



Rapport d'investigation préliminaire

LE MERITUM

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

INCENDIE À BORD DU CHALUTIER-COQUILLIER *LE MERITUM* SURVENU LE 31 OCTOBRE 2011 AUX ABORDS DE CHAUSEY

LE NAVIRE

Navire en plastique immatriculé CH 907 885, construit à Boulogne en 1999 (mise en service : mars 2000).

Longueur : 9,61 m - Jauge : 11,45 tx - Propulsion : 110 kW - 3 batteries : 2 en machine (200 A/h), 1 en timonerie.

Protection incendie :

- Pas de détection ;
- Charge de CO₂ de 9,5 kg située dans un caisson sur l'AR de la timonerie ; sa mise en œuvre déclenche une alarme sonore et l'arrêt de la ventilation ;
- 2 extincteurs à poudre de 6 kg (1 au poste AV, 1 en timonerie).

Navire acheté par l'armateur en mai 2011. Armé en 3^{ème} catégorie.

L'ÉQUIPAGE

Un patron (titre de patron petite navigation en 2002 et CRO en 2004) et un matelot (pas de qualification marine marchande).

LES FAITS

Conditions météo :

SITREP Jobourg : mer peu agitée, vent de SSE 20 noeuds - visibilité : 8 milles.

Heures locales (UTC+1)

Vers 08h15, *LE MERITUM* appareille de Granville pour une marée à la coquille.

Début de pêche à 09h50, dans l'Ouest de Chausey.

Les dragues sont virées toutes les 25 minutes.

À 14h30, le matelot signale au patron, alors aux commandes en timonerie, qu'une fumée blanche sort des trappes d'aération du moteur. Une forte odeur est perçue, le patron stoppe le moteur, se

dirige vers l'arrière et ferme une des tapes de ventilation.

Peu après, il ouvre le panneau d'accès au moteur pour évacuer les fumées qui paraissent moins denses. Au moment où il s'apprête à descendre dans le compartiment, une fumée noire opaque et acre se propage.

Vers 14h45, il ferme les autres tapes, la vanne d'alimentation en gasoil, et déclenche le CO₂.

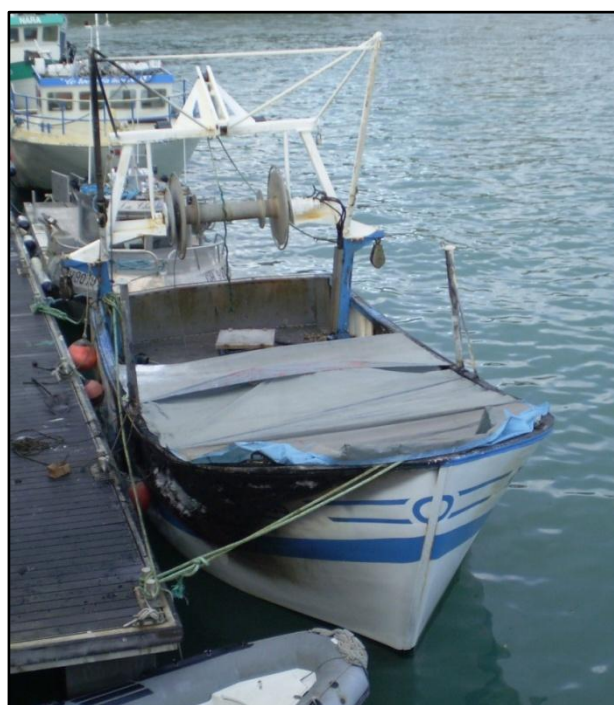
L'équipage, muni d'une VHF portable, se réfugie ensuite sur l'arrière et appelle d'autres navires en pêche aux alentours.

L'*OCTOPUSSY 2* arrive rapidement sur zone, récupère l'équipage à 15h25 et alerte les secours.

À 15h39, une équipe de lutte contre le feu et l'hélicoptère de la Sécurité civile sont mis en action.

L'équipage est transféré par l'hélicoptère vers l'hôpital de Granville.

À 16h16, les pompiers, équipés d'une motopompe, sont hélitreuillés sur le navire dont la passerelle commence à s'enflammer. Le feu est maîtrisé à 16h45.



La passerelle est complètement détruite ainsi que le pont principal.

Le navire est remorqué par L'OCTOPUSSY 2, escorté par la SNS 444, vers le port de Granville. Le convoi arrive dans l'avant-port à 19h55.

Arrivé à quai le feu reprend ; vers 21h00 il est définitivement éteint.

CONSÉQUENCE

Navire non réparable.

CONCLUSION

Feu d'origine électrique : le jeu de batteries tribord est détruit. Le moteur est noirci, mais sans traces de feu.



Les faits paraissant suffisamment établis, le BEAmer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

- L'absence de système de détection incendie a retardé la lutte contre le feu ;
- Prise de risques par le patron qui a tenté d'accéder au compartiment moteur sans équipement adapté et sans que les conditions de sécurité soient réunies (tapes de ventilation et vanne gasoil encore ouvertes).



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

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

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



FRANCE
2009092411