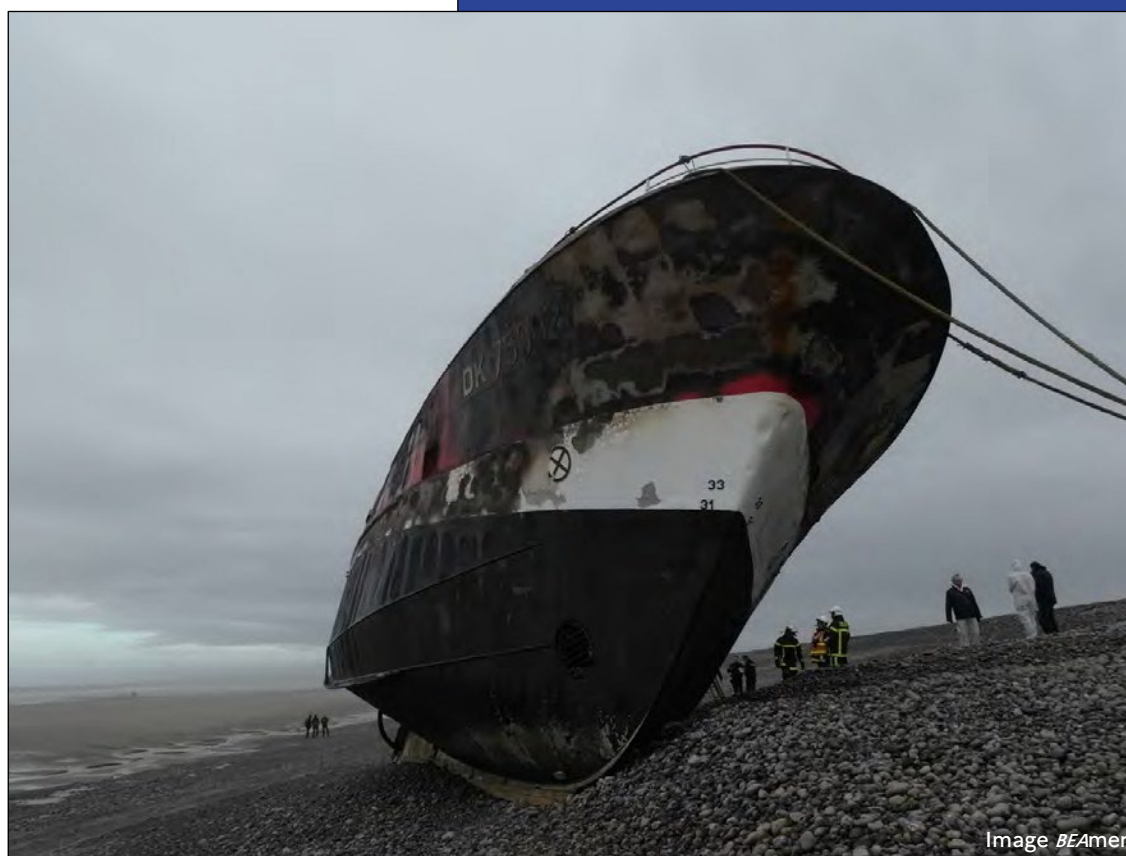


# RAPPORT D'ENQUÊTE

Bureau d'enquête sur les événements de mer



Incendie, suivi de l'échouement du navire de pêche  
**ALEXIS IV**  
à proximité de Cayeux-sur-Mer, le 12 février 2024



*Rapport Publié : novembre 2024*

# AVERTISSEMENT

---

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du Code des transports, notamment ses articles L.1621-1 à L.1622-2 et R.1621-1 à R.1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre et portant les mesures de transposition de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes ainsi qu'à celles du « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), et du décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010 portant publication de la résolution MSC 255(84) adoptée le 16 mai 2008.

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du BEAmer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé et propose des recommandations de sécurité.

Ce rapport n'a pas été rédigé, en ce qui concerne son contenu et son style, en vue d'être utilisé dans le cadre d'actions en justice.

