESPONSABILITÉS ?	L'AHST : <ul style="list-style-type: none">- assure ses missions sous la responsabilité du maire qui l'a désigné (ce qui n'exonère pas celle-ci de sa responsabilité) ;- exerce un rôle de conseil et d'assistance et non pas un rôle de direction, de contrôle ou d'inspection ;- peut être mis en cause lors d'une procédure pénale ou civile au même titre que tout agent à qui il appartient d'une façon générale de veiller dans l'exercice de ses fonctions à l'application et au respect de la réglementation en matière d'hygiène et de sécurité.
LA FORMATION	Une formation préalable à la prise de fonction et une formation continue sont dispensées aux agents désignés en matière d'hygiène et de sécurité par le centre de gestion et de formation. <i>Nota bene :</i> <i>Les modalités de cette formation sont précisées dans le catalogue de formation (édition 2013) qui vous a été fourni par le CGF.</i>

Source : <https://www.cgf.pf>

DOCUMENT 3



Rôle du Maire en matière de sécurité dans les Établissements Recevant du Public

Mise à jour : 17 mai 2017

Les avis des commissions s'adressent en premier lieu aux exploitants d'E.R.P. qui doivent s'assurer que leurs installations sont construites et exploitées en conformité avec les règles de sécurité. Cependant la loi impose à l'autorité municipale des obligations dont le non-respect est de nature à engager sa responsabilité.

➤ **Ses obligations**

Selon l'article L2212-2 du code général des collectivités territoriales (annexe IV-2), le maire est chargé sur le territoire de sa commune de la police municipale. Ce texte donne au maire, premier magistrat de la commune, en qualité de représentant de l'Etat, des pouvoirs de police qu'il exerce sous le contrôle du préfet du département (ordre public, sûreté, sécurité, salubrité publiques...). Son obligation de sécurité se traduit notamment par une mission de prévention des risques incendie. Dans ce cadre, il est garant des mesures préventives contre les risques d'incendie et de panique dans les ERP. En vertu de l'article R123-27 du code de la construction et de l'habitation (annexe IV-3), l'autorité municipale doit veiller à l'application du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les ERP.

Il appartient au maire d'autoriser les travaux d'un ERP ou d'un IGH sur le territoire de sa commune (*article L111-8 du code de la construction et de l'habitation – annexe IV-3*).

➤ **Avis obligatoire des commissions de sécurité incendie et d'accessibilité**

Pour l'aider dans sa mission, le maire dispose des moyens du service départemental d'incendie et de secours (SDIS). Ainsi il doit consulter les commissions de sécurité et d'accessibilité pour tout établissement recevant du public. **Le permis de construire d'un ERP ne peut être délivré qu'après avis de la sous-commission départementale de sécurité et de la sous-commission d'accessibilité compétentes. Il en est de même pour toute autorisation de travaux (aménagement ou modification) (articles R111-19-17 et R123-22 du code de la construction et de l'habitation – annexe IV-3).**

D'une manière générale, le maire :

- **établit annuellement la liste des ERP existant sur le territoire de sa commune.** Il transmet cette liste au préfet (préfecture ou sous-préfecture selon l'arrondissement) qui la communique au SDIS chargé de tenir à jour la base de données des ERP du département. (*article R123-47 du code de la construction et de l'habitation – annexe IV-3 - et circulaire du 22 juin 1995 relatif au décret du 8 mars 1995*) ;
- **est responsable du suivi des avis rendus par les commissions sur les ERP implantés sur sa commune.** Si les exploitants des ERP sont les premiers responsables du respect du règlement de sécurité dans leur établissement, engageant ainsi leur responsabilité civile voire pénale, l'autorité municipale doit s'assurer que ces derniers mettent bien en oeuvre les prescriptions émises par les commissions dans leur avis. **Le maire doit notamment être particulièrement attentif au suivi des avis défavorables émis par les commissions** et prendre les décisions appropriées à chaque situation rencontrée.

Rappel : les exploitants des lycées et des collèges sont respectivement le Conseil Régional et le Conseil Général. Ils sont donc les interlocuteurs privilégiés des maires pour ces établissements (envoi des procès-verbaux, levée des prescriptions...).

➤ Ses responsabilités

Si un sinistre se produit dans un ERP : La responsabilité civile de la commune peut être engagée si des omissions, des négligences ou des insuffisances sont constatées dans le suivi et le contrôle des ERP par les services municipaux.

L'article 221-6 du code pénal (annexe IV-4) rappelle que le fait de causer la mort d'autrui, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45000 € d'amende. Dans ce cadre **la responsabilité pénale du maire peut donc également être engagée**. En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 75000 € d'amende.

Dans le cas où les maires ne prendraient pas toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité dans les ERP dont ils ont la charge, le préfet dispose d'un pouvoir de substitution lui permettant de prendre toutes les dispositions nécessaires en lieu et place du maire (article L.2215-1 du code général des collectivités territoriales – annexe IV-2).

Sécurité incendie

➤ Le maire, un membre essentiel de la commission de sécurité

Les obligations du maire en matière de suivi des ERP et les responsabilités qui en découlent sont très importantes. **Afin de vous aider à assumer cette charge, les commissions de sécurité sont des outils indispensables pour vous conseiller et éclairer vos décisions.**

Les avis des commissions vous permettent d'établir un diagnostic objectif sur le risque présenté par un ERP. Ils vous donnent les arguments et les motifs qui vont fonder vos décisions à l'égard des exploitants : ouverture, fermeture, poursuite d'exploitation...

C'est pour cette raison que **le maire ou son représentant est un membre essentiel des commissions. Sa présence est obligatoire pour que ces dernières puissent se réunir.**

➤ Les ERP de 5ème catégorie sans locaux à sommeil

Les établissements de 5ème catégorie ne comprenant pas de locaux à sommeil bénéficient de dispositions particulières tenant compte de la faible occupation des locaux.

Ces établissements sont assujettis aux dispositions du règlement de sécurité prévues pour les « petits » établissements.

Tous les travaux visant à créer, modifier ou aménager un ERP doivent faire l'objet d'une autorisation délivrée par le maire. Toutefois, la saisine de la commission n'étant pas requise, elle ne doit pas être systématique.

Une fois l'autorisation de travaux délivrée, le maire n'a pas à autoriser l'ouverture au public des ERP de 5ème catégorie sans locaux à sommeil. Ainsi, il n'est tenu ni de saisir la commission de sécurité au moment de l'ouverture, ni de prendre un arrêté d'ouverture. De même, aucune visite périodique n'est prévue. Toutefois, l'autorité de police peut saisir la commission de sécurité à tout moment pour un établissement de 5ème catégorie sans locaux à sommeil qui ne présenterait pas toutes les garanties de sécurité. A cette fin, il adresse au secrétariat de la commission de sécurité une demande motivée précisant les principaux manquements constatés en termes de sécurité.

