



Rapport d'enquête technique

ALCOR

Rapport d'enquête technique

INCENDIE

DU FILEYEUR

ALCOR

**SURVENU LE 19 JANVIER 2005
A LA SORTIE DU PORT DE SAINT-GUENOLE**

Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, ainsi qu'à celles du "Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer" Résolutions n° A.849(20) et A.884(21) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) des 27/11/97 et 25/11/99.

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du *BEA*mer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé.

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 a été 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.

PLAN DU RAPPORT

1	CIRCONSTANCES	Page 8
2	CONTEXTE	Page 8
3	NAVIRE	Page 9
4	EQUIPAGE	Page 9
5	CHRONOLOGIE	Page 10
6	FACTEURS DU SINISTRE	Page 11
7	RECOMMANDATIONS	Page 13

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Dossier navire
- C. Cartographie

Liste des abréviations

BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
BIT	:	Bureau International du Travail
CAP	:	Certificat d'aptitude professionnelle
CROSS	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
CSN	:	Centre de Sécurité des Navires
GM	:	Distance Métacentrique
kW	:	Kilowatt
OMI	:	Organisation Maritime Internationale
SITREP	:	SITuation REPort
SMDSM	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
SNSM	:	Société National de Sauvetage en Mer
TU	:	Temps Universel
VFI	:	Vêtement à Flottabilité Intégrée
VHF	:	Radio Très Haute Fréquence (Ondes métriques)

1 CIRCONSTANCES

Le mercredi 19 janvier 2005, l'*ALCOR* appareille au matin du port de Saint-Guérolé à destination de ses lieux de pêche. Vingt minutes plus tard, le chef mécanicien descend à la machine et constate qu'un incendie s'est déclaré à l'avant du compartiment.

L'utilisation de plusieurs extincteurs s'avérant sans effet, l'installation d'extinction fixe au CO₂ est déclenchée également en vain, et l'incendie continue à se propager.

Le patron ordonne l'évacuation qui s'effectue dans des conditions difficiles en raison de l'état de la mer.

Les 5 hommes d'équipage, qui avaient pris place dans un radeau de sauvetage sont récupérés sains et saufs par un canot de sauvetage de la SNSM.

L'*ALCOR*, toujours en feu, dérive et va s'échouer sur les récifs voisins. Il sera déclaré perte totale.

2 CONTEXTE

L'*ALCOR*, qui pratique le métier des filets de fond fixes, était auparavant exploité à l'île d'Yeu.

Il a été acheté en 2004 par une société d'armement basée à Saint-Guérolé, qui possède également plusieurs autres navires de pêche.

Il effectue des marées de courte durée, armé tantôt en pêche au large, tantôt à la pêche côtière.

3 NAVIRE

L'*ALCOR* est un navire à coque en polyester, construit en 1980, dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- Longueur H.T : 22,00 m ;
- Largeur H.T : 6,70 m ;
- jauge brute : 77,20 ;
- Moteur Diesel : 323 kW.

Sa deuxième visite annuelle a été effectuée le 07 avril 2004, et son permis de navigation en 2^{ème} catégorie a été renouvelé à cette occasion pour une durée d'un an.

Les prescriptions formulées dans le rapport de visite annuelle (au nombre de 19), ont été réalisées. Certaines d'entre elles attirent plus particulièrement l'attention :

- embarquer un 2^{ème} radeau de survie classe I (en remplacement de l'annexe pneumatique),
- réviser les portes étanches et panneaux d'écouille (joints à refaire),
- réparer l'isolation de l'échappement du moteur principal.

En ce qui concerne la lutte contre l'incendie, le navire est équipé de cinq extincteurs, révisés le 05 avril 2004, ainsi que d'une installation fixe d'extinction par le CO₂ pour le compartiment moteur. Cette installation a également été révisée le 05 avril 2004.

4 EQUIPAGE

Lors de cette marée, l'*ALCOR* est armé à la pêche côtière par un équipage de 5 hommes.