Conformément aux dispositions susvisées, l'analyse de cet événement n'a pas été conduite de façon à établir ou attribuer des fautes à caractère pénal ou encore à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives à caractère civil. **Son seul objectif est d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires et d'en tirer des enseignements susceptibles de prévenir de futurs sinistres du même type.** En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

# SOMMAIRE

RÉSUMÉ.....	4
INFORMATIONS FACTUELLES.....	5
CONTEXTE.....	5
NAVIRE.....	6
ÉQUIPAGE .....	7
ACCIDENT .....	8
INTERVENTION.....	8
EXPOSÉ .....	9
ANALYSE .....	11
CONCLUSIONS .....	16
ENSEIGNEMENTS.....	17
RECOMMANDATION .....	18
ANNEXE.....	19
<i>LISTE DES ABRÉVIATIONS.....</i>	<i>19</i>
<i>DÉCISION D'ENQUÊTE.....</i>	<i>20</i>

# RÉSUMÉ

---

Le **lundi 12 février 2024** le navire ALEXIS IV est en pêche au large du Tréport lorsque, vers **01h15**, la propulsion et les alimentations en énergie électrique et hydraulique stoppent, sans alarme ni signe avant-coureur, alors que le virage du chalut est en cours.

Le patron remplaçant descend de la timonerie vers le compartiment moteur pour une première investigation. Voyant de la fumée et des flammes, il se munit d'un extincteur à poudre et, accompagné d'un matelot, tente sans succès de pénétrer plus avant dans le compartiment moteur.

Le patron remplaçant décide de mettre l'équipage en sécurité et de déclencher l'extinction fixe de CO<sub>2</sub>. Peu après il alerte les secours.

L'équipage abandonne le navire à **02h15** et embarque sain et sauf à bord du navire de pêche LE CROTELLOIS. Les moyens nautiques mobilisés ne parviendront pas à lutter contre l'incendie.

Détruit par les flammes, le navire s'échoue le lendemain sur une plage de Cayeux-sur-Mer, à l'entrée de la Baie de Somme.

Le BEAmer émet quatre enseignements.

# INFORMATIONS FACTUELLES

---

## CONTEXTE

Le navire a été acheté en août 2020 par l'actuel patron-armateur. Pendant six mois, des travaux de transformation ont été effectués dans un chantier belge pour la pratique, en plus du chalut, des arts dormants.

Le moteur et le réducteur ont été refaits à neuf.

En cette saison, le navire pêche principalement l'encornet au chalut ; les traits (six par jour) durent deux à trois heures, suivis d'une trentaine de minutes pour le virage du chalut.

Le rythme des embarquements est de 2 semaines à bord pour 1 ou 2 semaines de congés. L'équipage affecté au navire est constitué de dix hommes dont sept au maximum sont à bord pour chaque marée.

A la fin du mois de janvier 2024, le navire a effectué un arrêt technique d'une semaine dans un chantier proche de Dieppe. Il n'y a pas eu d'intervention dans le compartiment moteur.

# NAVIRE

→ Nom du navire	: ALEXIS IV
→ Type	: Chalutier pêche AR sans rampe. 3 enrouleurs
→ Immatriculation	: DK 759027
→ Longueur hors-tout (L)	: 22,82 m
→ Jauge brute (UMD)	: 158
→ Propulsion	: 368 kW
→ Energie électrique	: génératrice attelée ou moteur auxiliaire
→ Coque	: Acier
→ Année de construction	: 1991
→ Genre de navigation	: Pêche côtière
→ Catégorie de navigation	: 2ème (200 milles d'un port / voyage de 600 milles).
→ Détecteurs de fumée	: 1 sur Bd AV (au-dessus du moteur), 1 sur Td AR

Image transmise par l'armateur



# ÉQUIPAGE

Le **patron - armateur** est âgé de 27 ans. Il est titulaire des brevets de capitaine 200 pêche (déc. 2023) et de mécanicien 250 kW (déc. 2023) et des certificats nécessaires aux fonctions de patron ou de mécanicien à bord des navires de moins de 24 mètres ou de moins de 250 kW.

Le **second pont** (ou **patron** remplaçant) est âgé de 38 ans. Il est titulaire des brevets de capitaine 200 pêche (déc. 2021) et de mécanicien 250 kW (août 2021) et des certificats nécessaires aux fonctions de patron ou de mécanicien à bord des navires de moins de 24 mètres ou de moins de 250 kW.

En 2021, formation spécifique aux navires à passagers (sécurité, gestion de crise, situations d'urgence).

Il embarque à bord d'ALEXIS IV depuis le 1er décembre 2023.