DOCUMENT 4

Extrait du code de l'aménagement – Polynésie française

Article A.132-6 : Parcs de stationnement pour automobiles (Arr. n° 51/CM du 9 janvier 1992)

Tout parc de stationnement automobile intérieur ou extérieur, dépendant d'une installation ouverte au public, doit comporter une place aménagée pour les handicapés par tranche de 20 places ou fraction de 20 places en sus. Un emplacement de stationnement est réputé aménagé pour les personnes handicapées lorsqu'il comporte, latéralement à l'espace prévu pour le véhicule, une bande libre de tout obstacle, protégée de la circulation automobile, reliée à un cheminement praticable et d'une largeur minimale de 0,80 mètre (la largeur totale de l'emplacement ne pouvant être inférieure à 3,30 mètres). Les emplacements aménagés et réservés sont signalés. Ils doivent être situés de préférence dans un endroit abrité, à proximité du hall de l'immeuble ou de ses accès.

DOCUMENT N°5

Loi du pays n° 2024-13 du 15 juillet 2024 relative au déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques

(NOR : ENR24200496LP)

Paru in extenso au journal officiel n°37 NS du 15/07/2024 à la page 4376 dans la partie Lois du pays

Version en vigueur au 15/07/2024

►Paragraphe I - Dispositions générales (Article LP. 1er à Art. LP. 4)

►Paragraphe II - Régime d'autorisation (Art. LP. 5)

►Paragraphe III - Exploitation des infrastructures de recharge ouvertes au public (Art. LP. 6 à Art. LP. 7) ►Paragraphe IV - Sanctions (Art. LP. 8)

►Paragraphe V - Dispositions finales (Art. LP. 9)

Après avis du Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française ;
L'Assemblée de la Polynésie française a adopté ;

Le Président de la Polynésie française promulgue la loi du pays dont la teneur suit :

PARAGRAPHE I - DISPOSITIONS GÉNÉRALES Article LP. 1er.— Champ d'application

La présente loi du pays est applicable à toute infrastructure de recharge de véhicules électriques mise en service à compter du 1er septembre 2024, dont la puissance maximale de recharge dépasse un seuil fixé par arrêté en conseil des ministres.

On entend par « infrastructure de recharge » l'ensemble des matériels, tels que circuits d'alimentation électrique, bornes de recharge ou points de recharge, coffrets de pilotage et de gestion, et des dispositifs permettant notamment la transmission de données et le cas échéant la supervision, le contrôle et le paiement, qui sont nécessaires à la recharge.

Les exploitants d'infrastructures de recharge ouvertes au public mises en service avant la date visée au premier alinéa devront effectuer une déclaration conformément aux modalités prévues par arrêté en conseil des ministres, dans un délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi du pays.

Art. LP. 2.— Qualification de l'activité

L'installation et l'exploitation d'une infrastructure de recharge de véhicules électriques ne constituent pas des activités de service public.

Chacun est libre d'installer et d'exploiter une infrastructure de recharge de véhicules électriques, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Art. LP. 3.— Autoconsommation d'électricité

L'aménageur d'une infrastructure de recharge de véhicules électriques peut produire toute ou partie de l'électricité dédiée à l'alimentation de ladite infrastructure, selon les conditions et les modalités définies au titre 3 du code de l'énergie.

La source d'électricité dédiée à l'alimentation des infrastructures de recharge est d'origine renouvelable.

Art. LP. 4.— Impératif de protection des réseaux publics d'électricité et des installations et équipements associés

L'installation et l'exploitation des infrastructures de recharge ne peuvent porter atteinte à la stabilité, la sécurité, la capacité et la sûreté du réseau sur lequel elles sont raccordées ainsi que celles des installations et des équipements associés.

Après avis consultatif des gestionnaires de réseau, du responsable d'équilibre et des communes compétentes en matière d'énergie, la Polynésie française fixe pour chaque réseau, par arrêté en conseil des ministres, un seuil de puissance totale au-delà duquel les infrastructures de recharge soumises à autorisation préalable en vertu de l'article LP. 5 ne pourront plus se raccorder.

PARAGRAPHE II - RÉGIME D'AUTORISATION

Art. LP. 5.— Régime d'autorisation préalable

L'installation et l'exploitation des infrastructures de recharge raccordées au réseau dont la puissance maximale de recharge est supérieure à un seuil fixé par arrêté en conseil des ministres sont soumises à autorisation préalable délivrée par la Polynésie française.

Les demandes d'autorisation préalable sont traitées selon le principe de la file d'attente qui impose à l'autorité compétente d'analyser puis octroyer les autorisations dans l'ordre de réception des demandes d'autorisation complètes.

L'autorisation d'installer et d'exploiter une infrastructure de recharge peut être refusée si le raccordement au réseau public d'électricité de l'infrastructure est de nature à porter atteinte à la stabilité, la sécurité, la capacité et la sûreté du réseau concerné ainsi que celles des installations et des équipements associés.

Elle peut en particulier être refusée si le projet d'infrastructure de recharge est incompatible avec le seuil de puissance maximale d'infrastructures de recharge autorisée à être raccordée, mentionnée à l'article LP. 4.

L'autorisation peut être assortie de réserves. Elle peut notamment être conditionnée au respect, par l'opérateur d'infrastructure, de plages horaires durant lesquelles la recharge des véhicules électriques est limitée à une certaine puissance ou interdite. Cette limitation est strictement proportionnée aux impératifs de stabilité, de sécurité, de capacité et de sûreté du système électrique concerné.

Un arrêté en conseil des ministres fixe le contenu et les modalités de délivrance des demandes d'autorisation préalable.

PARAGRAPHE III - EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE OUVERTES AU PUBLIC Art. LP. 6.— Obligations d'information

Les opérateurs d'infrastructures de recharge électrique ouvertes au public mettent à la disposition du public les informations relatives à la puissance maximale de l'infrastructure de recharge ainsi que la puissance unitaire de recharge de chaque point de livraison.

Les informations nécessaires à l'accès à la recharge et aux modalités de fonctionnement sont disponibles à proximité immédiate des points de recharge ouverts au public.

Art. LP. 7.— Tarification des infrastructures de recharge ouvertes au public

Sur chaque station de recharge, les caractéristiques et le prix du service de recharge sont affichés et visibles.

Tout point de recharge ouvert au public permet l'accès à la recharge et, le cas échéant, le paiement par tout utilisateur, sans que ce dernier ne soit tenu de souscrire un abonnement avec l'opérateur de l'infrastructure considérée.

La tarification du service de recharge est conforme aux exigences précisées par arrêté en conseil des ministres.

