



Rapport d'enquête simplifié

**INCENDIE ET NAUFRAGE DU NAVIRE DE PÊCHE
REGARDE AILLEURS, LE 11 SEPTEMBRE 2014 EN BAIE DE SEINE**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2015

INCENDIE ET NAUFRAGE DU NAVIRE DE PÊCHE *REGARDE AILLEURS*, LE 11 SEPTEMBRE 2014 EN BAIE DE SEINE

LE NAVIRE



Le *REGARDE AILLEURS* est un navire en bois, construit en 1985 et armé en pêche côtière.

Principales caractéristiques du navire :

Longueur hors-tout	: 12,7 m ;
Largeur	: 5,26 m ;
Jauge	: 28,48 UMS ;
Propulsion	: 212 kW ;
Immatriculation	: CN 626604 ;
Catégorie de navigation	: 3 ^{ème} catégorie.

Le navire pratique la pêche au chalut de fond ou à la coquille Saint-Jacques suivant la saison.

Le jour de l'accident, il est armé au chalut de fond. Sa campagne de pêche se déroule en Baie de Seine, au départ du port de Port-en-Bessin.

Le bateau effectue 5 marées de 12 heures par semaine, n'occasionnant pas de fatigues particulières à l'équipage.

La visite annuelle a eu lieu le 29 août 2014.

Un permis de navigation provisoire a été délivré jusqu'au 10 septembre 2014, date d'expiration du certificat de franc-bord.

À la suite du changement de passerelle et de la remotorisation de 2011, une expérience de stabilité a été demandée et réalisée par le Bureau Veritas. La CRS du Havre devait valider cette expérience mais l'examen du dossier a été annulé du fait du naufrage.

L'ÉQUIPAGE

Décision d'effectif : 1 patron et 2 matelots.

Le patron, âgé de 28 ans, est propriétaire du navire depuis 6 ans et possède 12 ans d'expérience à la pêche. Il est titulaire du BEPM conduite et exploitation des navires de pêche et du capacitaire.

Le jour de l'accident, seul le matelot de 31 ans est présent à bord, il dispose d'une longue expérience.

Les membres d'équipage sont à jour de leur visite médicale d'aptitude.

LES FAITS

(Heure TU+2)

Les conditions météorologiques :

(Source : Sémaphore de Port-en-Bessin) : vent E force 4, mer peu agitée, bonne visibilité.

Marée de fort coefficient 115.

Le jeudi **11 septembre 2014 à 12h15**, le navire appareille du port de Port-en-Bessin.

À **13h15**, à 6 milles dans le nord de Port-en-Bessin le chalut est filé. A ce moment, les paramètres moteurs sont bons (températures, pressions...).

Vers **13h30**, en raison du fort courant de marée et du vent, le patron décide de virer d'environ 5 mètres le câble bâbord du chalut afin qu'il travaille mieux. Il met en service la pompe hydraulique à embrayage électromagnétique.

Trente secondes plus tard, des fumées importantes sortent par la cheminée. Le moteur est immédiatement stoppé et les vannes GO fermées.

À **13h38**, il alerte le CROSS Jobourg qui diffuse un Mayday Relay.

Le patron tente en vain de descendre dans la machine pour déterminer la cause de l'incendie (il aperçoit : « une boule de feu au niveau du turbo ») et de se saisir de l'extincteur situé dans la descente machine. Les flammes et la fumée rendent impossible tout accès dans le local.

Les 2 autres extincteurs du bord sont vidés depuis l'entrée de la machine, sans résultat. Les membres d'équipage tentent d'obstruer les grilles de ventilation, situées sur le pont principal sur l'arrière des superstructures, avec les tapes mobiles situées à proximité. Les tôles sont trop chaudes pour être manipulées.



Le feu se propage rapidement.

À **13h46**, le radeau de sauvetage est mis à l'eau par les marins, munis des VFI et d'une VHF portable.

À **13h48**, le CROSS Jobourg engage une équipe de marins pompiers de la Marine nationale, pour un hélitreuillage sur l'*ABEILLE LIBERTÉ*, présent sur zone.

À **13h53**, l'équipage embarque dans le radeau de survie.

À **14h24**, ils sont récupérés par le pneumatique des pompiers *ALIZÉE 14*.

Par la suite, après s'être assuré de l'absence de danger dû au gaz, les pompiers arrivés sur place engagent la lutte contre l'incendie. Ils tentent de circonscrire le feu mais les dimensions exigües de la descente machine rendent impossible toute entrée dans le compartiment.

À **23 h00**, le navire coule à la position 49°25',3 N et 000°56' W dans des fonds de 13 mètres.

CONSÉQUENCES

Perte totale du navire. Pas de pollution.

Mise en demeure par le Préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord de relever l'épave, émise le 12 septembre 2014 et levée le 27 mars 2015.

OBSERVATIONS - ANALYSE

Les navires construits avant le 26 avril 2000 ne sont pas soumis à l'obligation d'être équipés d'une détection incendie et d'une extinction fixe dans les locaux machines.

Le feu a démarré dans les instants qui ont suivi la mise en service de la pompe hydraulique ; les causes de l'incendie sont très probablement dues à une fuite de liquide hydraulique venant du flexible souple (dont la dernière date de remplacement est inconnue) qui traverse la machine de l'avant à l'arrière et d'une projection sur la turbo-soufflante.

La présence d'une bouteille de gaz à bord du *REGARDE AILLEURS* a conduit à différer la lutte contre l'incendie par les moyens extérieurs. En effet, il a fallu attendre l'arrivée des marins-pompiers afin que ces derniers s'assurent de l'absence de risques d'explosion.

CONCLUSION

L'absence de détection automatique et d'extinction fixe ont conduit à une rapide extension du feu.

De ce fait, l'organisation de la lutte par le bord n'a pas été possible.

Les possibilités d'action des pompiers étaient alors restreintes compte tenu de la situation.

ENSEIGNEMENTS

- 1 - [2015-E-058](#) : Les fabricants de flexibles hydrauliques préconisant leur remplacement tous les 5 ans en cas de sollicitation importante, un contrôle régulier permet de détecter une éventuelle détérioration.
- 2 - [2015-E-059](#) : Pour les navires de pêche anciens, la détection incendie est inexistante et les moyens de lutte insuffisants. Une détection incendie permet de gagner de précieuses minutes.
- 3 - [2015-E-060](#) : À bord des petits navires de pêche, les conséquences d'accidents ou d'avaries peuvent être aggravées par la difficulté de circulation dans les emménagements et d'accès au compartiment moteur (réf. : 2014-E-034 – RES concernant l'incendie du *JOLENN*).
- 4 - [2015-E-061](#) : L'obturation des bouches de ventilation du compartiment machine par des tapes sur charnières serait plus sûre que par des tapes amovibles.
- 5 - [2015-E-062](#) : La présence à bord d'une bouteille de gaz, et plus généralement le stockage de gaz, impacte de manière significative le temps d'intervention des secours.



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.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411