



# Rapport d'enquête simplifié

**INCENDIE ET NAUFRAGE DU CHALUTIER *JESSICA LUCIE*  
LE 18 JANVIER 2012 AU LARGE DE PORT CAMARGUE**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juillet 2013

# INCENDIE ET NAUFRAGE DU CHALUTIER *JESSICA LUCIE* LE 18 JANVIER 2012 AU LARGE DE PORT CAMARGUE

## LE NAVIRE



Chalutier polyvalent en bois, construit en 1983 et armé en 3<sup>ème</sup> catégorie.

Principales caractéristiques du navire :

Immatriculation : ST 613373 ;

Longueur hors tout : 23 m ;

Largeur : 6 m ;

Jauge brute : 75 UMS ;

Propulsion : 316 kW (moteur changé en 2004).

Le certificat national de franc-bord a été renouvelé le 2 juin 2011 (dernière visite de sécurité à flot) jusqu'au 30 mai 2013.

Le permis de navigation, valable jusqu'au 10 juin 2011 **n'a pas été renouvelé**.

## L'ÉQUIPAGE

Le patron/mécanicien, âgé de 47 ans, est le propriétaire du navire. Il est titulaire du certificat de capacité.

Les deux matelots, âgés de 45 et 52 ans, sont titulaires du certificat de capacité.

## LES FAITS

### Conditions météorologiques :

SITREP CROSS La Garde : vent nord-nord-ouest 5 nœuds, mer 2, ciel clair, bonne visibilité.

### Heures locales (TU + 1) :

Le **18 janvier 2012** vers **03h00**, le *JESSICA LUCIE* appareille du port du Grau du Roi (Port Camargue) avec 8 000 l de gasoil à bord.

Vers **03h25**, le navire étant en route pour ses lieux de pêche habituels à quelques milles au sud de la Pointe de L'Espiguette, le patron étant à la timonerie, une alarme de détection de fumée se déclenche.

À **03h30**, un des matelots qui se reposaient en cuisine, entreprend une investigation machine par l'accès arrière. Il constate alors la présence d'un incendie et referme la trappe d'accès. Le patron informe par VHF un autre chalutier qui est à proximité, le *JACQUES MARIE II*, et lui demande d'appeler les secours.

À **03h38**, le *JACQUES MARIE II* déclenche l'alerte par un appel VHF voie 16 au CROSS La Garde.

Vers **03h40**, l'équipage tente sans succès de maîtriser le feu à l'aide de trois extincteurs à poudre en les vidant « au jugé » par la trappe arrière du compartiment moteur. Le patron lance alors le moteur auxiliaire qui alimente le groupe hydraulique (235 kW), pensant ainsi appauvrir la teneur en oxygène du local.

Vers **03h45**, les deux moteurs stoppent, sans autre intervention du bord.

Le matelot du *JESSICA LUCIE* jette le radeau de sauvetage à la mer.

Vers **03h55**, les trois marins embarquent dans le radeau. Ils sont récupérés peu après par le *JACQUES MARIE II*.

Le *MARIE JEREMY* prend le *JESSICA LUCIE* en remorque et le feu semble éteint.

À **04h05**, appareillage de Port Camargue de la SNS 141, *SAINTE SARAH II*, mise en œuvre par le CROSS La Garde.

Vers **04h10**, reprise du feu, le *MARIE JEREMY* largue le *JESSICA LUCIE*.

Vers **04h15**, la vedette SNS 141, tente de lutter contre l'incendie avec sa lance à incendie. Elle n'y parvient pas en raison de son intensité.

À **04h50**, engagement de la vedette SNS 062, *MARIUS OLIVERI*, de Sète. Retardée par une

panne de moteur, elle arrive sur zone vers **07h30**.

Vers **09h55**, le navire coule par 30 m de fond à 3,5 milles dans le 197° du sémaphore de l'Espiguette.

Quelques jours après, à l'occasion d'une plongée sur les lieux du naufrage, il est constaté que la quasi intégralité du navire a brûlé.

## OBSERVATIONS

### Le permis de navigation

À la suite de la visite périodique du 19 janvier 2011 et d'une visite spéciale le 22 avril 2011, le permis de navigation avait été délivré jusqu'au 10 juin 2011, date de validité du certificat de franc-bord.