PARAGRAPHE IV - SANCTIONS Art. LP. 8.— Sanction administrative

En cas de manquement aux dispositions de la présente réglementation, la Polynésie française met l'intéressé en demeure de régulariser sa situation dans un délai raisonnable qu'elle détermine.

Si à l'expiration du délai ainsi fixé, l'intéressé n'a pas obtempéré à cette mise en demeure, la Polynésie française peut prononcer :

- 1° La suspension de l'autorisation d'exploiter pour une durée maximum de 6 mois ;
- 2° Le retrait de l'autorisation d'exploiter ;
- 3° Une amende administrative au plus égale à 20 000 000 F CFP.

Le plafond de l'amende est doublé en cas de réitération du même manquement dans un délai de trois ans. Elle peut alors être prononcée sans mise en demeure préalable.

PARAGRAPHE V - DISPOSITIONS FINALES Art. LP. 9.— Modification des contrats en cours

Les stipulations des contrats en cours d'exécution limitant la rétrocession d'énergie à un tiers, à titre gratuit ou à titre onéreux, ne sont pas applicables aux infrastructures de recharge visées par l'article LP. 1er de la présente loi du pays.

Le présent acte sera exécuté comme loi du pays.

Fait à Papeete, le 15 juillet 2024.

Moetai BROTHERSON

Par le Président de la Polynésie française :

Le ministre de l'économie, du budget et des finances, en charge des énergies,
Tevaiti-Ariipaea POMARE

_____ Travaux préparatoires :

- avis n° 4 CESEC du 6 novembre 2023 du Conseil économique, social, environnemental et culturel de la Polynésie française ;
 - avis n° 2023-AO-05 du 7 novembre 2023 de l'Autorité polynésienne de la concurrence ;
 - arrêté n° 463 CM du 12 avril 2024 soumettant un projet de loi du pays à l'Assemblée de la Polynésie française ;- examen par la commission de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des transports terrestres et maritimes le 23 avril 2024 ;
 - rapport n° 18-2024 du 24 avril 2024 de Mme Vahinetua TUAHU, rapporteure du projet de loi du pays ;- adoption en date du 24 mai 2024 ; texte adopté n° 2024-7 LP/APF du 24 mai 2024 ; - publication à titre d'information au JOPF n° 26 du 3 juin 2024.
-

DOCUMENT 6

Extrait du code de la construction et de l'habitation



Légifrance

Le service public de la diffusion du droit

**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Code de la construction et de l'habitation

Code de la construction et de l'habitation

Version en vigueur au 01 juillet 2021

Partie législative (Articles L111-1 à L863-5)

Livre Ier : Construction, entretien et rénovation des bâtiments (Articles L111-1 à L192-7)

Titre Ier : Règles générales applicables à la construction et la rénovation de bâtiments (Articles L111-1 à L113-20)

Chapitre III : Autres règles applicables aux bâtiments (Articles L113-1 à L113-20)

Section 3 : Stationnement des véhicules électriques (Articles L113-11 à L113-17)

Article L113-11

Création Ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020 - art.

Pour l'application des articles L. 113-12 à L. 113-15, le pré-équipement d'un emplacement de stationnement consiste en la mise en place des conduits pour le passage des câbles électriques et des dispositifs d'alimentation et de sécurité nécessaires à l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les caractéristiques minimales des dispositifs d'alimentation et de sécurité des installations de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables.

NOTA :

Conformément à l'article 8 de l'ordonnance 2020-71 du 29 janvier 2020, ces dispositions entrent en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'Etat, et au plus tard le 1er juillet 2021.

Article L113-12

Création Ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020 - art.

I. - Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments non résidentiels neufs ou jouxtant de tels bâtiments :

1° Au moins un emplacement sur cinq est prééquipé et 2 % de ces emplacements, avec au minimum un emplacement, sont dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite ;

2° Et au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Dans les parcs de stationnement comportant plus de deux cents emplacements de stationnement, au moins deux emplacements sont équipés, dont l'un est réservé aux personnes à mobilité réduite.

Il en est de même :

a) Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante incluant le parc de stationnement ou l'installation électrique du bâtiment ;

b) Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante incluant le parc de stationnement ou son installation électrique.

II. - Dans les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments résidentiels neufs jouxtant de tels bâtiments, la totalité des emplacements sont prééquipés. Leur équipement pour la

recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables permet un décompte individualisé des consommations d'électricité.

Il en est de même :

1° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante incluant le parc de stationnement ou l'installation électrique du bâtiment ;

2° Pour les parcs de stationnement comportant plus de dix emplacements de stationnement jouxtant des bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante incluant le parc de stationnement ou son installation électrique.

III. - Dans les parcs de stationnement situés dans des bâtiments à usage mixte, résidentiel et non résidentiel, neufs ou faisant l'objet d'une rénovation importante ou qui jouxtent de tels bâtiments :

1° Les dispositions des I ou II sont applicables, pour les parcs comportant de onze à vingt emplacements, selon que l'usage majoritaire du parc est respectivement non résidentiel ou résidentiel ;

2° Les dispositions des mêmes I et II s'appliquent aux parcs comportant plus de vingt emplacements de stationnement au prorata du nombre d'emplacements réservés à un usage non résidentiel ou résidentiel.

IV. - Pour l'application des dispositions des I à III :

1° Une rénovation est qualifiée d'importante lorsque son montant représente au moins un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain ; 2° Le parc de stationnement jouxte un bâtiment s'il est situé sur la même unité foncière que celui-ci et a avec lui une relation fonctionnelle.

NOTA :

Conformément à l'article 8 de l'ordonnance 2020-71 du 29 janvier 2020, ces dispositions entrent en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'Etat, et au plus tard le 1er juillet 2021.

Article L113-13

Création Ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020 - art.

Les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de vingt emplacements disposent, au 1er janvier 2025, d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Ces bâtiments disposent d'un point de charge par tranche de vingt emplacements supplémentaires, sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation. Les travaux d'adaptation sont considérés comme importants si le montant des travaux nécessaires sur la partie située en amont du tableau général basse tension desservant les points de charge, y compris sur ce tableau, excède le coût total des travaux et équipements réalisés en aval de ce tableau en vue de l'installation des points de charge. Dans ce cas, le nombre de points de charge est limité de telle sorte que les travaux en amont du tableau général de basse tension, y compris sur ce tableau, n'excèdent pas le coût total des travaux situés en aval de ce tableau.

Il en est de même pour les bâtiments à usage mixte dont plus de vingt places de stationnement sont destinées à un usage non résidentiel.

NOTA :

Conformément à l'article 8 de l'ordonnance 2020-71 du 29 janvier 2020, ces dispositions entrent en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'Etat, et au plus tard le 1er juillet 2021.

Article L113-14

Création Ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020 - art.

Les articles L. 113-12 et L. 113-13 ne sont pas applicables :

1° Lorsque, dans les cas de rénovation importante, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation ;

2° Aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des petites et moyennes entreprises telles que définies par la recommandation 2003/361/ CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micros, petites et moyennes entreprises.

