BlueSolutions

NOTE EN REPONSE DE LA SOCIETE BLUE SOLUTIONS AU RAPPORT DU BUREAU D'ENQUETES ET D'ANALYSES SUR LES RISQUES INDUSTRIELS (BEA-RI) DU 28 MARS 2025

BLUE SOLUTIONS a pris connaissance des préconisations de votre rapport du 28 mars 2025.

En application des dispositions de l'article R. 501-10 du Code de l'environnement, BLUE SOLUTIONS souhaite vous faire connaître les suites qu'elle entend y donner, et vous faire part de sa position au regard de la note déposée le 29 mai 2025 par la société HFL8.

Les suites données à vos préconisations sont exposées de la manière suivante :

N°	PRECONISATION	SUITES
A.	Conduire une réflexion sur le conditionnement des modules au transport pour identifier, le cas échéant, des dispositifs techniques qui permettraient de ralentir la propagation de l'emballement thermique au sein d'une caisse de transport et/ou de stockage.	Blue Solutions a déjà en place des standards pour le transport et stockage des batteries, notamment dans le cas de celles accidentées. Néanmoins des travaux de revue de ce standard sont en cours, avec les objectifs mentionnés dans la recommandation. Nous étudions par exemple la possibilité et la pertinence d'intégrer des matériaux anti-propagation au niveau des conditionnements modules.
B.	Étudier l'effet du taux de charge sur les modules en termes de sensibilité à l'emballement thermique ou de comportement dans un incendie généralisé.	Il est en effet connu que les batteries Li-Ion aujourd'hui très présentes sur le marché sont opérationnelles à température ambiante et doivent préférentiellement être stockées avec un état de charge inférieur à 30% pour en limiter risque et intensité de feu potentiel. La situation est très différente avec les batteries solides LMP de générations 2 et 3 développées par Blue Solutions puisque celles-ci ne sont pas opérationnelles à température ambiante et donc en cas de stockage. L'influence de l'état de charge des batteries stockées est donc a priori négligeable. Une étude a toutefois été lancée pour caractériser ce paramètre. Il est important ici de rappeler que les modules utilisés par INERIS dans ses essais, et fournis par Blue Solutions, présentaient un taux de charge maximal afin de se mettre dans les conditions extrêmes. Cette condition a été définie avec le BEA-RI et INERIS dans le cadre du protocole de tests. Blue Solutions utilise d'ailleurs elle-même ces conditions pour toutes ses études.
C.	Poursuivre la recherche sur la mise au point d'un système d'extinction automatique adapté au mode de stockage retenu qui soit efficace pour stopper la propagation de l'incendie (les résultats obtenus sur les essais avec sprinklage laissant entrevoir des possibilités de maîtrise de la propagation).	Suite à l'évènement de Rouen, d'importantes études ont été réalisées avec le support d'un laboratoire indépendant de premier rang afin d'optimiser les dispositions constructives dans le cadre du stockage des batteries LMP. Celles-ci ont amené Blue Solutions à définir des actions préventives et correctives dans

BLUE SOLUTIONS, Société par Actions Simplifiée au capital social de 64 518 560 € euros, dont le siège social est situé à Odet, 29500 Ergué-Gabéric,
Inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Quimper sous le numéro 421 090 051

