

RISQUE INCENDIE

Les batteries mettent le risque sous tension

Les incendies de véhicules électriques inquiètent transporteurs maritimes et logisticiens. En cause, les batteries électriques lithium-ion seraient susceptibles de s'auto-combustionner dans des circonstances difficiles à établir. Assureurs et courtiers exhortent les entreprises à conjuguer prévention, formation et bonnes pratiques pendant le transport et l'entreposage.

Par Louis Guarino

Lerisque incendie est pris très au sérieux mais à ce jour, France assureurs n'a pas encore adopté de position officielle. Seule l'Union internationale de l'assurance maritime (IUMI) a publié un guide des bonnes pratiques ⁽¹⁾ pour dresser un état des lieux et faire des préconisations auprès des opérateurs de transport maritime (navires cargo, car carriers, spécialisés en transport de véhicules neufs et d'occasion et navires rouliers RORO ⁽²⁾). Quel est l'état des connaissances ? Comment les assureurs et les courtiers se positionnent-ils ? « Sur la période 2010 à fin juin 2023, les experts enregistrent vingt fois moins d'incendies de véhicules électriques que d'incendies de véhicules

thermiques, explique François Gatineau, président du cabinet conseil Mobileese, spécialisé en mobilité électrique. Ces données issues de travaux australiens se réfèrent à 500 incendies au niveau mondial sur cette période pour un total de 14 millions de véhicules électriques en circulation. Le véhicule électrique est plus sûr qu'un véhicule thermique d'autant que la cause d'un incendie n'est pas forcément liée au véhicule mais à l'infrastructure de recharge. La société EasyFire a démontré que 20 % des incendies sont inhérents aux bornes de recharge ; la prévention doit porter en priorité sur cet aspect. »

ÉTAT DES LIEUX

Deux sinistres ont fait peser la suspicion sur les batteries électriques sans certitude scientifique.

L'incendie puis le naufrage du « Felicity Ace » en 2022 au large des Açores et le « Fremantle Highway » en juillet 2023 au large des Pays-Bas. « Les assureurs transport n'ont pas une position arrêtée sur les causes des sinistres liés aux batteries lithium-ion, décrypte Frédéric Denèfle, président de l'IUMI et directeur général du Garex. Seule certitude, les incendies sont a priori plus difficiles à éteindre ; il faut des techniques, des mesures et des entraînements spécifiques pour en venir à bout. Nous l'avons constaté dans plusieurs retours d'expériences. » Le directeur général du Garex note : « Pour le Fremantle Highway en juillet dernier, nous n'avons pas la certitude que c'est une batterie lithium-ion ⁽³⁾. Il est compliqué de faire une enquête sur les causes d'un incendie car elles sont nombreuses

(défauts électriques du navire, incendie d'origine humaine, etc.). En revanche, lors d'un incendie qui implique des batteries lithium-ion, la température grimpe à 600 degrés, cela brûle longtemps, il faut étouffer l'incendie. »

LA LETTRE DU CONTRAT

« À ma connaissance, il n'y a pas d'obligations et de normes spécifiques de sécurité d'entreposage des batteries lithium-ion auxquelles se réfèrent les assureurs pour les garanties dommages ou incendie, décrypte Jérôme Goy, avocat associé chez Enthémis. En conséquence, les assureurs se retrouvent de facto avec des sinistres importants qui se multiplient, sans avoir de réglementations particulières qui s'appliquent. A fortiori en cas de risques voisins. » Lorsqu'il n'y a pas de conditions spécifiques

Chronique d'un agent général



ni d'obligations particulières, les assureurs suivent à la lettre leur police. « On ne peut pas dire que l'assuré n'a pas respecté des obligations qui n'existent pas, estime Jérôme Goy. Pour autant, il ne faut pas généraliser. Dans certains cas, les assureurs arguent d'autres raisons juridiques pour ne pas couvrir les conséquences souvent lourdes d'un sinistre dû aux batteries lithium-ion. Cela crée des difficultés dans la relation, avec des réserves de garanties et des refus inhérents à ces sinistres, lesquels génèrent des contentieux. » D'autant que les enjeux et les préjudices économiques sont élevés. « Selon plusieurs sources concordantes, lors de l'incendie de l'entrepôt Bolloré à Rouen en janvier, le préjudice économique a été estimé à 100 M€ », relève l'avocat. Faut-il différencier les incendies pendant le transport des incendies lors de l'entreposage ? « Le stockage des batteries dans un entrepôt constitue une autre problématique car le besoin d'assurance est différent, note Paulin Palisse, responsable souscription risques maritime et transport chez Verspieren. Le risque est différent en raison de l'accumulation de plusieurs milliers de batteries dans un entrepôt. »