NOTA :

Conformément à l'article 8 de l'ordonnance 2020-71 du 29 janvier 2020, ces dispositions entrent en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'Etat, et au plus tard le 1er juillet 2021.

Article L113-15

Création Ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020 - art.

Pour l'application du b du paragraphe 6 de l'article 8 de la directive 2010/31/ UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments, les catégories de bâtiments et les zones dans lesquelles tout ou partie des obligations prévues aux articles L. 113-12 et L. 113-13 ne sont pas applicables, sont définies pour les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental mentionnées au IV de l'article L. 141-5 du code de l'énergie, par le volet annexé à la programmation pluriannuelle de l'énergie mentionnée au même IV.

NOTA :

Conformément à l'article 8 de l'ordonnance 2020-71 du 29 janvier 2020, ces dispositions entrent en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'Etat, et au plus tard le 1er juillet 2021.

Article L113-16

Création Ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020 - art.

Le propriétaire d'un bâtiment doté de places de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires représenté par le syndic ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'équipement des places de stationnement d'installations dédiées à la recharge électrique pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et permettant un comptage individualisé des consommations, par un locataire ou occupant de bonne foi et aux frais de ce dernier.

Constitue notamment un motif sérieux et légitime au sens du premier alinéa la préexistence de telles installations ou la décision prise par le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires de réaliser de telles installations en vue d'assurer l'équipement nécessaire dans un délai raisonnable.

Afin de lui permettre de réaliser une étude et un devis pour les travaux mentionnés au même premier alinéa, le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndic permet l'accès aux locaux techniques de l'immeuble concernés au prestataire choisi par le locataire ou l'occupant de bonne foi.

Les indivisaires, les copropriétaires et les membres des sociétés de construction peuvent, lorsqu'ils sont occupants, se prévaloir du présent article et de l'article L. 113-17.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article.

NOTA :

Conformément à l'article 8 de l'ordonnance 2020-71 du 29 janvier 2020, ces dispositions entrent en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'Etat, et au plus tard le 1er juillet 2021.

Article L113-17

Création Ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020 - art.

Avant la réalisation des travaux mentionnés à l'article L. 113-16 dans un immeuble collectif, une convention est conclue entre le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires représenté par le syndic et le prestataire choisi par le locataire, l'occupant de bonne foi ou le copropriétaire pour la réalisation des travaux.

Cette convention fixe les conditions d'accès et d'intervention du prestataire aux parties et équipements communs pour l'installation, la gestion et l'entretien des équipements permettant la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article, notamment le délai dans lequel la convention est conclue.

NOTA :

Conformément à l'article 8 de l'ordonnance 2020-71 du 29 janvier 2020, ces dispositions entrent en vigueur à une date fixée par décret en Conseil d'Etat, et au plus tard le 1er juillet 2021.

Source: Legifrance

DOCUMENT 7

Extrait du rapport n°014095-1 CGEDD / n°21090R IAG sur le « Le renforcement de la protection incendie dans les parkings couverts et le de ploiement des bornes de recharge électrique – juillet 2022

Résumé

a) Le véhicule électrique devrait se développer très fortement dans les prochaines années et remplacer progressivement dans les parkings les véhicules thermiques. Le déploiement de points de recharge dans les parcs de stationnement couverts devrait s'accroître en parallèle : ce déploiement pose cependant la question de la protection incendie des points de recharge, qu'ils soient lents ou rapides. Par lettre du 24 novembre 2021, la ministre de la transition écologique, le ministre de l'intérieur, le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique chargé des transports, ont donc demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable et à l'Inspection générale de l'administration de diligenter une mission relative aux mesures de protection contre l'incendie à prendre lors de l'installation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques dans les parcs de stationnement couverts.

b) Un feu de véhicule représente une intervention banale aujourd'hui pour les sapeurs-pompiers : environ 130 à 150 véhicules thermiques brûlent chaque jour en France, L'intervention dans un parc de stationnement couvert est cependant nettement plus délicate compte-tenu de l'opacité des fumées. Dans le passé, il était considéré que le risque d'incendie dans un parc de stationnement couvert, ne pouvait être écarté, ne serait-ce que pour des raisons d'origine criminelle, mais que les usagers du parking avaient le temps de quitter les lieux si bien qu'un tel incendie ne créait généralement pas de victimes. En outre, la principale conviction était que le feu allait être limité à quelques véhicules et que ses conséquences seraient donc limitées. Un parc de stationnement dans un bâtiment résidentiel ne contient donc aucun dispositif de détection.

c) Les incendies survenus, dans les dix dernières années montrent que cette conception est devenue obsolète :

- les dispositifs de protection actuels dans les parkings couverts ne suffisent pas à prévenir des feux de grande ampleur qui vont endommager plusieurs dizaines (cf. incendie du parking de la place Vendôme) ou plusieurs centaines de véhicules [cf. incendies des parcs de stationnement des Salinières à Bordeaux (2017) et de l'aéroport de Stavanger en Norvège (2020)], voire en impliquer plus de mille [cf incendies de Liverpool (2017)] ;
- ces feux de véhicules (indépendamment de la présence ou non de véhicules électriques) peuvent conduire à l'endommagement de la structure voire à son effondrement partiel ;
- l'effondrement des structures peut conduire à la mort des pompiers engagés dans la lutte contre le sinistre.

La principale cause de cette évolution réside dans la part de plus en plus grande occupée par les matériaux plastiques dans la composition des véhicules actuels et dans l'augmentation de la largeur des véhicules particuliers, qui favorisent la propagation du feu. Un parking couvert peut de plus conduire à un effet four qui accélère encore cette propagation et à un « impossible opérationnel » dans lequel les sapeurs-pompiers, confrontés à plusieurs dizaines de véhicules en feu, ne parviennent pas à maîtriser l'incendie et n'ont d'autre choix que de le laisser se poursuivre pendant plusieurs heures (en limitant si possible l'arrivée d'oxygène), ce qui peut menacer la stabilité du bâtiment, voire entraîner son effondrement.

d) Le passage du véhicule thermique à l'électrique ne conduit pas à un risque d'incendie supérieur : la probabilité d'incendie d'un véhicule électrique est nettement plus faible que pour un véhicule thermique ou pour un véhicule hybride et son potentiel calorifique est du même ordre de grandeur. Les rappels effectués par plusieurs constructeurs automobiles ces dernières années montrent cependant la possibilité de défauts de fabrication des batteries pouvant conduire à un incendie. Le comportement au feu d'un véhicule électrique, différent de celui d'un véhicule thermique, rend l'intervention des sapeurs-pompiers plus difficile : l'incendie d'un véhicule électrique dure plus longtemps, 2h30 contre 28mn pour un véhicule thermique selon les chiffres de la BSPP, peut reprendre plusieurs heures après une première extinction et peut demander de grandes quantités d'eau.

