



Rapport d'enquête

**Incendie et naufrage du navire de pêche *PORZ STREILHEN*,
le 28 novembre 2017 dans la baie d'Audierne**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juillet 2018

Incendie et naufrage du navire de pêche *PORZ STREILHEN*, le 28 novembre 2017 dans la baie d'Audierne

Navire

Le *PORZ STREILHEN* est un chalutier construit en 1986.



Caractéristiques principales du navire :

- Immatriculation : GV642404
- Jauge : 55,58
- Longueur HT : 15,48 m
- Largeur : 5,42 m
- Propulsion : 272 kW
- Matériau coque : Bois
- Construction : 1986

La dernière visite annuelle a eu lieu le 6 septembre 2017 et le permis de navigation a été renouvelé jusqu'au 6 septembre 2018.

Le *PORZ STREILHEN* est armé à la pêche côtière en 2^{ème} catégorie restreinte (ce navire ne doit pas s'éloigner de plus de 50 milles de la terre la plus proche).

À cette saison, lors de l'accident il pratique la pêche du merlan au chalut. Les sorties s'effectuent à la journée avec un départ à 03h00 et un retour dans la soirée.

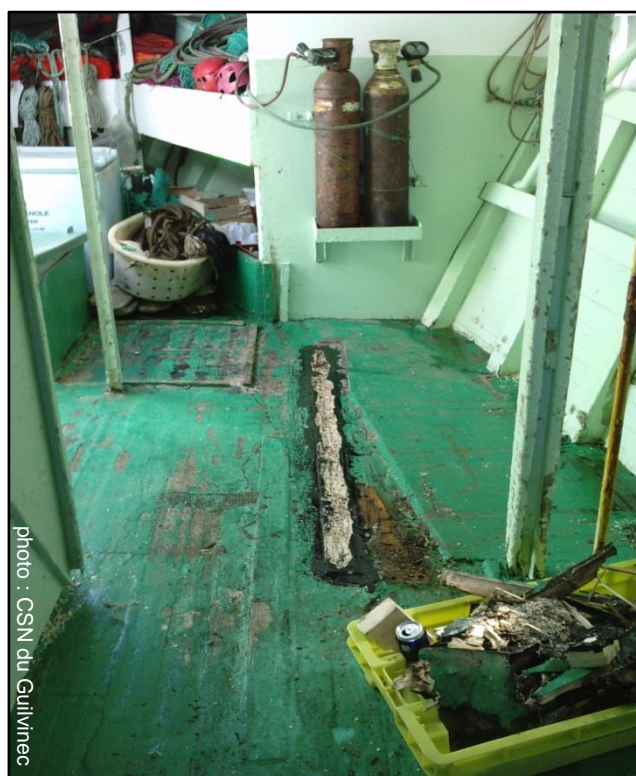
Le *PORZ STREILHEN* est basé et vend le produit de sa pêche au port de Saint-Guénolé.

Le navire est équipé d'outils et de moyens permettant d'effectuer quelques travaux d'entretien et réparations.

L'équipage dispose d'un poste à souder permettant des découpages au moyen d'une flamme oxyacétylénique.

La bouteille d'acétylène et la bouteille d'oxygène sont entreposées à l'avant tribord du navire sous le pont couvert. Sont également stockées dans ce local une centaine de caisses de criée en polyéthylène et divers bouts et filins.

Pendant les périodes de non-utilisation les flexibles sont enroulés autour des bouteilles sur leur partie supérieure et le chalumeau est conservé au local machine situé sur l'arrière.



Local tribord avant sous le pont couvert

Équipage

Le *PORZ STREILHEN* est armé par trois hommes d'équipage, ce qui est conforme à la décision d'effectif.

Le patron, qui est aussi l'armateur du navire, est titulaire du brevet de patron de pêche, du permis de conduire les moteurs marins et des titres de sécurité réglementaires. Il est patron du *PORZ STREILHEN* depuis octobre 1990.

Le mécanicien est titulaire du brevet 750kW et embarqué sur le *PORZ STREILHEN* depuis mai 2007.

Le matelot est titulaire du certificat de capacité et est embarqué sur ce navire depuis mai 2002.

Tous trois sont à jour de leur visite médicale.

Les faits

Conditions météorologiques

Source : prévision Météo-France.

Vent nord-ouest force 1 (3 à 5 nœuds), mer peu agitée (0,50 à 1,25 m).

Visibilité : 8 milles. Température air et mer : 13°C.