DECLARATION DU RISQUE

« Lorsqu'un sinistre survient dans un entrepôt logistique, on s'oriente vers les piles au lithium-ion sans certitude que l'origine précise est une batterie lithium-ion dans un véhicule ou une pile au lithium dans un centre de tri, nuance Pauline Robbe, responsable indemnisation dommages aux biens chez Aon. On suppose que c'est cela parce que l'incendie a mis plus de temps à s'éteindre et a nécessité une plus grosse quantité d'eau. Dans les rapports d'expertise, les experts concluent sur deux ou trois causes. La batterie lithium-ion n'est jamais la cause unique de l'incendie. » En raison de la médiatisation du sujet, la responsable indemnisation ajoute : « Nous avons un grand nombre de questions posées par nos clients. C'est notre service

engineering qui leur donnera des orientations et des guidelines. Aon ne fait pas de la masse mais du sur-mesure ; nous apportons des réponses au regard des besoins et de l'activité de notre client. Le service prévention orientera la réponse en fonction de l'activité de notre client et fera des recommandations dans le cadre de visites de risques en dommages. Ces recommandations peuvent être complétées avec l'assureur. » La vigilance est une marche draconienne à suivre. « Les entreprises assurées doivent être très claires au regard de leur degré d'exposition aux risques incendie, prévient Jérôme Goy. Elles doivent savoir si elles sont exposées elles-mêmes ou en termes de risques voisins. Il est impératif d'en parler à son conseil pour éviter qu'on leur oppose la non-déclaration de risques. En l'absence d'une réglementation spécifique, les entreprises doivent définir une cartographie des risques et être proactives. »

Chez Aon, les clients ont des contrats dommages en « tous risques sauf » : « Il est difficile de dire que les assureurs se désengagent, ils continuent à assurer le risque dans les entrepôts logistiques, résume Pauline Robbe. Les assurés seront indemnisés selon les bases contractuelles classiques pour leur préjudice. À ma connaissance, il n'y a pas un mouvement du marché pour exclure le lithium des causes génératrices de dommages. » ■

(1) « Bonnes pratiques pour le transport sécurisé des véhicules électriques. Position paper publié le 31 août par l'IUMI.

(2) Navires rouliers RORO (Roll-on, Roll-off). Ces navires sont dotés d'une rampe d'accès mobile permettant un chargement/déchargement de la marchandise par tractage entre le bord et le quai.

(3) Ce cargo de 18 500 tonnes a pris feu au large des Pays-Bas (mer des Wadden) dans la nuit du 25 au 26 juillet. Il transportait 3 783 voitures neuves dont 498 véhicules électriques.

3 QUESTIONS À

PAULIN PALISSE,
responsable souscription
risques maritime et transport
chez Verspieren



« Disposer du maximum de données pour affiner le risque et le transférer au marché »

En quoi le risque incendie de véhicules électriques sur les « car carriers » constitue-t-il une problématique pour l'assurance ?

L'épisode du *Felicity Ace* en février 2022 a mis en lumière les risques liés à cette typologie de marchandises pour les assureurs maritime et transport. Avant le sinistre, certains opérateurs étaient victimes des téléphones/tablettes qui pouvaient s'auto-combustionner dans les avions. Résultat, les compagnies aériennes ont interdit certaines de ces marchandises en soute. Il y a un avant et un après *Felicity Ace* puisqu'il s'agit d'un *car carrier* entier qui a brûlé. Il a fallu plusieurs jours pour venir à bout de l'incendie au large des Açores. Lorsqu'il a été remorqué, le cargo a coulé avec 4 000 véhicules de la marque Volkswagen (Bentley, Bugatti). Est-ce que les batteries lithium-ion sont la cause de l'incendie ? La suspicion est forte et c'est certainement la cause du sinistre, car un nombre non négligeable de véhicules d'occasion étaient à bord. Les batteries lithium-ion sont plus à risque lorsqu'elles sont d'occasion. À la suite du naufrage du *Felicity Ace*, certains assureurs nous ont signifié leur désengagement en matière d'assurance transport pour les véhicules électriques et également pour les engins de déplacements personnels motorisés (EDPM) : trottinettes, scooters électriques et gyropodes.

Comment accompagnez-vous vos clients au regard de ces risques ?

Nous informons nos clients que les batteries électriques lithium-ion sont une typologie de marchandises pour lesquelles les assureurs sont prudents, voire se désengagent. Pour l'assureur, c'est plus une question de prévention que de prix. Nous accompagnons nos clients transporteurs et logisticiens pour qu'ils sachent d'où viennent les marchandises. Est-ce qu'il s'agit de batteries neuves ou de batteries d'occasion ? Dans quelles conditions voyagent-elles ? En tendance, les batteries neuves chargées à 50 % de leur capacité ont moins de risques de s'auto-combustionner même si les variations de température peuvent les endommager. Il faut donc analyser les routes maritimes et aériennes empruntées par les opérateurs de transport. Plus il y a de ruptures de charge, plus la probabilité d'avoir des chocs augmente.

Qu'en est-il du risque incendie lors de l'entreposage des batteries ?

Le stockage constitue une autre problématique car le besoin d'assurance est différent. Le risque est différent en raison de l'accumulation de plusieurs milliers de batteries dans un entrepôt. On peut mentionner l'incendie qui a ravagé un entrepôt appartenant à Bolloré Logistics à Rouen en janvier dernier. Chez Verspieren, nous accompagnons nos clients en amont, de façon à avoir le plus de données possibles. Pour un assureur, l'enjeu n'est pas le même s'il s'agit du transport et de l'entreposage de 100 batteries ou de 1000 batteries. L'essentiel est d'avoir un maximum de données pour affiner le risque et trouver les solutions sur le marché. Nous connaissons les assureurs prêts à accompagner le panel varié de nos clients. Dans ce contexte, notre mission consiste à expliquer la situation du marché de l'assurance à nos clients et prospects.