e) La recharge normale (puissance inférieure ou égale à 22 kW) d'un véhicule électrique (dont la batterie ne comporte pas de défaut de fabrication et n'a pas subi de choc) présente peu de risques lorsqu'elle est effectuée sur un point de recharge normale dont l'installation est conforme à la réglementation. Elle est de fait beaucoup plus sûre qu'une recharge s'effectuant à partir d'une prise standard classique (prise E/F non renforcée) ou utilisant un câble de rallonge inadapté, qui sont des pratiques à proscrire. La recharge rapide d'un véhicule électrique ne présente probablement pas, non plus, beaucoup de risques. Mais compte-tenu de courants plus forts et d'une chaleur dégagée plus importante, la mission prend une posture de précaution en proposant de renforcer la protection incendie associée aux bornes de recharges rapides. Cette précaution, que certains pourront juger excessive, pourra être relâchée dans un délai de deux à trois ans en l'absence d'incident particulier.

f) Administrativement, la protection contre l'incendie des parkings couverts est aujourd'hui éclatée entre plusieurs réglementations non homogènes entre elles dont la parution a été étalée dans le temps et qui ne prennent pas en compte la possibilité d'un incendie se propageant à plusieurs dizaines de véhicules. De plus, les commissions de sécurité adoptent, pour les parcs recevant du public, des solutions en aggravation/ atténuation qui, bien que règlementaires, sont perçues comme autant d'approches hétérogènes.

g) L'analyse de la réglementation étrangère menée par la mission montre que les incendies survenus sur les parcs de stationnement de Liverpool et de l'aéroport de Stavanger à Sola en Norvège ont conduit à la prise de conscience brutale, principalement de la communauté anglo-saxonne du feu, de l'inadaptation des dispositifs de protection contre l'incendie dans certains parkings. Celle-ci a conduit à un renforcement aux États-Unis du déploiement du *sprinklage*¹ dans les parkings couverts qui n'étaient pas équipés et à un programme de recherche complémentaire pour mieux apprécier notamment son efficacité dans les parkings couverts, largement ventilés. Par ailleurs, au-delà des normes relatives à l'installation des bornes de recharge et du réseau électrique, aucun des pays examinés par la mission (hormis la Belgique) ne prend de mesures particulières sur la protection incendie dans les parkings en raison de la présence de véhicules électriques. La mission n'a pas trouvé de prescriptions particulières relatives à la protection incendie des parkings en relation avec le déploiement de bornes de recharges rapides.

g) Dans ces conditions, la mission recommande :

- de redéfinir des scénarios de référence pour le risque incendie dans les parcs de stationnement ;
- de mettre en place un suivi statistique et analytique des incendies des véhicules électriques afin de s'assurer que les constructeurs prennent les mesures adéquates en cas de défaut constaté et de vérifier que les protections internes d'une batterie vieillissante empêchent l'utilisation avant que des risques d'incendie n'apparaissent ;
- de revenir à une doctrine nationale globale clairement définie pour la protection incendie de l'ensemble des parcs de stationnement et à un règlement de sécurité unique comprenant des dispositions générales et des dispositions particulières suivants les types de parcs de stationnement (parc situé dans un immeuble de grande hauteur (IGH), parc, largement ventilé ou non, recevant du public (ERP), parc dans un bâtiment à usage professionnel (BUP) ou dans un immeuble d'habitation) ;
- et de renforcer la protection incendie dans l'ensemble des parcs de stationnement :

Principes de renforcement de la protection incendie des parcs de stationnement

(NB : le détail des mesures figure dans le rapport lui-même)

Parkings ERP, IGH, BUP, ou sous construction autre (centre commercial, hôtel) neufs ou existants	Dispositifs d'alarme et d'extinction automatique obligatoires pour les parcs neufs et, avant 2030, pour les existants
Parkings résidentiels neufs	Dispositif d'alarme incendie + extinction alimentée par une colonne horizontale sèche associée à un compartimentage
Parkings résidentiels existants	Obligatoire : Mise en place d'un dispositif d'alarme incendie conduisant à l'appel des secours après vérification de l'alarme. Conseil : colonne horizontale sèche et/ou compartimentage

¹ Sprinklage : une extinction automatique à eau, dénommée aussi sprinkler ou gicleur au Canada, est un appareil d'extinction se déclenchant en cas de chaleur excessive dans un local ou un site à protéger lors d'un incendie. Source Wikipédia https://fr.wikipedia.org/wiki/Extincteur_automatique_%C3%A0_eau

- d'inscrire dans la réglementation, de l'UE et/ou de la CEE-ONU, l'obligation pour les véhicules légers, de pouvoir permettre l'extinction rapide d'un feu se produisant à l'intérieur de la batterie du véhicule par des secours extérieurs et une obligation similaire pour un véhicule électrique lourd (cas, bus autocar, poids lourd) à l'aide d'un système embarqué ;
- d'autoriser le déploiement des points de recharge électrique normale (jusque 22 kW) dans l'ensemble des parcs de stationnement couverts et de n'autoriser, dans une démarche de précaution, le déploiement des points de recharge rapide (supérieure à 22kW) que de manière limitée dans ces mêmes parkings ;
- de doter les sapeurs-pompiers d'un appareil portatif mesurant la concentration en fluorure d'hydrogène lors d'un incendie de véhicules dans un parc de stationnement.

h) Certaines batteries d'engins mobiles électriques (trottinettes, bicyclettes, *hoverboard* ...) ont récemment provoqué des incendies avec des victimes. La mission insiste donc sur l'idée que leur recharge si elle intervient en parking ne doit se faire que dans des locaux à protection renforcée (y compris en parking résidentiels).

i) La mission recommande de créer le groupe de travail interministériel, envisagé conjointement par la DGSCGC et la DGALN, pour mener à bien le chantier réglementaire de l'harmonisation des réglementations incendie dans les différents parcs de stationnement.