N°	PRECONISATION	SUITES
D.	Conduire une réflexion sur la sécurité du stockage de ses propres batteries. Cette réflexion devra aboutir à des préconisations en matière de quantités maximales stockables par cellule compte tenu des distances d'effets générées, de distances d'exclusion vis-à-vis des murs coupe-feu, d'îlotages et de hauteurs de stockage, de dimensionnement de la détection incendie du système d'extinction automatique et du désenfumage.	un objectif de sécurité, notamment via le principe d'îlotage et de non-propagation. Les conclusions de ces études ont déjà pu être mises en œuvre.
E.	Compléter la fiche de données de sécurité pour préciser le caractère hydroréactif des résidus de combustion et la production de phosphine en présence d'eau.	Les fiches de données de sécurité des batteries et des modules ont été mises à jour pour tenir compte de ces points.
F.	Établir et diffuser auprès des utilisateurs et des services de secours publics un protocole d'intervention en cas de départ d'emballement thermique sur un module pour prévenir le risque de propagation, gérer la phase d'extinction (avec en particulier la question des émissions de phosphine) et maîtriser les risques liés à l'élimination des résidus.	Les fiches de données de sécurité des batteries et des modules ont été mises à jour pour tenir compte de ces points. Un Plan de défense incendie (PDI) et un Plan d'opération interne (POI) sont également en cours d'élaboration pour tenir compte de cette recommandation sur le site de Blue Solutions.
G.	Définir une procédure de gestion des modules qui ont été choqués ou endommagés en tenant compte du risque d'emballement thermique différé dans le temps.	Les procédures spécifiques à ce type de cas existent déjà. Elles appellent en effet un traitement différencié pour ces modules / packs afin d'éviter tout risque d'emballement thermique.

En outre, BLUE SOLUTIONS souhaite répondre au courrier d'HFL8 daté du 29 mai 2025.

Présenté comme une réponse au rapport du BEA-RI, ce courrier d'HFL8 relève en réalité d'une pure opération de communication, au détriment d'une information loyale du public qui peut consulter votre rapport.

Il ne s'inscrit pas dans le cadre juridique prévu par l'article R. 501-10 du Code de l'environnement, qui permet aux « *destinataires de recommandations de sécurité émises à l'occasion d'une enquête technique* » de légitimement faire *« connaître au directeur du bureau d'enquêtes, dans un délai de deux mois, les suites qu'ils entendent y donner* », mais le dévoie complètement.

HFL8 utilise ce dispositif pour propager des contrevérités, brouiller durablement la lecture des faits et faire peser à tort, sur d'autres sociétés et notamment sur BLUE SOLUTIONS, la responsabilité d'un sinistre dont les causes restent indéterminées.

Cette situation contraint BLUE SOLUTIONS – même s'il est impossible de répondre à l'ensemble des inexactitudes et contrevérités mises en avant par HFL8 – à rétablir la vérité factuelle et juridique des faits, de la manière suivante :

1. *La tentative d'hfl8 de réécrire les responsabilités du sinistre 3*
2. *Une instrumentalisation d'un rapport du BEA-RI qui ne tranche aucune responsabilité, pour travestir le droit 4*
3. *La tentative d'HFL8 de requalification d'actifs industriels en déchets dangereux pour se défausser de ses responsabilités 4*
4. *Des comparaisons inappropriées pour justifier une qualification erronée 5*
5. *Une lecture complètement tronquée du rapport du BEA-RI pour faire croire à une responsabilité inexistante 7*
6. *Défaillances structurelles, système de sécurité obsolète : la réalité du site de Grand-Couronne 10*

BLUE SOLUTIONS, Société par Actions Simplifiée au capital social de 64 518 560 € euros, dont le siège social est situé à Odet, 29500 Ergué-Gabéric,
Inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Quimper sous le numéro 421 090 051

1. LA TENTATIVE D'HFL8 DE REECRIRE LES RESPONSABILITES DU SINISTRE

Depuis le sinistre, chacun aura pu constater que HFL8 cherche inlassablement à faire supporter aux autres le coût d'un sinistre dont elle reste responsable en sa qualité d'exploitant ICPE.

HFL8 affirme ainsi avoir déboursé « *près de 10 millions d'euros* » pour sécuriser le site et tente d'en faire porter la charge à ses locataires et à leurs assureurs.