Cinq **matelots** (quatre de nationalité sénégalaise et un de nationalité malienne) embarquent régulièrement depuis deux à trois ans à bord d'ALEXIS IV. Trois d'entre eux effectuent du quart passerelle.

Ces cinq marins n'ont pas de titres STCW ou STCW-F.

Le patron-armateur, le second pont et les cinq matelots ont leur certificat d'aptitude médicale à jour.

Un équipage de sept marins est prévu par le permis d'armement du navire (un patron, un second, un chef mécanicien et quatre matelots).

Compte tenu de la puissance de propulsion du navire (368 kW) et de sa catégorie de navigation (2<sup>ème</sup>), le mécanicien embarqué devrait être titulaire d'un brevet de mécanicien 750 kW.

# ACCIDENT

**Heures locales TU+1**  
**Le vendredi 12 février 2024**

Vers **01h15**, virage du chalut sur l'enrouleur bâbord. Les cinq matelots sont sur le pont, parés pour la récupération du chalut qui est proche de l'arrière, le patron remplaçant est aux commandes à la passerelle.

Alors qu'aucune alarme n'a retenti, le navire se retrouve en black-out. Lorsque le patron remplaçant ouvre la porte de la machine, il découvre un local en feu : l'incendie qui se propage rapidement s'avère non maîtrisable. Il faut évacuer le navire.

## INTERVENTION

Le patron remplaçant tente tout d'abord d'appeler sans succès par téléphone le patron-armateur du navire. Il appelle ensuite le patron du navire de pêche DANIEL AUGUSTE qui alerte le CROSS Gris-Nez à **01h38**.

À **01h39** diffusion par le CROSS d'un message MAYDAY RELAY sur le canal 16 de la VHF.

À **01h42** le CROSS entre en contact avec l'équipage d'ALEXIS IV qui s'est réfugié à l'avant du navire.

À partir de **01h43**, engagement des moyens nautiques et aérien de l'État par le CROSS.

À **01h48** engagement du navire de pêche LE CROTELLOIS qui est à proximité. Du fait de l'incendie, il ne peut pas accoster l'ALEXIS IV.

À **02h15** le radeau de sauvetage situé sur bâbord avant du pont principal d'ALEXIS IV est mis à l'eau ; les hommes d'équipage sautent à bord un par un.

À **02h30** les naufragés sont à bord du LE CROTELLOIS, puis évacués en deux bordées par l'hélicoptère de la Marine nationale Guépard Whiskey pour prise en charge médicale à terre.



# EXPOSÉ

---

## Heures locales TU+1

### Météo sur zone le 12 février (source Météo France)

Vent de sud-ouest force 4. Mer agitée (1,25 m à 2,5 m).

Températures : mer 9°C, air 8°C.

Trois jours avant l'accident, le **9 février**, le patron-armateur débarque à Cherbourg pour raison de santé. Le second prend alors la fonction de patron.

Le **12 février**, vers **00h45** le patron remplaçant effectue une ronde dans le compartiment moteur et complète le niveau de la caisse journalière de gasoil (opération qu'il effectue toutes les trois heures). Aucune anomalie n'est constatée.

À ce moment, il reste deux traits de pêche à faire avant le retour à Dunkerque.

Vers **01h15**, la propulsion et les alimentations électrique et hydraulique stoppent.

Le patron remplaçant quitte la passerelle pour investiguer le compartiment moteur. Arrivé à l'entrepont, il voit des flammes sortir par les quatre tapes de ventilation. En s'approchant de l'entrée du compartiment moteur il voit de la fumée et des flammes.

Ne pouvant prendre le risque de pénétrer plus avant dans le compartiment moteur, il se dirige vers la cuisine pour se saisir d'un extincteur à poudre. Assisté d'un matelot, il tente une seconde investigation. Ne disposant pas d'équipement de pompier, ils renoncent tous deux rapidement.

L'équipage est provisoirement mis en sécurité sur le pont principal en grimpant par le vire-filet (via sa porte d'accès située sur bâbord de l'entrepont). Le patron remplaçant actionne la commande de la bouteille de CO<sub>2</sub>, mais les flammes et la fumée qui gagnent l'entrepont ne lui ont pas permis de fermer les tapes de ventilation avant l'envoi du gaz. La porte du vire-filet est également laissée ouverte et crée un courant d'air.

Le CO<sub>2</sub> est diffusé dans le compartiment moteur ; malgré cela, le feu se propage jusqu'aux enrouleurs et la timonerie est envahie de fumée.