En juin 2011, à la suite, notamment d'une prescription du CSN non satisfaite (déplacement du détecteur situé dans le compartiment glacière sur l'avant du compartiment machine sur le GE hydraulique), le permis n'avait pas été renouvelé.

### La détection de l'incendie

Le patron a déclaré, le lendemain du naufrage, être intervenu lui-même pour répondre à la prescription.

Aucune attestation de travaux par un professionnel n'a été présentée.

Toutefois, dans son rapport de mer, le patron a déclaré avoir été averti de l'incendie par le dispositif de détection. Ce type de centrale de détection n'indique pas quelle cellule déclenche l'alarme.

### L'incendie

Le navire avait été mis au sec pendant la semaine précédant l'incendie pour effectuer le changement de son joint de tube d'étambot.

À cette occasion, la vidange du moteur avait été faite et les filtres à huile avaient été remplacés.

Au moment du déclenchement de l'incendie, la centrale hydraulique n'était pas en service.

Jusqu'à ce qu'il s'étouffe, 20 minutes après la détection de l'incendie, le moteur a fonctionné normalement, y compris au ralenti sans que soit perçu par le patron de perturbation du régime du moteur.

D'autre part, sur ce type de moteur, le système de protection par double enveloppe est relié à une alarme sonore et à un témoin situé sur le tableau de commande du moteur.

Ceci rend relativement peu probable l'hypothèse de la rupture d'un tuyau d'injecteur. Dans ce cas, en effet, bien qu'il s'agisse d'un moteur à 12 cylindres en V, le déséquilibre de l'alimentation du moteur aurait été perceptible.

De plus, le patron n'a pas perçu d'odeur caractéristique de gas-oil (voir photo ci-dessous).



*Moteur Beaudoin 12M26SR : Nappe de tubes d'injection et pompe.*

En dehors de l'hypothèse d'une avarie du circuit d'alimentation en gas-oil du moteur de propulsion, le déclenchement de l'incendie pourrait provenir d'une fuite dans la tuyauterie d'alimentation en huile de lubrification des paliers de turbine de suralimentation. C'est l'origine du feu la plus probable (voir photo ci-dessous).



*Moteur Beaudoin 12M26SR : le turbo GARRETT avec son tuyautage d'arrivée d'huile de lubrification des paliers.*

En effet, les flammes étaient jaunes avec un gros dégagement de fumées d'hydrocarbures.

### L'extinction de l'incendie

Le navire n'était pas équipé d'un dispositif d'extinction fixe dans le compartiment machine. Bien que non formellement requis, compte tenu de la date de mise en service du navire et de la réglementation de 1976 applicable, un tel dispositif aurait permis une lutte plus efficace contre un incendie qui a probablement débuté par le turbo compresseur (défaut de lubrification ou inflammation des suies).

Par ailleurs, le patron n'a pas fermé l'arrivée de gas-oil. Ceci aurait permis de supprimer l'arrivée de carburant dans le foyer de l'incendie qui s'est poursuivie pendant au moins 20 minutes de 03h25 à 03h45 et a concouru au développement du feu.



*Photo prise au lever du jour le 18 janvier*

### CONSÉQUENCES

Les conséquences de cet accident sont exclusivement matérielles. Le navire est perdu.

### ENSEIGNEMENTS

- 1 - **2013-E-055** : Le navire ne doit pas prendre la mer sans permis de navigation et titres de sécurité en cours de validité.
- 2 - **2013-E-056** : Le système de détection d'incendie doit être contrôlé périodiquement par un professionnel agréé (Division 110, article 110.8).
- 3 - **2013-E-057** : Il est souhaitable, même si la réglementation ne l'imposait pas lors de leur mise en service, d'équiper les navires de cette taille d'un dispositif d'extinction fixe de l'incendie dans le compartiment machine.
- 4 - **2013-E-058** : En cas d'incendie, en particulier dans le compartiment machine, il est indispensable de priver l'incendie de carburant (vannes de sectionnement d'arrivée de gas-oil) et de comburant (fermeture des entrées d'air, arrêt de la ventilation éventuelle).



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

## Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex  
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42  
[www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)



FRANCE  
2009092411