Liste des recommandations

Recommandation 1. MISE EN PLACE D'UN SUIVI DES INCENDIES DE VEHICULES ELECTRIQUES ET D'UN TRAITEMENT DE L'INFORMATION. Mettre en place au sein de l'administration un suivi statistique des incendies intervenant sur les véhicules automobiles aussi bien thermiques qu'électriques (en circulation, à l'arrêt, en charge) (DGSCGC).....	30
Recommandation 2. MISE EN PLACE D'UN LIEU D'ANALYSE DES INCENDIES DE VEHICULES ELECTRIQUES Mettre en place un lieu d'analyse des incendies de véhicules électriques afin de s'assurer que les constructeurs prennent toutes les dispositions nécessaires à les éviter (DGSCGC, DGEC en lien avec l'INERIS, le BEA-TT et la DGCCRF). Un partenariat pourrait être conclu avec les représentants des assurances (France assureurs) pour identifier les sinistres dont les causes sont directement liées aux véhicules électriques.....	30
Recommandation 3. MODIFICATION DE LA REGLEMENTATION DES VEHICULES. Imposer par la réglementation, de l'UE et/ou de la CEE-ONU, aux constructeurs de VP et de VUL de pouvoir éteindre dans des délais de l'ordre de quelques minutes et avec une quantité d'eau de l'ordre de quelques centaines de litres un feu de véhicule électrique se déclarant dans la batterie : ce pourrait être dans un premier temps un critère de notation d'Euro NCAP. Imposer le même objectif aux constructeurs de bus et de PL à l'aide de dispositifs embarqués. (DGEC et DGE)	32
Recommandation 4. INTERVENTION DES SAPEURS-POMPIERS. Mesurer la concentration en fluorure d'hydrogène à l'aide d'un appareil portatif lors d'un incendie de véhicules dans un parc de stationnement.....	32
Recommandation 5. PREPARATION DES TECHNIQUES D'INTERVENTION AVEC LES CONSTRUCTEURS. Mettre en place, à un niveau européen, un partenariat entre constructeurs et services d'incendie et de secours afin d'anticiper la diffusion des techniques opérationnelles et de prendre en compte la faisabilité technique des solutions d'extinction aux capacités des services d'incendie et de secours.....	47

Recommandation 6. MATERIEL D'INTERVENTION. Doter les parcs de stationnement de tous types (ERP, IGH, BUP, Habitation) ainsi que les véhicules des services de secours des couvertures anti feu adaptées (type matériau fibre de verre - care fire blankets) permettant de ralentir la propagation du feu et de réduire les températures atteintes (DGSCGC).47

Recommandation 7. DIMENSIONNEMENT DE LA PROTECTION INCENDIE Redéfinir les scénarios de référence des incendies dans les parcs de stationnement (ouverts ou couverts) et les calculs de résistance au feu en prenant un nombre plus important de véhicules (modélisés conformément à leurs caractéristiques actuelles) et une vitesse de propagation plus rapide qui pourrait croître avec la puissance du feu.54

Recommandation 8. ESSAIS DE CARACTERISATION DES FEUX DE PARCS DE STATIONNEMENT Réaliser des essais à taille réelle permettant de mieux apprécier la vitesse de propagation d'un incendie entre des véhicules actuels, aussi bien électriques que thermiques. Reprendre les calculs relatifs à la stabilité des parcs de stationnement métalliques et en bois et installer des dispositifs d'extinction automatique si nécessaire. (CTICM, INERIS, CSTB)54

Recommandation 9. RENFORCEMENT DE LA PROTECTION INCENDIE DES PARCS DE STATIONNEMENT Adopter une doctrine nationale globale clairement définie pour la protection incendie de l'ensemble des parcs de stationnement et un règlement de sécurité unique comprenant des dispositions générales et des dispositions particulières suivants les types de parcs de stationnement (IGH, ERP, ERP largement ventilés, BUP, Habitation), clarifier le statut des dispositions du guide PS (en les intégrant dans la réglementation) et recréer une commission nationale de sécurité chargée de préciser l'interprétation de la réglementation.....56

Principes de renforcement de la protection incendies des parcs de stationnement [NB : le détail des mesures figure dans le rapport lui-même]	
Parkings ERP, IGH, BUP, ou sous construction autre (centre commercial, hôtel) neufs ou existants	Dispositifs d'alarme et d'extinction automatique obligatoire pour les parcs neufs et, avant 2030, pour les existants
Parkings résidentiels neufs	Dispositif d'alarme incendie + extinction alimentée par une colonne horizontale sèche associée à un compartimentage
Parkings résidentiels existants	Obligatoire : Mise en place d'un dispositif d'alarme incendie conduisant à l'appel des secours après vérification de l'alarme. Conseil : colonne horizontale sèche et/ou compartimentage

Recommandation 10. DEPLOIEMENT DES BORNES DE RECHARGE. Autoriser le déploiement des points de recharge électrique normale (jusque 22 kW) dans l'ensemble des parcs de stationnement couverts. Autoriser, dans une démarche de précaution, le déploiement des points de recharge rapide (supérieure à 22kW) ; i) au niveau de référence ainsi qu'à chacun des niveaux situés au-dessus et en-dessous de celui-ci pour les parcs couverts munis d'une installation d'extinction automatique à eau de type sprinkler, ou brouillard d'eau, de type ERP, BUP et IGH et ii) dans les parkings privés, au niveau de référence, à l'intérieur de compartiments limités à quelques véhicules (de l'ordre de cinq à six) et bénéficiant d'un système de détection et d'extinction automatique. Réexaminer les dispositions relatives aux points de recharge rapide à partir de 2025 au vu du retour d'expérience et en l'absence de sinistre majeur.66

Recommandation 11. RECHARGE DES BATTERIES DES ENGINS MOBILES ELECTRIQUES. N'autoriser la recharge des engins mobiles (électriques, vélos, trottinettes, hoverboards ...) dans des parcs de stationnement couverts que dans des locaux spécifiques bénéficiant d'une protection incendie similaire aux articles CO 27 à 29 du règlement ERP.....67

Recommandation 12. FORMATION DES SAPEURS-POMPIERS. La mission recommande à la DGSCGC de renforcer la formation des sapeurs-pompiers vis-à-vis de l'incendie des véhicules, thermiques et électriques, dans les parkings couverts ainsi que de la réalisation du bilan action/risques pour les secours pouvant les conduire à reconnaître une situation « d'impossible opérationnel ».....67

Recommandation 13. MISE A JOUR ET RENFORCEMENT DE LA REGLEMENTATION
Mettre en place le groupe de travail interministériel, envisagé par conjointement par la DGSCGC et la DGALN, pour mener à bien le chantier réglementaire de l'harmonisation des réglementations incendie sur les parcs de stationnement68

Rapport n°014095-01



CONSEIL GÉNÉRAL DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU
DÉVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° 21090R



DOCUMENT 8

Une voiture hybride prend feu avec le conducteur à son bord



Une voiture hybride prend feu avec le conducteur à son bord • ©Polynésie La 1ère
Dans la nuit du 27 au 28 août à Pamatai, deux automobilistes sont sortis in extremis de sa voiture hybride après avoir constaté un départ de feu dans l'habitacle. L'homme et sa femme s'en sortent indemnes. Les pompiers ont rapidement maîtrisé l'incendie.

Aux alentours de 4h du matin dimanche dernier, un homme au volant d'une voiture hybride a évité le pire. Alerté par les voyants du tableau de bord et par l'odeur de brûlé, il se range rapidement sur le bas-côté afin que lui et sa femme puissent quitter le véhicule.