Heure locale TU+1.

Le 28 novembre,

À 03h00, appareillage du port de Saint-Guérolé pour rejoindre la zone de pêche située au large de la baie d'Audierne.

Arrivé sur le lieu de pêche à 04h15, le *PORZ STREILHEN* file le gréement et commence le premier trait.

Un deuxième trait est ensuite effectué.

Vers 13h00, le temps fraichissant, le patron décide de mettre en route vers un autre lieu de pêche situé à environ 30 minutes de mer, plus à l'abri dans la baie d'Audierne.

Le mécanicien et le matelot profitent de ces 30 minutes de route pour changer les manilles de pantoire du chalut.

Les axes de ces manilles sont parfois faussés et le démontage nécessite alors l'utilisation d'un chalumeau oxycoupeur.

Le mécanicien prépare le chalumeau mais ne parvient pas à l'allumer.

Finalement les manilles se démontent facilement et le chalumeau ne sera pas utilisé.

À 13h45 le *PORZ STREILHEN* file le chalut et remet en pêche. Le patron descend ensuite se reposer dans sa couchette située en dessous de la passerelle ; le matelot est à la barre. Le patron a demandé au mécanicien de réparer le chalumeau et de s'assurer qu'il sera en état de fonctionner pour une prochaine utilisation.

Peu de temps après, le mécanicien tente plusieurs fois d'allumer le chalumeau à l'aide d'un briquet. La flamme du briquet est soufflée et le chalumeau laisse entendre un claquement sec. Après plusieurs tentatives infructueuses, le mécanicien retourne à la machine chercher de l'outillage pour démonter et changer la buse.

Lorsque le mécanicien revient vers l'avant avec une clé à molette, il aperçoit le feu à l'endroit des bouteilles de gaz du chalumeau oxycoupeur, ainsi qu'une épaisse fumée noire. Les flexibles sont en feu, le feu s'est répandu au pied des bouteilles et s'est propagé aux caisses de criée.

Le mécanicien donne l'alerte au matelot qui est toujours à la passerelle. Il entreprend immédiatement la lutte à l'aide du tuyau, habituellement utilisée pour laver le poisson et le pont et qui reste toujours sous pression, grâce à la pompe incendie attelée (cheval de lavage).

Le matelot donne des coups répétés de klaxon pour prévenir le patron et descend sous le pont couvert avec un extincteur à poudre. Il percute et vide l'extincteur vers le foyer.

Le patron monte à la passerelle et à 14h22 lance un appel de détresse par VHF canal 16 signalant un incendie, trois personnes à bord, navire dans le secteur d'Audierne.

Malgré l'usage combiné du tuyau de lavage et de l'extincteur, le feu n'est pas contenu et continue de se propager. Devant l'importance du foyer et la présence de fumées noires ayant envahi tout le local, le mécanicien et le matelot se replient vers l'arrière.

La fumée envahit la passerelle et le patron décide l'abandon du navire. Le manque de visibilité à la passerelle ne lui permet pas de retrouver la VHF portable. Le navire reste en route à environ 3 nœuds.

Le patron, le mécanicien et le matelot montent sur le pont couvert ; le patron largue le radeau bâbord (au vent) et le mécanicien et le matelot larguent le radeau tribord (sous le vent).

La fumée est tellement dense qu'ils ne se voient pas.

Le patron et le matelot ont capelé un VFI boléro et le mécanicien un VFI gonflable.

Tous sautent à l'eau et rejoignent les radeaux.

Le matelot et le mécanicien embarquent dans le radeau qui est sur tribord et coupent la drisse qui les relie au navire.

Le patron embarque dans le radeau situé sur bâbord mais ne parvient pas à trouver le couteau lui permettant de couper la drisse, le radeau reste donc relié au navire toujours en route et est de ce fait à proximité des flammes.

Le patron craignant une inflammation de son radeau, se remet à l'eau et nage vers l'autre radeau où le mécanicien et le matelot ont déjà pris place.

À peine a-t-il embarqué qu'une violente détonation retentit ; les bouteilles du poste oxycoupeur viennent d'exploser.

Dès 14h23, le CROSS diffuse un MAYDAY RELAY et différents moyens sont engagés :

à 14h25, le navire de pêche *GWENN A DU* et le navire de pêche *SIROCCO* ;

à 14h30 la *SNS068* et l'hélicoptère Dragon 29.