Le patron remplaçant parvient à pénétrer dans la timonerie en se protégeant de la fumée pour récupérer son téléphone portable et donner l'alerte.

Avant de se réfugier sur l'avant du navire, les cinq matelots se rendent dans le poste équipage afin de récupérer certains effets personnels et leurs papiers d'identité.

À **02h30** l'équipage est recueilli à bord du navire de pêche LE CROTELLOIS.

La timonerie en aluminium d'ALEXIS IV est détruite par les flammes et s'effondre.

**Dans l'après-midi** le feu est toujours très actif, rendant toute tentative d'intervention à bord par les secours et de remorquage impossibles.

À **20h00** le navire est détruit par les flammes, toujours à flot à proximité directe de la côte. La passerelle a totalement fondu.

**13 février.**

À **03h00** l'épave se pose sur les galets de la plage de Brighton, à Cayeux-sur-Mer. Aucune pollution ne sera constatée par la suite sur la plage.

# ANALYSE

---

La méthode retenue pour cette analyse est celle qui est préconisée par la Résolution A28 / Res 1075 de l'OMI « directives destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents (Résolution MSC 255 (84)) » :

**Le BEAmer a établi la séquence des événements ayant entraîné les accidents, à savoir :**

→ **Incendie machine**

→ **Échouement du navire**

Dans cette séquence, les événements dits perturbateurs (événements déterminants ayant entraîné les accidents et jugés significatifs) ont été identifiés.

Ceux-ci ont été analysés en considérant les éléments naturels, matériels, humains et procéduraux afin d'identifier les facteurs ayant contribué à leur apparition ou ayant contribué à aggraver leurs conséquences (**facteurs contributifs**). Parmi ces facteurs, ceux qui faisaient apparaître des problèmes de sécurité présentant des risques pour lesquels les défenses existantes étaient jugées inadéquates ou manquantes ont été mis en évidence (**lacunes de sécurité**).

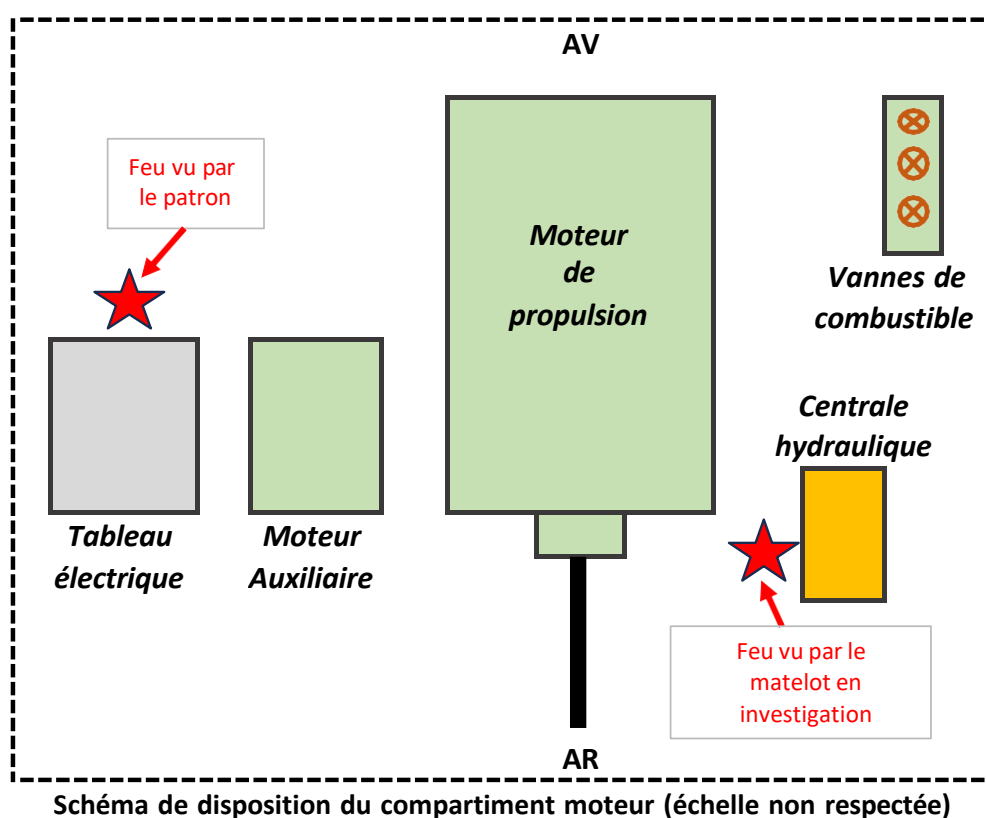
Les facteurs sans influence sur le cours des événements ont été écartés, et seuls ceux qui pourraient, avec un degré appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits ont été retenus.