Il emporte ses affaires importantes sans vraiment comprendre d'où vient le problème. À peine descendu de la voiture, le couple voit d'abord de la fumée puis des flammes s'échapper du véhicule jusqu'à le consumer entièrement.

Une procédure d'extinction spéciale

Les pompiers arrivent sur le site de l'incident, et face à ce cas inhabituel, interviennent en appliquant la procédure spéciale, différente de celle pour les véhicules thermiques. Une procédure qui vise à isoler la batterie de la voiture comme l'explique Charles Vanaa, le directeur de la sécurité. « *Il faut attaquer au niveau des batteries, si elles arrivent à une température assez élevée elles explosent, d'où cet incident. Aujourd'hui, on (ndlr : les pompiers) a des formations basées sur les nouvelles technologies.* »

Les soldats du feu ont exécuté avec perfection leur formation. Il faut rappeler qu'une voiture hybride possède plusieurs batteries, chacune susceptible d'exploser. La durée de vie d'une batterie de véhicule hybride est de 10 ans, or il est fortement conseillé de la faire recycler avant le terme de ces 10 ans.

L'origine de l'incident est encore inconnue, même si l'incident est inquiétant il reste rare chez les hybrides.

©polynesie

Polynésie la 1ère (MLSF), Jonathan Machoro • Publié le 29 août 2022 à 17h59

Source : <https://la1ere.francetvinfo.fr/polynesie/>

DOCUMENT 9

CHPF : le parking souterrain rouvre 7 mois après l'incendie



Après 7 mois d'interruption de service suite à un violent incendie, le parking public du CHPF rouvre ce lundi 22 décembre.

PIRAE, le 21 décembre 2014.

Le 7 mai dernier un incendie ravageait le parking public du Centre hospitalier du Taaone, parti d'une voiture en flammes garée au premier niveau. Cet incendie spectaculaire a permis de vérifier que les procédures de secours étaient efficaces et avaient été bien respectées par tous les acteurs concernés. La priorité étant de contenir l'incendie dans la zone et d'éviter les propagations des fumées à l'intérieur de l'établissement. "*Le retour d'expérience de cet incendie va être utilisé en métropole où une révision de la réglementation des parkings souterrains est en cours*" explique Jean-Marie Savio, secrétaire général du CHPF.

Sept mois plus tard, la mairie de Pirae a autorisé, vendredi dernier, la réouverture du parking après la visite d'une commission de sécurité venue inspecter les travaux effectués sur place. L'attente pour retrouver les 600 places gratuites et couvertes de ce parking public (en trois niveaux différents) a été longue car certains équipements touchés par le feu ont dû être spécialement reconstruits pour être remplacés. C'est le cas des deux extracteurs de fumée de ce premier niveau qui ont réussi leur mission mais avaient été sérieusement endommagés par l'incendie. Dans le même temps, un pilier en béton a dû être également renforcé et tout le câblage électrique a été refait car les gaines de protection avaient fondu durant le brasier.

Au total, les travaux effectués ont coûté environ 60 millions de Fcfp, une facture entièrement pris en charge par l'assurance du CHPF et refacturée à la compagnie d'assurance du propriétaire de la voiture à l'origine de ce feu. Profitant des travaux effectués dans le parking, le CHPF a également placé 48 nouvelles caméras de vidéo-protection sur les trois niveaux du parking. Au total, le centre hospitalier dispose désormais de 80 caméras de vidéo-protection qui enregistrent en permanence ce qui se passe et sont visionnées au PC sécurité de l'établissement par les agents du service de sécurité.



80 caméras de vidéo-protection quadrillent tout l'espace du CHPF dont 48 sur les trois niveaux

Rédigé par Mireille Loubet le Dimanche 21 Décembre 2014.

Source : <https://www.tahiti-infos.com/>

DOCUMENT 10

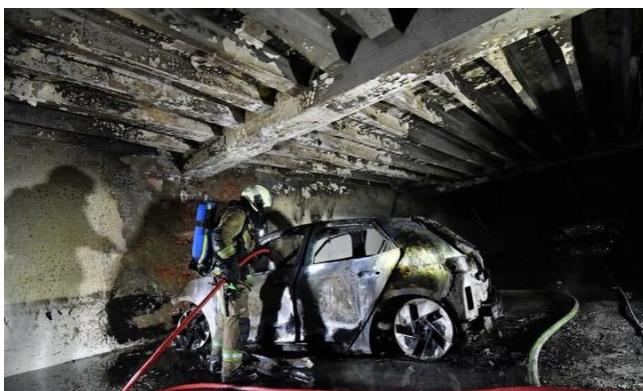
Les voitures électriques n'ont-elles pas leur place dans les parkings ?



© Siamu

Les pompiers ne veulent plus de voitures électriques dans les parkings souterrains. Ce week-end, une voiture a pris feu au niveau -3 d'un parking de la capitale. Les pompiers ont dû faire appel à une société privée pour mener à bien cette intervention car il s'agissait d'une voiture électrique qu'il a fallu sortir et plonger dans un conteneur d'eau pour que les composants de la batterie refroidissent entièrement. C'est la raison pour laquelle le président du SLFP pompiers demande dans Sudinfo qu'il ne soit plus permis aux voitures électriques de se garer dans des parkings souterrains, comme c'est déjà le cas pour les voitures qui roulent au gaz.

Les voitures électriques n'ont pas leur place dans les parkings ? C'est la question que l'on vous posait ce matin dans "C'est vous qui le dites".



© Dh

Manuel, un auditeur de Liège, est intervenu à ce sujet sur notre antenne : *"Je comprends l'inquiétude. Je fais du modélisme et on utilise les mêmes batteries que dans les voitures. Lors des inondations en juillet, un ami avec qui je fais du modélisme m'a expliqué qu'il a entendu des explosions dans la maison, les batteries explosaient. Si ça arrive avec une voiture, imaginez les dégâts dans un bâtiment fermé. Ceux qui roulent en électrique n'ont qu'à se garer en extérieur, c'est ce que j'ai fait avec ma voiture LPG pendant 15 ans."*

"Imaginez les dégâts dans un bâtiment fermé"



© Dh

"Il faut arrêter de se faire peur avec les voitures électriques"

Du côté de Bruxelles, Pierre nous fait part de son avis : "Ça ne m'inquiète pas, une voiture électrique n'est pas un autre et les nouvelles chimies sont de plus en plus stables. Aux États-Unis en 2020, 1900 voitures sur 100.000 ont eu un départ de feu contre 52 sur 100.000 pour les voitures électriques. Je veux bien admettre que dans certains cas de figure, c'est difficile à éteindre. Il faut arrêter de se faire peur avec les voitures électriques. Le problème avec les voitures électriques, c'est qu'on veut aller trop vite en les imposant. Si on va plus lentement, on aura le temps de régler les problèmes et tout ira bien."