À 14h31, le *GWENN A DU* arrive sur zone et à 14h34 il récupère les trois naufragés depuis leur radeau de sauvetage. Le *SIROCCO* et le Dragon 29 sont libérés.

À 15h13, le *GWENN A DU* accoste à Saint-Guénolé et les trois naufragés sont pris en charge

par un VSAV et conduits pour examen médical à l'hôpital de Pont-l'Abbé.

À 15h29, la *SNS068* récupère les deux radeaux.

La *SNS083* et la *SNS001* se rendent sur place mais ne peuvent intervenir tant les flammes sont importantes.

À 17h32, l'*ABEILLE BOURBON* appareille de Brest en vue d'arriver sur zone vers 20h00.

À 19h38, le *PORZ STREILHEN* sombre à la position 47°51,44'N / 004°24,08'O. Tous les moyens quittent la zone et l'*ABEILLE BOURBON* a liberté de manœuvre.



Le *PORZ STREILHEN* en feu avant qu'il ne coule.

Conséquences

Les trois membres d'équipage ont été rapidement secourus après l'abandon du navire et sont sains et saufs.

Le navire a été totalement détruit et a coulé ; il n'a pas été renfloué.

Observations / Analyse

Les témoignages recueillis ne permettent pas de déterminer avec certitude l'origine de l'incendie. Cependant il est probable que lors des diverses tentatives un allumage non perçu par le mécanicien ait créé un départ de feu. De plus, le mécanicien n'a pas isolé les deux bouteilles lorsqu'il s'est absenté du local avant.

Il n'y a donc pas eu de surveillance du chalumeau après les tentatives d'allumage.

Même si le chalumeau est remis après chaque utilisation, le reste de l'installation (bouteilles, manomètres, détendeurs et flexibles) est soumis à l'air salin. Un défaut matériel n'est donc pas à exclure.

La documentation consultée par le *BEA*mer n'a pas mis en évidence un risque de départ de feu spontané avec ce type de matériel.

Lors de l'abandon, l'équipage a rencontré des difficultés :

- il n'a pas été possible d'emporter les moyens de communication portatifs, la fumée extrêmement dense dans la passerelle n'a pas permis de trouver la VHF portable.

- l'équipage n'a pas pu embarquer directement dans les radeaux de survie, l'absence totale de visibilité due aux fumées a obligé l'équipage à sauter à la mer et à regagner les radeaux à la nage. Le mécanicien équipé d'un VFI gonflable a été gêné et a rencontré des difficultés pour embarquer dans le radeau.

- le patron n'a pas pu couper la drisse reliant le radeau bâbord au bateau et il n'a pas trouvé le couteau faisant partie de l'armement du radeau. Le radeau étant au vent du navire en feu, il n'a pas pu s'en écarter et a dû se remettre à l'eau pour nager vers le radeau tribord.

- le mécanicien et le matelot embarqués dans le radeau tribord, n'ont pas pu assembler les pagaies dont les deux parties étaient solidement scotchées entre elles; ils ont pu cependant ramer vers le

patron encore à l'eau et l'aider à monter dans leur radeau.

Remarque

À l'issue de la phase de consultation, le patron précise au *BEA*mer :

- que le mécanicien ne lui a pas fait part d'un défaut de fonctionnement du chalumeau,
- que le mécanicien n'a pas pris les précautions d'usages après les tentatives infructueuses d'allumage.

Conclusions

L'origine de l'incendie résulterait plus probablement de la manipulation du chalumeau, même si un défaut matériel ne peut être exclu.

Le feu s'est très rapidement propagé aux caisses de criées stockées dans le local et à l'ensemble du navire.

La tentative de lutte contre l'incendie étant restée vaine, l'équipage a dû abandonner le navire.

À la suite de l'explosion des bouteilles de gaz et d'oxygène, le navire a totalement brûlé et coulé quelques heures après. Malgré les difficultés rencontrées lors de l'abandon, l'équipage est sain et sauf.

Enseignements

1. **2018-E-16** : à bord d'un navire de pêche, l'utilisation d'un matériel oxyacétylénique est une activité à risque souvent sous-estimée qui ne donne pas lieu à des consignes ou des règles particulières d'utilisation.
2. **2018-E-17** : les difficultés rencontrées par l'équipage pour l'abandon témoignent d'un déficit d'entraînement aux situations d'urgence.

