



# Rapport d'enquête simplifié

**INCENDIE À BORD DU CHALUTIER *MEN BRIAL*  
LE 19 OCTOBRE 2012 AU LARGE DE JARD-SUR-MER**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : août 2013

# INCENDIE À BORD DU CHALUTIER *MEN BRIAL* SURVENU LE 19 OCTOBRE 2012 AU LARGE DE JARD-SUR-MER

## LE NAVIRE



Chalutier en bois, construit en 2002 par le chantier naval Laly de Bourcefranc (17560).

Principales caractéristiques :

Immatriculation : LS 900322 ;

Longueur hors-tout : 11,93 mètres ;

Largeur : 4,30 mètres ;

Puissance du moteur : 295 kW, bridé à 110 kW ;

Jauge brute : 17,4 UMS ;

Le navire est armé en petite pêche, approuvé en 3<sup>ème</sup> catégorie et exerce la pêche au chalut à panneaux.

Les titres de sécurité sont à jour.

Le *MEN BRIAL* est équipé du matériel réglementaire de lutte contre l'incendie (installation fixe CO<sub>2</sub> et deux extincteurs à poudre ABC).

## L'ÉQUIPAGE

L'équipage est composé de deux marins conformément à la décision d'effectif :

- un patron remplaçant, exerçant habituellement les fonctions de matelot ;
- un matelot.

Le patron titulaire et armateur, blessé au poignet, est en arrêt de travail. Le patron remplaçant est titulaire du certificat de capacité, du certificat restreint d'opérateur radio et du

certificat de formation de base à la sécurité.

Il navigue avec cet armateur depuis 5 ans. Il le remplace lorsqu'il reste à terre.

Le matelot, titulaire du certificat de capacité, du permis de conduire les moteurs marins et du certificat de formation de base à la sécurité a exercé les fonctions de patron et de chef mécanicien à la pêche au large avec dérogation.

Il est à noter que, lorsque le navire est armé en pêche côtière, l'armateur demande une dérogation pour le patron remplaçant qui ne possède pas le permis de conduire les moteurs marins.

Ces deux marins n'étaient pas à jour de leur visite médicale. Les rendez-vous étaient pris.

## LES FAITS

### Conditions météorologiques (SITREP) :

Vent de secteur ouest, 11 nœuds, mer 2, visibilité de 4 milles.

### Heures locales (UTC + 2)

Le **vendredi 19 octobre 2012**, à **06h30**, le chalutier côtier *MEN BRIAL* appareille du port des Sables d'Olonne pour se rendre sur ses lieux de pêche situés au large de Jard-sur-Mer.

Le navire marche à une vitesse fond de 8,5 nœuds, le moteur est réglé à 1400 tours/minute.

À **07h00**, le matelot prend le quart. Le patron, sachant que le moteur avait des problèmes de montée en température excessive, décide d'effectuer une ronde de sécurité dans la machine qui ne révèle rien d'anormal. Le patron déclare que des rondes sont systématiquement effectuées après chaque relevé du chalut.

Avant de mettre en pêche, il ordonne à son matelot, qui ne sait pas nager, de s'équiper de son VFI.

À **07h10**, il réduit l'allure à 2,5 nœuds, soit à 1000 t/mn, et commence à filer le chalut. La durée des traits est en moyenne de 2 heures.

À **15h00**, à la position 46°22'3 N - 001°33'7 W, alors qu'il allait filer pour un nouveau trait, le patron remarque que le thermomètre de l'échappement en passerelle indique une température anormalement élevée à 494°C alors que la température normale est de l'ordre de 350°C.

Au même moment, une très forte odeur de brûlé envahit la timonerie. Il aperçoit des flammes qui se dégagent du conduit de l'échappement. Il appuie sur le bouton de l'arrêt d'urgence pour stopper le moteur. Il appelle le matelot à la passerelle et tente d'éteindre le feu à l'aide d'un extincteur qu'il a à portée de main, sans résultat. Il tente de fermer les trappes de ventilation, sans succès en raison de la rapidité de la propagation de l'incendie. Il ne parvient pas à actionner l'extinction fixe au CO2 en raison des flammes, le ventilateur continuant de fonctionner.

Le CROSS Etel est alerté par VHF ASN. Il est ensuite décidé de mettre le radeau de sauvetage à l'eau.

À **15h03**, le patron du *MARIE GALANTE* qui est à proximité, signale à son tour l'incendie au CROSS Etel et se rend sur zone.

À **15h08**, le patron confirme au CROSS Etel que le navire est en feu et que l'équipage évacue sur le radeau de sauvetage. Avant de quitter le bord, il prend la VHF SMDSM et les documents du bord.

Le navire brûle très rapidement.



À **15h33**, l'équipage est récupéré par le *PHOENIX* de La Rochelle puis transféré à bord d'un navire sablais à **16h09**.

À **17h10**, arrivée aux Sables d'Olonne.

À **16h02**, début d'extinction du feu par l'équipage de la SNS 248 *LA TALMONDAISE 2*.

À **17h12**, le *MEN BRIAL* est pris en remorque par la SNS 248.

À **18h20**, le *MEN BRIAL* est à quai, à Jard-sur-Mer. Les pompiers interviennent immédiatement pour éteindre totalement l'incendie.

## CONSÉQUENCES

En raison de la soudaineté de cet incendie et de la rapidité de sa propagation, l'équipage n'a rien pu faire pour tenter de circonscrire le sinistre.

Les deux hommes ont eu juste le temps de mettre le bombard à l'eau et de quitter le navire.

Le *MEN BRIAL* a été envahi par les flammes en quelques minutes.



## CONCLUSION

Les causes exactes du sinistre ne sont pas connues. Des expertises judiciaires, décidées par l'ordonnance n° A 12 R 115, code 0352, en date du 12 novembre 2012 du tribunal de commerce de la Roche-sur-Yon, sont en cours.

Il est à noter, que lors de sa mise en service, ce navire en bois, construit en 2002 était doté d'un moteur de 368 kW. Pour des raisons de stabilité, il n'a navigué qu'un mois jusqu'à son achat par le patron/armateur sablais, le 21 mars 2011.

Le nouveau propriétaire, avant de formaliser son achat, avait mandaté un architecte naval pour effectuer des études de stabilité et évaluer le montant des transformations. A la suite de celles-ci et de la mise en place d'un nouveau moteur, le navire a repris la mer le 30 juin 2011.

Depuis cette date, le moteur neuf (295kW, bridé à 110 kW), a posé des problèmes de température à l'échappement. La moyenne de la température de ce type de moteur est de 352° C à l'échappement. À chaque sortie, la température dépassait les 400 degrés.

Plusieurs interventions du constructeur et de l'installateur se sont succédées au cours des 16 mois passés.

L'installateur a d'ailleurs appelé l'attention de l'armateur le 12 octobre 2012 en lui adressant un courrier sur les risques liés à la température élevée d'échappement.

Des experts se sont déplacés à plusieurs reprises. Le constructeur n'acceptait plus les travaux sous garantie.

## ENSEIGNEMENT

- 1 - 2013-E-070 : La rapidité de la propagation de l'incendie n'a pas permis à l'équipage d'appliquer la bonne procédure pour lutter contre l'incendie. Néanmoins, les exercices pratiques réguliers de lutte contre l'incendie doivent être encouragés en complément de la formation de base à la sécurité.



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)

