

## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>9005</b>	De <b>M. Pierrick Berteloot</b> ( Rassemblement National - Nord )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Transports		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Mer
<b>Rubrique &gt;</b> transports par eau	<b>Tête d'analyse &gt;</b> Risque incendie véhicule électrique dans les navires de transport des passagers	<b>Analyse &gt;</b> Risque incendie véhicule électrique dans les navires de transport des passagers.
Question publiée au JO le : <b>13/06/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>05/09/2023</b> page : <b>7970</b> Date de changement d'attribution : <b>01/08/2023</b>		

### Texte de la question

M. Pierrick Berteloot appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports sur le maintien des véhicules électriques sur les navires à passagers de type transmanche. En effet la législation ainsi que les règlements des compagnies maritimes n'imposent aucune disposition particulière ou n'interdisent pas l'accès des véhicules électriques à leurs navires. Pour autant, cela soulève une véritable question en matière de sécurité incendie. Un feu de voiture thermique n'est absolument pas comparable à celui d'une voiture électrique. Si des mesures de préventions existent pour les camions dit dangereux, qui sont positionnés à des endroits stratégiques en fonction du contenu de la cargaison, aucune position particulière n'est prévue pour les véhicules électriques. Ce risque est à prendre au sérieux car aucun moyen d'extinction, qu'il soit fixe ou mobile, ne permet de pouvoir stopper un feu d'origine électrique sur un véhicule dans les ponts garages. Il lui demande ce que le Gouvernement compte mettre en place en accord avec les compagnies maritimes afin de pouvoir protéger la vie à bord des marins, mais aussi de leurs voyageurs et ainsi éviter une catastrophe.

### Texte de la réponse

La division 221, du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, portant sur les navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 stipule que des systèmes de protection contre l'incendie doivent être prévus pour protéger convenablement le navire contre les risques d'incendie que présentent les locaux à véhicules, les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers. La division 221 s'appuie sur un guide international pour le transport des matières dangereuses en colis, le Code IMDG, qui est le code maritime international des marchandises dangereuses édité par l'Organisation maritime internationale. Ainsi, un exploitant doit identifier les risques, mettre en place des systèmes de protection contre l'incendie adaptés aux risques ainsi que des procédures à bord pour la gestion des situations d'urgence. Le Code IMDG prévoit également que l'administration, à travers un audit de renouvellement du document de conformité au Code international de gestion de la sécurité (dit « Code ISM »), vérifie que les mesures de sécurité appropriées sont établies pour tous les risques liés aux activités de la compagnie à travers sa politique d'intégration du nouveau risque incendie sur les véhicules électriques et hybrides et la procédure relative à l'analyse de risque utilisée à bord. Face aux inquiétudes des armateurs sur les risques d'incendies, le comité « sûreté / sécurité » d'Armateurs de France

a lancé en juin 2023 une enquête auprès de l'ensemble des armateurs français via Armateurs de France et le Groupement des armateurs de Services Publics Maritimes de Passages d'Eau concernant la volumétrie, l'accidentologie, les usages et bonnes pratiques ainsi que les attentes des armateurs sur ces thématiques liées aux risques. Une synthèse de cette enquête est prévue pour le mois d'octobre 2023. Un groupe de travail avec le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille (BMPM) est également prévu en fin d'année. Au niveau international, le Sous-comité dédié aux systèmes et à l'équipement du navire de l'Organisation maritime internationale, a abordé la question de la sécurité incendie des véhicules à batterie lithium-ion. Le projet « LASH FIRE », qui devrait être finalisé d'ici le mois de septembre 2023, se concentre sur les accidents liés aux véhicules alimentés par une batterie. Il existe une forte demande d'informations concernant le transport de véhicules électriques à batterie sur les ponts rouliers car les opérateurs, les agences de contrôle par l'État du port, les sociétés de classification et les assureurs recherchent des informations sur la manière de gérer la prévalence croissante de ce type de véhicules. Ce sous-comité a décidé qu'il faut élaborer un nouveau résultat visant à remédier aux préoccupations en matière de sécurité en ce qui concerne les nouveaux types de véhicules, comme les véhicules électriques à batteries et les véhicules mus par une source d'énergie de substitution. L'Union européenne discutera prochainement des résultats du projet « LASH FIRE » et fera, lors du prochain comité sur la sécurité maritime, une soumission ou une proposition de texte.