

[Accueil](#) | [Genève](#) | Tesla incendiée au G7: la batterie a repris feu trois fois

Abo [Sécurité à Genève](#)

Pourquoi la Tesla brûlée lors du cortège NoG7 est un casse-tête pour les pompiers

La batterie au lithium s'est enflammée à trois reprises, plusieurs heures après l'extinction de l'incendie.



Chloé Dethurens

Publié: 25.06.2026, 17h17



Les restes de la Tesla incendiée par des casseurs. La batterie n'a pas brûlé, mais s'est embrasée après coup.

Incendie Secours Genève

**En bref:**

- La Tesla incendiée lors de la manifestation NoG7 a pris feu à trois reprises après l'extinction initiale.
- Le lithium, très instable, peut s'enflammer jusqu'à 1500 °C, rendant l'intervention des pompiers complexe.
- Les coûts de gestion de l'incident s'élèvent à plusieurs milliers de francs.

Les photos ont fait le tour de la Suisse. Lors de la manifestation NoG7 du 14 juin dernier, une Tesla stationnée sur le parcours est partie en fumée, en face de la gare routière. Or l'intervention pour maîtriser ce sinistre s'est avérée fort compliquée: la batterie du véhicule a repris feu plusieurs fois, des heures après l'incendie. S'il s'agissait d'une première à Genève, un tel incident est potentiellement appelé à se répéter au vu de la croissance du parc de véhicules électriques.

Les faits se sont déroulés aux alentours de 16 heures. Alors qu'une partie du cortège a déjà bifurqué sur la rue de Chantepoulet, des individus s'en prennent à une Tesla grise stationnée rue Ami-Lévrier. Selon plusieurs sources concordantes, celle-ci appartient à un membre du personnel de la police: il l'aurait laissée sur place malgré la manifestation.

Après avoir brisé les vitres du véhicule, les casseurs introduisent un engin pyrotechnique dans l'habitacle. Le feu se propage rapidement aux matériaux inflammables de l'intérieur, notamment les textiles et les éléments en plastique. En quelques minutes, la voiture s'est entièrement embrasée.

Emballement thermique

Stationnées un peu plus loin dans le dispositif, les forces du Service d'incendie et de secours ([SIS](#) ⁷) n'interviennent pas immédiatement pour éviter d'être pris à partie par des éléments violents. Une fois la mêlée passée, ils éteignent le feu de la carcasse, qui a littéralement fondu. La batterie au lithium, isolée sous le châssis, ne s'est pas embrasée. Mais la température est montée si haut que la voiture a subi un emballement thermique invisible.

Sur demande de la police, le véhicule est alors hissé sur un camion de la société de dépannage Auto Secours. «Il a fallu le décoller du sol, explique l'expert qui a pris en charge la Tesla. Tous les moyens que j'utilisais s'arrachaient car il n'y avait plus aucun point solide sur la carcasse.»



Un camion d'Auto Secours est intervenu pour enlever la Tesla, la couvrant avec une couverture

pour éviter les risques en cas d'embrasement.

Incendie Secours Genève

L'opérateur recouvre la Tesla d'une couverture de protection, si lourde (140 kilos) qu'il doit l'installer au moyen d'une grue. Objectif: éviter que le feu et les fumées toxiques ne se propagent si la batterie s'embrase durant le transport jusqu'aux dépôts de Vernier. On entrepose la carcasse dans un box de béton spécialement dédié aux véhicules électriques et on ôte alors la protection.

La batterie reprend feu

C'est ici qu'à trois reprises, la batterie reprend feu. Les sapeurs professionnels doivent intervenir une première fois à 22 h 30 pour l'arroser d'eau. Puis à 1 h du matin, l'engin s'enflamme à nouveau. Maîtrisé, le sinistre repart à 16 h 45 le lendemain. Le SIS tente d'introduire de l'eau à l'intérieur de la batterie à l'aide d'un dard, sans succès. On finit par emballer la carcasse dans une couverture de protection et on laisse l'engin se consumer.