Liste des abréviations :

CROSS	:	Centre Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
VFI	:	Vêtement à flottabilité intégrée
VHF	:	Very High Frequency
VSAV	:	Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes



D é c i s i o n

Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) ;

Vu le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer ;

D É C I D E

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant l'incendie et le naufrage du navire de pêche *PORZ STREILHEN*, survenu le 28 Novembre 2017 au large de la baie d'Audierne.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment les articles du Code des transports susvisé et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Luc LE LIBOUX
Directeur du BEAmer



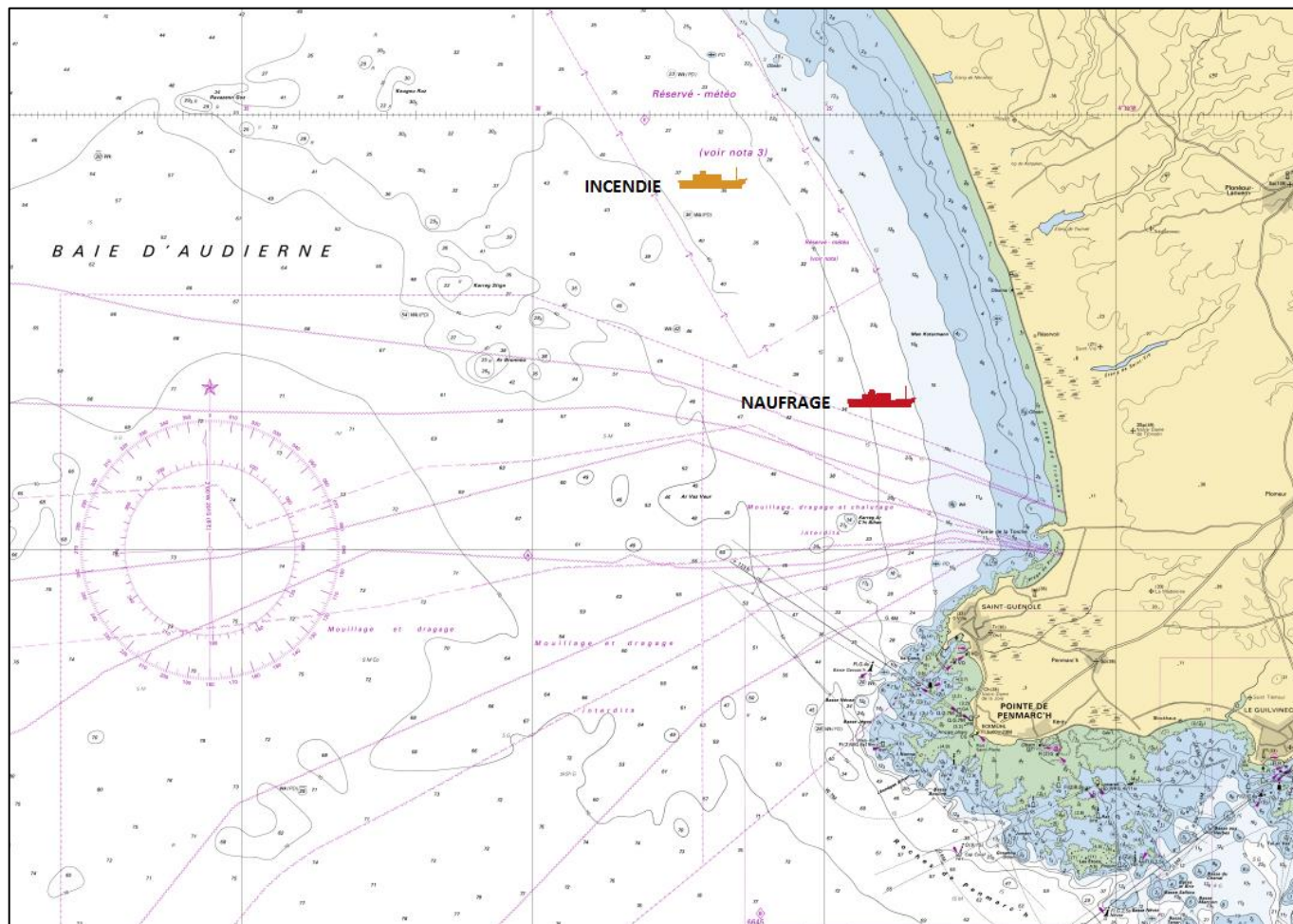
Ministère de la Transition
écologique et solidaire

BEAmer

Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



Position du *PORZ STREILHEN*





Ministère de la Transition écologique et solidaire

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Arche sud - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