Elle se présente pour ce faire comme la victime d'un incendie causé par des tiers, en particulier BLUE SOLUTIONS :

> « *Depuis que l'incendie s'est produit, HFL8 a déboursé près de 10 millions d'euros pour faire face aux mesures urgentes de sécurisation du site résultant des défauts de batteries et modules fabriqués par Blue Solutions. Cette dernière au contraire, n'a depuis le début de l'incendie, pas déboursé un centime d'euros pour faire face à ses responsabilités et assumer les conséquences environnementales de l'incendie causé par ses batteries et modules défectueux ou usagés. Lorsqu'il lui est demandé une quelconque prise en charge, Blue Solutions se retranche derrière le droit des ICPE en expliquant qu'il appartient à HFL8 de payer en sa qualité d'exploitant de droit. Cette déresponsabilisation du responsable n'est possible qu'au regard des règles du droit des ICPE. Dès lors que des déchets dangereux ont été stockés à Grand-Couronne en violation des termes du bail et des prescriptions de l'arrêté d'autorisation, seul le droit des déchets doit s'appliquer à l'encontre du producteur et/ou détenteur des déchets.* »

En réalité, BLUE SOLUTIONS n'était ni exploitant, ni logisticien, ni gestionnaire du site : elle n'était qu'un simple déposant.

Ses marchandises étaient confiées à un logisticien (BOLLORE LOGISTICS), lui-même locataire d'une cellule d'un entrepôt géré par un exploitant ICPE (HFL8), seule entité responsable de la conformité réglementaire du site.

C'est d'ailleurs à ce titre d'exploitant ICPE que HFL8 était rémunérée par ses locataires : pour auditer les marchandises, garantir le respect des prescriptions techniques et gérer les éventuelles situations de crise.

Elle ne peut pas aujourd'hui se prévaloir d'une prétendue ignorance des marchandises stockées sans renier sa mission. C'est précisément en sa qualité d'exploitant, donc de sachant, qu'elle est tenue de répondre de la gestion du site, pourtant complètement défaillante.

Un audit réalisé en juin 2022 par B27, spécialement mandaté par HFL8, relevait d'ailleurs la présence de batteries LMP (comme l'a remarqué à juste titre le BEA-RI dans son rapport). Ni la nature ni la composition des batteries ne lui ont donc été dissimulées. Et même à supposer qu'elles l'aient été – ce qui est faux – HFL8 avait l'obligation de s'en enquérir : c'est le cœur même de son rôle d'exploitant ICPE.

D'autant plus que, si HFL8 tente de s'exonérer de ses responsabilités, il convient de rappeler qu'elle appartient à un groupe international structuré et capitalisé, parfaitement en mesure d'assumer ses obligations d'exploitant.

La cause de l'incendie restant inconnue, l'expertise RCCI étant toujours en cours, HFL8 n'a donc pas assumé ces frais pour BLUE SOLUTIONS, ou pour qui que ce soit d'autre, mais pour elle-même : dans l'exercice normal de sa propre responsabilité d'exploitant ICPE.

BLUE SOLUTIONS, Société par Actions Simplifiée au capital social de 64 518 560 € euros, dont le siège social est situé à Odet, 29500 Ergué-Gabéric,
Inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Quimper sous le numéro 421 090 051

2. UNE INSTRUMENTALISATION D'UN RAPPORT DU BEA-RI QUI NE TRANCHE AUCUNE RESPONSABILITE, POUR TRAVESTIR LE DROIT

HFL8 soutient, à tort, que le rapport du BEA-RI permettrait d'imputer à BLUE SOLUTIONS la responsabilité de l'incendie.

Cette extrapolation est juridiquement infondée et relève d'une mauvaise foi manifeste. Le rapport du BEA-RI est un document administratif qui ne statue pas sur les responsabilités éventuelles, ni même sur les origines de l'incendie, mais qui a pour objectif de porter à la connaissance du pouvoir législatif et des autorités administratives un retour d'expérience.

Le BEA-RI précise d'ailleurs expressément, en page 3, qu'aucune responsabilité ne peut être imputée à quiconque sur le seul fondement de ce rapport.

En réalité, HFL8 sait parfaitement que deux expertises judiciaires sont en cours, qu'elles ont été ordonnées par le tribunal judiciaire de Rouen, et qu'elles ont précisément pour objectif de déterminer les causes et les responsabilités du sinistre.