# INCENDIE MACHINE

Le 19 février 2024, lors de la visite du navire échoué sur la plage de Brighton, organisée et sécurisée par les autorités locales, aucune preuve matérielle évidente n'a permis de déterminer avec certitude la cause de l'incendie survenu dans le compartiment moteur.

L'absence d'alarme et de signe avant-coureur paraît confirmée par l'absence d'anomalie constatée par le patron remplaçant, lorsqu'il effectue une ronde dans le compartiment moteur et un transfert de gasoil, une quinzaine de minutes avant le black-out.

L'origine de l'incendie peut donc être électrique, ou provoquée par une fuite de liquide hydraulique ou de combustible sur des éléments moteur à haute température.



## Hypothèse d'un incendie d'origine électrique :

Le tableau électrique principal, situé sur bâbord avant, est l'élément le plus endommagé du compartiment moteur.

Le black-out est la première anomalie qui a alerté le patron remplaçant. Lors de sa tentative d'investigation, il a vu des flammes dans la zone du tableau électrique



Image BEAmer

### **Hypothèse d'une fuite de liquide hydraulique :**

Au moment de l'accident, le circuit hydraulique d'alimentation des enrouleurs est sous haute pression (400 bars) et il n'y a pas de carter de protection de la pompe. En cas de fuite sous forme de brouillard d'huile, l'échappement moteur peut donc être atteint.

Le matelot qui accompagnait le patron remplaçant dans sa tentative d'investigation a aperçu des flammes sur tribord arrière, à proximité de la centrale hydraulique.

### **Sécurité des fluides hydrauliques<sup>1</sup> :**

- Les systèmes hydrauliques fonctionnent entre 120 et 180°F (49 et 82°C).
- Les fuites hydrauliques peuvent créer un effet d'aérosol qui libère des vapeurs toxiques dans l'air ou crée des conditions idéales pour la combustion.
- Les sources d'inflammation peuvent être des flammes, des températures élevées, des décharges électriques ou des étincelles.

<sup>1</sup> Source : TAMESON.fr

### Hypothèse d'une fuite de gasoil :

Lorsque le navire fait route, l'énergie électrique est fournie par la génératrice attelée, la génératrice auxiliaire étant stoppée.

Il n'y a pas eu de variation du régime moteur ni de perte de puissance électrique avant le black-out.

Le moteur de propulsion étant peu endommagé, notamment au niveau des culasses et de la tuyauterie d'alimentation en combustible, l'hypothèse d'une fuite de gasoil n'est pas privilégiée.

### Sécurité du navire :

La centrale d'alarme incendie, normalement en service, n'a pas fonctionné. En l'absence de signe avant-coureur (baisse de régime moteur ou de puissance électrique, voire explosion d'un gaz inflammable...), le patron remplaçant aurait ainsi été alerté par une alarme dès les premières flammes et dégagements de fumée, ce qui lui aurait permis d'attaquer le début d'incendie à l'aide d'un ou plusieurs extincteurs, puis du CO<sub>2</sub> (à condition de confiner le compartiment moteur en fermant les tapes de ventilation – bloquées en position ouverte - et la porte d'accès).

La défaillance de la centrale d'alarme incendie est le facteur contributif de l'absence d'alerte d'un départ de feu dans le compartiment moteur.

Le CO<sub>2</sub> a été déclenché dans un compartiment non confiné, ce qui a limité son efficacité.

Le circuit de vidéosurveillance était réglé sur les enrouleurs de chalut lors de cette marée. Un code d'accès, que le patron remplaçant en fonction ne connaissait pas, permet de visualiser le compartiment moteur.

La visualisation du compartiment moteur par vidéo aurait vraisemblablement permis au patron remplaçant d'identifier la zone de départ du feu (à condition que le système soit alimenté par batterie après un black-out).