Pourquoi cet embrasement spontané? «Le lithium génère beaucoup d'énergie, mais il est aussi très instable, note Nicolas Millot, chargé de communication au SIS. Si une batterie est endommagée par la chaleur, elle peut prendre feu dans les quinze minutes comme dans les trois jours qui suivent.» Problème: alors que seule l'eau permet d'éteindre le feu, le lithium est très sensible à l'humidité.

Or les incendies de batteries électriques sont bien plus violents que ceux des voitures à moteur thermique. Le feu prend très rapidement et les températures peuvent monter de 1000 à 1500 °C. C'est ce qui s'est passé avec la Tesla: on voit des flammes puissantes s'échapper de la batterie.

La Tesla a repris feu trois fois après l'incendie, dans un box en béton de la société de dépannage.

AUTO-SECOURS

Dans certains pays, on choisit désormais de laisser brûler la batterie plutôt que de déverser des milliers de litres d'eau qui seront ensuite pollués et devront être emmenés par camion pour être traités dans une station d'épuration. Comme cela s'est produit pour la Tesla du G7. «Les frais sont importants, les vidanges de nos cuves coûteront 4000 francs au total», informe Ivano Bisetto, patron d'Auto Secours.

Aujourd'hui, la batterie de la Tesla se trouve toujours dans sa carcasse, dans les locaux d'Auto Secours. Il faudra l'extraire, la placer dans un caisson sécurisé avant d'amener le véhicule dans une entreprise de démolition. «Nous attendons encore la réponse d'un expert suisse, poursuit Ivano Bisetto. Mais l'extraction demandera deux jours de travail. Puis il faudra recycler les éléments de la batterie, ce qui nécessitera des milliers de francs supplémentaires.» Une entreprise spécialisée basée à Biberist, dans le canton de Soleure, s'en chargera.

Pour l'heure, le propriétaire ne s'est pas annoncé, indique l'entre-

prise. Dix jours après les faits, la carcasse (avec sa batterie) sera transférée à la fourrière et sécurisée avec une couverture antifeu, empêchant l'incendie de se propager, mais laissant s'échapper les fumées. Les émanations dangereuses qu'elle dégage sont effectivement toxiques.

Problématique plus large

S'il s'agit de la première Tesla à brûler de cette manière à Genève, la problématique est bien plus générale pour les pompiers. Le SIS a déjà dû intervenir à plusieurs reprises pour des batteries au lithium rechargeant trottinettes, puffs ou voitures à l'intérieur d'un local, ce qui est fortement déconseillé. «C'est notamment ce type de sinistres qui nous a poussés à [acquérir des robots](#), indique Nicolas Millot, porte-parole du SIS. Le parc de véhicules, notamment les modèles Tesla, est relativement neuf. Mais il faut se préparer à son vieillissement et à [son agrandissement](#).»

De nombreuses entreprises et [entités publiques](#) misent désormais sur les véhicules électriques, parfois imposants. Notamment des camions, dotés de batteries conséquentes, observe l'opérateur d'Auto Secours.

Face à ce phénomène et à la complexité des feux de batteries électriques, son patron a décidé de sensibiliser la branche en postant les factures de l'intervention lors du cortège NoG7 sur les réseaux sociaux. «Certains continuent à stocker des voitures électriques endommagées en sous-sol, ce qui est véritablement dangereux», explique Ivano Bisetto. Les places de recharges multiples, disposées côte à côte dans les parkings en sous-sol, inquiètent en effet également les pompiers. De violents incendies peuvent effectivement fragiliser les dalles.



La batterie de la Tesla, avant son départ pour Vernier.

Incendie Secours Genève

NEWSLETTER

«Dernières nouvelles»

Vous voulez rester au top de l'info? «Tribune de Genève» vous propose deux rendez-vous par jour, directement dans votre boîte e-mail. Pour ne rien rater de ce qui se passe dans votre canton, en Suisse ou dans le monde.

[Autres newsletters](#)

Inscrit

Chloé Dethurens est journaliste au sein de la rubrique genevoise depuis 2019. Elle écrit pour la Tribune de Genève depuis 2007. [Plus d'infos](#)

Vous avez trouvé une erreur? [Merci de nous la signaler.](#)

52 commentaires