La première, une expertise RCCI, a été ordonnée le 14 mars 2023. Elle porte sur l'origine, les circonstances et les dommages de l'incendie. À ce jour, aucune cause certaine n'a été identifiée, comme l'a souligné l'expert RCCI dans des courriels :

> « s'il nous a été donné de déterminer géographiquement l'origine du sinistre au niveau de l'emprise occupée par la Sté Bolloré, il ne nous a, par contre, pas été possible d'établir quelle avait été la cause de la mise à feu de cet entrepôt » ; « Il va de soi qu'à ce stade de l'expertise, nous n'avons pas encore été en mesure de déterminer quelle avait été la cause de la mise à feu primaire ».

La seconde, une expertise environnementale, a été ordonnée le 5 septembre 2023, à la demande même de HFL8. Elle porte sur les contaminations éventuelles du site et les modalités de remise en état.

HFL8 est partie à ces **deux expertises, toujours en cours**, et tente par ses démarches d'en influencer le déroulement de manière inacceptable. Elle sait parfaitement qu'à ce jour, ni la cause de l'incendie, ni les responsabilités, ni même l'étendue exacte des préjudices ne sont établies. Elle prétend pourtant constamment, haut et fort, le contraire. Les juridictions saisies ont d'ailleurs déjà statué en ce sens et ont sanctionné HFL8 pour ses démarches judiciaires, en rejetant toutes ses demandes indemnitaires[1].

3. LA TENTATIVE D'HFL8 DE REQUALIFICATION D'ACTIFS INDUSTRIELS EN DECHETS DANGEREUX POUR SE DEFAUSSER DE SES RESPONSABILITES

HFL8 allègue que, « *à la suite de l'incendie de Grand-Couronne, il a été mis en évidence que des entreprises du groupe Bolloré avaient mis en place une filière de stockage potentiellement illicite de déchets dangereux au sein de l'entrepôt de Grand-Couronne* ».

[1] Par ordonnance de référé rendue le 11 mai 2023 (n° 2023R000274), le Président du tribunal de commerce de Nanterre a expressément refusé de retenir toute présomption de responsabilité avant la clôture des opérations d'expertise. Puis le Tribunal de commerce de Paris (n° 2023029867) a jugé dans le même sens, en rappelant l'exigence d'attendre les conclusions techniques avant de tirer la moindre conséquence juridique, et qui ordonne un sursis à statuer dans l'attente de l'expertise RCCI.

Cette contrevérité repose sur une analyse erronée, les batteries entreposées à Grand-Couronne constituant un stock de pièces détachées permettant à BLUE SOLUTIONS de faire face à ses obligations de garantie légale et contractuelle en matière de remplacement de packs défectueux, pour les véhicules mis sur le marché.

Nonobstant les développements partiaux et hors sujet de HFL8, le réemploi des batteries en question s'explique directement par le fait que BLUE SOLUTIONS est susceptible de devoir fournir à ses clients des batteries comme pièces détachées, avec des engagements qui courent au-delà de 2035.

En effet, au-delà de son obligation légale de constructeur, BLUE SOLUTIONS s'engage contractuellement sur 8 à 10 ans à pouvoir remplacer les batteries des véhicules qu'elle a vendues à ses clients, notamment une flotte de bus qui équipent de nombreuses villes en France et en Europe, contribuant ainsi à la décarbonation de nos villes.

Les modules stockés à Grand-Couronne présentaient pour la plupart une durée de vie d'encore plusieurs centaines, voire milliers de cycles. Ces modules avaient donc encore une durée de vie considérable, qui permettait d'envisager un réemploi serein dans les prochaines années, justifiant parfaitement leur stockage et leur conservation.

Ces modules n'étaient donc pas des « *déchets* » au sens du Code de l'environnement, et c'est justement ce que Blue Solutions défend dans le cadre du recours qu'elle a déposé devant le tribunal administratif de Rouen (toujours en cours).