Avant le black-out, le patron remplaçant, occupé par le virage du chalut, n'avait pas de raison opérationnelle de surveiller le compartiment moteur par vidéo.

# ECHOUEMENT DU NAVIRE

L'alerte a été donnée lorsque le navire était à 7 milles dans le nord-ouest du Tréport ; il a été évacué et abandonné à la dérive 38 minutes plus tard.

La lutte contre le feu et le remorquage s'avérant impossibles, sa dérive a été évaluée par le CROSS Gris-Nez et surveillée par les moyens nautiques déployés, alors qu'il se trouvait à 3 milles au large de Cayeux-sur-Mer.

L'ALEXIS IV s'est finalement échoué dans la journée du 13 février sur une plage de Cayeux-sur-Mer (plage de Brighton) où il a été mis en sécurité au moyen d'un amarrage renforcé.



Image BEAmer

# CONCLUSIONS

---

Le BEAmer et les experts présents à bord le jour de la visite du 19 février 2024 (seule visite organisée et encadrée par des pompiers pour des raisons de sécurité), n'ont pas identifié de preuve matérielle certaine sur la cause première de l'incendie.

Les deux hypothèses les plus probables de l'accident sont un départ de feu d'origine électrique, provenant du tableau situé sur bâbord avant du compartiment moteur, ou une inflammation d'un brouillard d'huile provenant d'une fuite de la centrale hydraulique vers l'échappement du moteur de propulsion.

Le dysfonctionnement de la centrale d'alarme incendie n'a pas permis au patron remplaçant d'intervenir suffisamment tôt, lorsqu'il était encore possible de pénétrer dans le compartiment moteur sans équipement de pompier.

Le CO<sub>2</sub> n'a pas été diffusé dans le compartiment moteur dans les conditions optimales d'efficacité (appels d'air provoqués par les tapes de ventilation et portes d'accès du compartiment moteur et du vire-filet ouvertes).



# ENSEIGNEMENTS

---

1. **2024-E-23** : Un armateur doit s'assurer que son navire est armé en nombre suffisant et que l'équipage est titulaire des brevets adéquats.
2. **2024-E-24** : Les installations fonctionnant sous haute pression devraient être protégées par des carters suffisamment enveloppants, afin de prévenir tout risque de propagation d'un brouillard inflammable en cas de fuite.
3. **2024-E-25** : La facilité de manœuvre des tapes de ventilation garantit le confinement rapide du compartiment moteur en cas d'incendie.
4. **2024-E-26** : À défaut de pouvoir atteindre l'équipement radioélectrique fixe pour donner l'alerte, la récupération de la VHF portative SMDSM, réglementairement facile d'accès, est à privilégier en cas de situation de détresse.

# RECOMMANDATION

---

Le navire ayant été détruit, le BEAmer n'émet pas de recommandation destinée au patron-armateur.

<b>BEAmer</b>	:	Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
<b>CROSS</b>	:	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
<b>MAYDAY RELAY</b>	:	Message de détresse
<b>SMDSM</b>	:	Système mondial de détresse et de sécurité en mer
<b>STCW-F</b>	:	Standard of training, certification and watchkeeping for seafarers – Fishing
<b>VHF</b>	:	Very high frequency
<b>Jauge UMS</b>	:	Volume des espaces fermés du navire en mètres cubes



**SECRETARIAT D'ÉTAT  
CHARGÉ DE LA MER**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Bureau d'enquêtes sur  
les événements de mer



Paris, le **13 février 2024**

N/réf. : *BEA*mer **02**

## D é c i s i o n

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

- Vu** le Code international pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer adopté par l'Organisation Maritime Internationale ;
- Vu** la Directive 2009/18/CE relative aux investigations sur les événements de mer ;
- Vu** le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 qui concernent les dispositions communes relatives à l'enquête technique et à l'enquête de sécurité après un accident ou un incident de transport ;

## D E 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 survenu à bord du navire de pêche ALEXIS IV (IMO 8785321) le 12 février 2024 au large du Tréport (76).

**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 susvisés du Code des transports et de la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Secrétariat d'État chargé de la mer

*BEA*mer

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

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes  
François-Xavier RUBIN DE CERVENS  
Directeur du *BEA*mer



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) Arche  
sud

92055 LA DEFENSE CEDEX

Téléphone : +33 (0)1 40 81 38 24

Adresse électronique : [bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)

Site web : [www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr)

Crédit Photo : ©BEAmer