© Dh

"Il faut éviter de les garer à l'intérieur"

Le débat se termine avec Franck à Colfontaine : "Je trouve que les voitures électriques posent beaucoup de problèmes. C'est aussi très dangereux pour les pompiers car à tout moment, ils peuvent être électrocuté. De plus, dans un parking souterrain, il faut encore savoir la sortir, aller sur la rue pour pouvoir la mettre dans le conteneur. Non, il faut éviter de les garer à l'intérieur."

Publié le 14 février 2022.

Source : <https://www.rtbf.be>

DOCUMENT 11

Wigo, une application de covoiturage bientôt lancée et subventionnée par le Pays

Lauréate du prix Innovation outre-mer 2023, l'application sera accessible dès le 15 mai. Elle bénéficiera d'une subvention du Pays qui permettra "de prendre en charge les trajets de covoiturage à hauteur de 500 Fcfp mensuel par personne jusqu'en juin 2025", indique le compte-rendu du conseil des ministres de ce mercredi.

En novembre dernier, le Pays avait lancé un appel à projets pour une solution de covoiturage. Un lauréat a été retenu. Il s'agit de Hello Scoot qui recevra une subvention 49 000 000 Fcfp pour l'application mobile Wigo. Le fondateur de la start up polynésienne Hello Scoot, Arthur Ceccaldi est associé dans l'entreprise Wigo, basée en Nouvelle-Calédonie.

Wigo propose du covoiturage par centres d'intérêts, du covoiturage selon les événements et une gestion des trajets entre le domicile et le lieu de travail.

L'application a par ailleurs reçu le prix Innovation Outre Mer 2023 et est finaliste du programme Propulse.

Selon le gouvernement, en Polynésie, « pour un itinéraire moyen de 9 kilomètres, le temps de trajet peut varier de 10 minutes en période de vacances scolaires, à plus de 45 minutes en période d'affluence ».

La subvention accordée à Wigo doit permettre notamment « de prendre en charge les trajets de covoiturage à hauteur de 500 Fcfp mensuel par personne jusqu'en juin 2025. Il suffira de s'inscrire sur l'application pour bénéficier de cette prise en charge forfaitaire ».

L'application sera disponible sur IOS et Android à compter du 15 mai.

Le Pays annonce qu'il « lancera parallèlement une étude sur le développement du covoiturage en Polynésie française et les aires de rencontre entre passagers et conducteurs ».

Publié le 24/04/2024 par M.K.

Source : <https://www.tntv.pf/tntvnews/>

ÉLEMENTS DE CORRECTION

STRUCTURATION DE LA NOTE

Intro

- De plus en plus de véhicules immatriculés en Polynésie française → bientôt la barre des 300 000 P
- Plus de 30 000 véhicules traversent la capitale « PAPEETE » ;
- Les bus boudés, et le covoiturage peu pratiqué ;
- Résultat à la mairie, parking du personnel saturé ;
- Et grogne PMR et questions sur risques hybrides et électriques.

Face à cette situation :

- Quelles sont les obligations et responsabilités du maire en matière d'aménagement de parcs de stationnement des bâtiments communaux ?
- La gestion d'un parc de véhicules comportant des véhicules hybrides ou électriques présente-t-elle des risques supérieurs à celle d'un parc de véhicules thermiques ?
- Trois (3) axes de réflexions pouvant répondre aux problématiques actuelles.

La présente note a pour objectif premier d'éclairer le DGS sur les obligations et responsabilités du maire en matière de stationnement ERP, puis en second lieu sur les risques liés aux « stationnement des véhicules hybrides et électriques » dans les ERP, pour terminer sur des propositions d'amélioration de la situation.

I. QUELLES SONT LES OBLIGATIONS ET RESPONSABILITÉS DU MAIRE EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DE PARCS DE STATIONNEMENT DES BATIMENTS COMMUNAUX ;

A. OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES

- À la construction : code de l'aménagement PC, ERP
 - Nombre,
 - Dimensions, accès
 - 1 PMR avec dimension spéciales, pour 20 places
 - Sécurité des personnes : incendies, électriques, ... etc
- En cours d'usage du bâtiment ERP
 - Code de l'aménagement
 - ERP
 - Code du travail
 - Santé et sécurité des agents aux travaux
 - FPC pour AHST :
 - Bien être agent quand parking bien am
- Pas d'obligation particulières pour hybrides ou électriques
 - Pas d'obligation pour sécurité spéciale pr hyb et élec
 - Pas d'obligation pour la recharge

B. RESPONSABILITÉS

- CGCT : LE MAIRE EST LE GARANT DE LA SÉCURITÉ DANS LES ERP. CETTE RESPONSABILITÉ NE PEUT SE DÉLÉGUER. C'est au maire du lieu d'implantation de l'ERP qu'il revient de faire respecter les obligations de la réglementation en application de ses pouvoirs de police spéciale.

II. LA GESTION D'UN PARC DE VEHICULES COMPORTANT DES VEHICULES HYBRIDES OU ELECTRIQUES PRESENTE-ELLE DES RISQUES SUPERIEURS A CELLE D'UN PARC DE VEHICULES THERMIQUES ?

A. RISQUES DIFFERENTS ;

- Matériels
 - Pour le bien lui-même
- Humains
 - Pour les secours :
- Pour les personnes exposées
- Structurels
 - Pour le bâtiment :

B. FORMATION ET SECOURS PAS ALIGNES

III. TROIS (3) AXES DE REFLEXIONS POUVANT REONDRE AUX PROBLEMATIQUES ACTUELLES.

A. REHABILITER LE PARKING ACTUEL

- MAJ normes ERP
- Aménager pour privilégier accès PMR et véhicules thermiques auto et 2 roues au sous-sol
- Prévoir un parc de stationnement sécurisé, ombragé à l'extérieur du bâtiment :
 - Pour les véhicules hybrides et électriques
 - Prévoir bornes avec énergie solaire → étude de faisabilité
 - Pour les véhicules d'intervention ou de services
 - Pour les véhicules hors gabarits ;

B. PROBLEMATIQUES HYBRIDES ET ELECTRIQUES

- Réflexion générale : DG/ service de sécurité civile / maire et élus
 - Formations des POMP
 - Équipements spécifiques
 - MAJ normes bâtiments en fonction des dispositions EU

C. AHST (OUVERTURE) :

- Entamer une réflexion sur la santé au travail → challenge santé
 - Venir au travail à pied, ou à vélo
 - Vestiaire
- Pousser au covoiturage
 - Sous réserves des possibilités légales :
 - Proposer la mise à disposition de véhicules de services par zone
 - Bus communal
 - Prise en charge d'une partie des frais de déplacements si covoiturage

Conclusion (facultative) :