Ils étaient conservés dans des conditions, rigoureuses et coûteuses, précisément parce qu'ils étaient destinés à être utilisés dans le cadre du service après-vente, pour le remplacement ou la réparation de modules déjà déployés.

Leur usage était défini, leur affectation claire, leur destination conforme à leur fonction initiale.

Qualifier ainsi de « *déchets* » des modules parfaitement identifiés, volontairement conservés pour une durée pouvant aller jusqu'à 10 ans, et affectés à un usage industriel déterminé, relève manifestement d'une volonté de nuire d'HFL8.

4. DES COMPARAISONS INAPPROPRIEES POUR JUSTIFIER UNE QUALIFICATION ERRONEE

Pour poursuivre son entreprise de réécriture de la réalité, HFL8 avance, dans le cadre d'une démonstration absconse, que la valeur comptable nulle des batteries suffirait à démontrer leur caractère de déchet. Cet argument est pourtant doublement fallacieux :

- une valeur comptable nulle n'exprime ni une inutilité ni une non-conformité. Il s'agit juste d'une méthode de gestion prudentielle souhaitée par BLUE SOLUTIONS et validée par ses commissaires aux comptes ;

- la valeur économique réelle du stock est incontestable. Elle a été reconnue par les assureurs, qui ont indemnisé BLUE SOLUTIONS à hauteur de 15 millions d'euros. Ce chiffre est d'ailleurs repris à son compte, paradoxalement, par HFL8 dans ses propres réclamations.

Cette contradiction ne traduit donc pas une simple approximation, mais bien une stratégie de communication délibérée : elle ne résiste ni au droit, ni aux faits.

BLUE SOLUTIONS, Société par Actions Simplifiée au capital social de 64 518 560 € euros, dont le siège social est situé à Odet, 29500 Ergué-Gabéric,
Inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Quimper sous le numéro 421 090 051

Ensuite, HFL8 fait référence à d'anciens incidents impliquant des batteries au lithium, survenus notamment sur des bus EVOBUS (groupe DAIMLER) en Allemagne et des bus BLUEBUS exploités par la RATP :

> « *Les modules IT3 stockés à Grand-Couronne étaient défectueux et provenaient des nombreux rappels produits effectués à la suite des incendies survenus sur des bus EVOBUS (groupe DAIMLER) dans l'usine de Mannheim en Allemagne et des bus BLUEBUS (entité du groupe Bolloré) exploités par la RATP. Ces incidents ont montré que les modules IT3, notamment ceux fabriqués dans l'usine canadienne de BLUE SOLUTIONS située à Boucherville, présentaient un risque de court-circuit avéré en raison du mauvais positionnement de la feuille d'isolant Mylar* ».

Encore une fois, cette comparaison est non seulement inexacte, mais délibérément trompeuse.

Comme cela a été maintes fois rappelé (notamment dans le cadre de l'expertise judiciaire RCCI), la spécificité des modules LMP de Blue Solutions est que son électrochimie ne se met en œuvre qu'à partir de 55 °C. En dessous de cette température, les modules LMP sont inertes et ne permettent pas la circulation d'énergie.

Les incidents mis en avant par HFL8 concernaient des batteries en fonctionnement, intégrées à des véhicules (donc à plus de 80 °C), soumises à des cycles de charge/décharge et à des sollicitations thermiques ou électriques constantes. Aucune de ces contraintes ne s'applique au contexte de l'entrepôt de Grand-Couronne, où les modules étaient déconnectés, entreposés à l'arrêt et à température ambiante. La température à Grand-Couronne, le jour de l'incendie, n'a pas excédé 17 °C.

HFL8 ne peut ignorer cette différence fondamentale, qui lui a été rappelée à plusieurs reprises.

Quant aux incendies évoqués dans les usines de BLUE SOLUTIONS au Canada, il s'agissait de simples départs de feu de résidus de production (dans un conteneur de stockage pour l'un, dans un bidon d'huile anhydre contaminé par de l'eau pour l'autre) qui n'ont ainsi aucun rapport avec les batteries entreposées à Grand-Couronne.

Assimiler ces contextes radicalement distincts revient à faire un raccourci grossier, destiné à entretenir la confusion entre des sinistres dynamiques sur des véhicules en exploitation, et un incendie dont les causes restent inconnues dans un entrepôt logistique statique. Cette erreur n'a d'ailleurs pas été faite par le BEA-RI, qui a demandé à l'INERIS d'effectuer ses essais de type « *test du clou* » ou « ***test d'écrasement*** » à température ambiante.

Enfin, de manière parfaitement scandaleuse, HFL8 soutient que BLUE SOLUTIONS aurait transmis dans le cadre de l'expertise judiciaire un état des stocks répertoriant seulement 15 % des batteries et modules stockés à Grand-Couronne, cherchant par là-même à tromper les experts.

C'est une nouvelle fois une contrevérité : BLUE SOLUTIONS s'est contentée de transmettre les informations sollicitées par l'expert judiciaire lui-même, qui avait précisément limité le périmètre de sa demande.

Dans ces conditions, faire état d'un prétendu « *flou* » ou d'une « *confusion* » sur la traçabilité des batteries et des modules est une allégation mensongère qui établit – encore une fois et s'il en était besoin – la mauvaise foi d'HFL8. BLUE SOLUTIONS a toujours coopéré en parfaite transparence avec les autorités.

5. UNE LECTURE COMPLETEMENT TRONQUEE DU RAPPORT DU BEA-RI POUR FAIRE CROIRE A UNE RESPONSABILITE INEXISTANTE

Contrairement à ce que laisse entendre HFL8, le rapport du BEA-RI ne contient aucune conclusion défavorable à BLUE SOLUTIONS. Bien au contraire, il invalide plusieurs allégations d'HFL8.

S'agissant de la qualification de déchets, aucune qualification réglementaire de « *déchet dangereux* » n'est retenue.

Le BEA-RI indique que les batteries stockées par BOLLORÉ LOGISTICS étaient destinées à la réutilisation selon différentes filières décrites en page 16 du rapport : des « *modules usés, mais réutilisables en l'état à des fins de mobilité* », des « *modules destinés à un usage de deuxième vie* » (mobilité vers stationnaire par exemple) ou encore des modules destinés à réutilisés après être repassés sur le site de production initial.

Leur stockage était, de surcroît, placé sous le contrôle d'HFL8 en sa qualité d'exploitant ICPE.

En réalité, d'une part les batteries constituant des déchets étaient traitées par une filière sécurisée, prise en charge par l'entreprise SECHE, un des acteurs leader du secteur. C'est d'ailleurs ce que le rapport BEA-RI souligne explicitement (cf. *rapport BEA-RI, p. 15*) :

> « Blue Solutions a recours à une entreprise spécialisée dans l'élimination des déchets pour procéder à la destruction des modules dont elle souhaite se défaire ».

D'autre part, s'agissant des batteries et des modules stockés, l'examen des photographies de l'entrepôt reproduites à la page 16 du rapport du BEA-RI démontre le soin avec lequel ceux-ci étaient entreposés :

Exemples de conditionnement de modules IT3

Exemples de conditionnement de modules et de pack IT2

BLUE SOLUTIONS, Société par Actions Simplifiée au capital social de 64 518 560 € euros, dont le siège social est situé à Odet, 29500 Ergué-Gabéric,
Inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Quimper sous le numéro 421 090 051

La qualité de ce stockage démontre clairement l'intention de réemploi de BLUE SOLUTIONS, ce qui exclut en toute hypothèse la qualification de déchets revendiquée par HFL8.

S'agissant de l'origine de l'incendie, le rapport indique que, sans certitude, il « *privilégie l'hypothèse d'un départ d'incendie par emballement thermique d'un module stocké dans la cellule 1* » (p. 4).

Toutefois, il reconnaît ne pouvoir trancher avec certitude la cause de cet emballement.

Il évoque notamment plusieurs scénarios plausibles : « *chute d'une caisse, chute d'un objet sur une caisse, coup de fourche de chariot élévateur ou d'une chute d'un élément zénithal* », dont certains impliqueraient une responsabilité directe d'HFL8 (cf. *rapport BEA-RI, pp. 32, 35, 49*).

Le BEA-RI considère également que l'emballement thermique d'un module pourrait résulter de son exposition à un autre feu primaire.

Différents essais ont été menés dans le cadre des analyses techniques de l'INERIS pour caractériser le risque de feu en cas de défaillance intrinsèque des modules : aucun ne permettant de provoquer l'emballement des batteries dans des conditions représentatives d'un stockage correct (cf. *rapport INERIS, p. 45*).

C'était notamment le cas de « *l'essai clou* », qui est utilisé pour analyser le risque de feu en cas de court-circuit interne et qui s'est – sans surprise – révélé infructueux. L'hypothèse d'un emballement spontané dû à un court-circuit est donc écartée techniquement.

Seuls les essais représentatifs d'agressions externes ont permis de déclencher un emballement thermique, indiquant par là même que ce phénomène ne peut se produire qu'en présence d'un facteur externe anormal.

Tel a été le cas via :

- une surchauffe exogène (représentative par exemple d'un feu primaire distinct). Dans cet essai l'INERIS n'a pu déclencher un emballement thermique qu'en provoquant artificiellement une surchauffe violente, à des températures extrêmes (715 °C), très au-delà de toute situation réaliste d'entreposage. À titre de comparaison, le coton sec peut s'auto-enflammer dès 400 °C, et à 120 °C s'il est gras[2].

- un écrasement d'un module représentatif notamment d'un choc. Sur cet essai un point important est d'ailleurs à relever, mentionné par le BEA-RI à la page 40 : « *Les premiers effets de l'emballement thermique se produisent avec un décalage temporel important par rapport à l'abus mécanique. Ceci signifie qu'il ne peut être exclu que le fait initiateur a pu avoir lieu plusieurs minutes ou plusieurs heures avant la réaction* ».

Ces données ouvrent un spectre d'hypothèses bien plus large, impliquant potentiellement un événement déclencheur antérieur, mécanique ou structurel, qui échapperait là encore à toute responsabilité de BLUE SOLUTIONS.

Enfin, il semble nécessaire de rappeler que le BEA-RI n'a pas vocation, de par sa mission, à se substituer à une expertise judiciaire.

[2] https://www.ffpb.fr/wp-content/uploads/2024/10/ETN-307_PREVENTION-DEPARTS-DE-FEU-SPONTANES.pdf.

Le BEA-RI admet d'ailleurs ne pas avoir étudié toutes les causes envisageables.

Certaines thèses pourtant plausibles ont ainsi été écartées, notamment celle d'un incendie volontaire, mentionnée sans être analysée (cf. *rapport BEA-RI, p. 48*) ; ou celle de l'implication des autres marchandises stockées, qui n'a pas fait l'objet d'investigations approfondies (cf. *rapport BEA-RI, p.12*).

En réalité, HFL8 se trouve gênée par ces conclusions. C'est d'ailleurs pour cela qu'elle tente de disqualifier les conclusions techniques du rapport qui lui sont défavorables :

> *« Blue Solutions a manifestement fourni au BEA-RI pour effectuer ses tests des modules sains, qui ne présentaient pas de caractère usagés ou défectueux. Les tests de l'INERIS n'ont ainsi probablement pas été réalisés sur des modules identiques à ceux stockés à Grand-Couronne. Le test du clou n'est pas représentatif […] ».*

Cet argument est complètement infondé.

Aucun élément n'est apporté par HFL8 pour contester l'intégrité ou la représentativité des modules testés. D'ailleurs, BLUE SOLUTIONS est dans un souci de transparence en mesure d'indiquer que les modules sélectionnés pour les essais, identifiées par leurs numéros de série, sont les suivantes :

QM221AAHAY
MM121AAYFA
MM121AAPGP
MM221AAEWQ
QM321AAAGZ
QM324AAAGW
QM324AAAGX
QM324AAAGY
MM121ABAGU
MM221AABPF
MM221AAUKM
QM221AAFHS
QM221AAGQK
QM221AANCA
QM221AAOWD
QM221AASTF
MM221AACVX
QM221AAQWO
QM222AAING
QM221AACDE
QM222AAAZF
MM221AAEMH
MM221AAELR
QM324AAAPG
MM221AAESD
MM121AAESL
QM221AAPHA
MM221AAESF
MM121AAESE
QM221AAPJT

BLUE SOLUTIONS confirme également que ces batteries étaient représentatives des batteries stockées à Rouen. Choisies aléatoirement elles provenaient de différents sites, applications, avaient été utilisées et présentaient des niveaux de performance variés. Bien entendu elles étaient chargées à 100 % et conformes au cahier des charges établi par l'INERIS et le BEA-RI.

BLUE SOLUTIONS, Société par Actions Simplifiée au capital social de 64 518 560 € euros, dont le siège social est situé à Odet, 29500 Ergué-Gabéric,
Inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Quimper sous le numéro 421 090 051

Il est d'ailleurs contradictoire qu'HFL8 vienne dénoncer la validité des essais lorsqu'ils contredisent sa thèse, tout en revendiquant les conclusions du même rapport lorsqu'HFL8 les considère plus favorables. Cette posture opportuniste démontre moins une exigence de rigueur scientifique qu'une volonté de dissimuler les responsabilités réelles.

La seule chose certaine est qu'en l'état, aucun élément technique ne permet d'imputer la responsabilité du sinistre à BLUE SOLUTIONS.

Bien au contraire : les éléments techniques disponibles, versés notamment dans le cadre de l'expertise judiciaire, démontrent qu'une batterie LMP BLUE SOLUTIONS est inerte, donc inoffensive, lorsqu'elle est stockée sans alimentation électrique.

Les allégations d'HFL8 sont donc dénuées de tout fondement scientifique.

6. DEFAILLANCES STRUCTURELLES, SYSTEME DE SECURITE OBSOLETE : LA REALITE DU SITE DE GRAND-COURONNE

HFL8 omet enfin de préciser que la propagation de l'incendie fait l'objet d'une attention toute particulière de l'expert judiciaire RCCI depuis le début de sa mission, ce dernier se disant « *étonné* » de la propagation anormale de l'incendie de la cellule BOLLORÉ LOGISTICS aux 2 autre cellules voisines

HFL8 oublie ainsi de mentionner que le BEA-RI, comme l'expert judiciaire RCCI, estiment très probable que les fumées et gaz d'incendie aient pu se diffuser par des interstices anormaux dans le mur coupe-feu (*p. 26*).

La fragilité et les défauts de conception du bâtiment appartenant à HFL8 sont tels que celui-ci n'a pas hésité à détruire des preuves sur le site en éliminant les gravats (en dépit d'instructions précises formulées dans le cadre de l'expertise judiciaire RCCI), sans doute pour dissimuler des constats qui leur auraient été immanquablement défavorables.

Autrement dit, tout ce qui est aujourd'hui établi concerne des manquements techniques, relevant exclusivement du périmètre d'HFL8. Rien, à ce stade, ne permet de mettre en cause BLUE SOLUTIONS sur la propagation du sinistre.

⁂

Voici l'ensemble des éléments que BLUE SOLUTIONS souhaitait porter à la connaissance du BEA-RI.

BLUE SOLUTIONS, Société par Actions Simplifiée au capital social de 64 518 560 € euros, dont le siège social est situé à Odet, 29500 Ergué-Gabéric,
Inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés de Quimper sous le numéro 421 090 051