Le patron, âgé de 42 ans, est titulaire du certificat de capacité obtenu en 1996 et du CAP de mécanicien (1981). Il a exercé son premier commandement en 1996 et a commandé diverses unités avant d'embarquer sur l'*ALCOR* fin 2003.

Habituellement second du navire, il remplaçait, durant cette marée, le patron en titre qui était en congé.

Le chef mécanicien, âgé de 36 ans, est titulaire du permis de conduire les moteurs obtenu en 1992 ; il a été embarqué sur l'*ALCOR* en 2003 et y a exercé la fonction de chef depuis un an.

Les 3 autres membres d'équipage, âgés respectivement de 52, 30 et 25 ans sont des marins confirmés.

5 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

- Le **19 janvier 2005** à **09h05**, l'*ALCOR* appareille de Saint Guénolé ; il doit aller mouiller plusieurs jeux de filets (environ 9 kilomètres) sur des zones de pêche qui se trouvent à environ 2 heures de route dans le Sud-Sud-Ouest de la Pointe de Penmarc'h. Le retour à quai est prévu en fin d'après-midi.
La météo annoncée est mauvaise : vent de Nord-Ouest 30 à 40 nœuds, mer forte à très forte.
- A **09h20**, alors que le navire est sorti du chenal et se trouve par le travers de la Tourelle de Menhir, le chef mécanicien descend à la machine en vue d'effectuer un transfert de combustible pour mieux équilibrer le navire, lequel est soumis à une forte houle de travers.
Dès qu'il ouvre le panneau d'accès à la machine, le chef aperçoit des flammes sur l'avant du compartiment au niveau de l'alternateur.
Il entreprend d'attaquer l'incendie avec plusieurs extincteurs, mais ne parvient pas à maîtriser le feu.
Le patron donne l'alerte par V.H.F. sur la voie 16 au sémaphore de Penmarc'h.
- A **09h25**, le chef mécanicien, après avoir stoppé la ventilation et fermé les commandes à distance des caisses à combustible, déclenche l'installation fixe d'extinction par le CO₂. L'incendie continue néanmoins à se propager et les cloisons de la cuisine commencent à brûler. L'accès aux contre-tapes de ventilation est impossible, de sorte que l'étanchéité des compartiments ne peut être assurée. Dès lors, les flammes et la fumée se répandent dans tout le navire.

Le patron essaie de mouiller, mais le câble fait une coque et bloque la tige de mouillage.

- A **09h30**, il n'y a plus d'énergie électrique et plus de contact V.H.F. Le patron demande à l'équipage de capeler les combinaisons d'immersion et de mettre les deux radeaux de sauvetage à l'eau.
- A **09h35**, le patron décide l'évacuation du navire. Le radeau bâbord, plaqué contre la coque, est endommagé par des débris incandescents.
Les 5 hommes d'équipage prennent place dans le radeau tribord.
- A **09h50**, ils sont recueillis sains et saufs par le canot de sauvetage de la S.N.S.M. .
L'*ALCOR*, toujours en feu, dérive et va s'échouer sur les roches des Etocs où il continue de brûler.
L'épave, brisée par la mer, est irrécupérable.

6 DÉTERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément à la résolution OMI A.849 (20) modifiée par la résolution A.884 (21).

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- **facteurs naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteur humain ;**

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEA*mer ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- **certain, probable ou hypothétique ;**
- **déterminant ou aggravant ;**
- **conjoncturel ou structurel ;**

avec pour objectif d'écarter, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des événements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits. Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par ce sinistre. Leur objectif étant d'éviter le renouvellement de ce type d'accident, ils ont privilégié, sans aucun *a priori*, l'analyse inductive des facteurs qui avaient, par leur caractère structurel, un risque de récurrence notable.

6.1 Facteurs naturels

Lorsque l'ALCOR a appareillé, il s'est trouvé confronté, sitôt passé les jetées, à une mer très forte avec une houle de Nord-Ouest et des creux de 4 à 6 mètres.

Ces circonstances ne sont sans aucun doute pas directement à l'origine du sinistre. Elles n'en constituent pas moins un **facteur aggravant** dans la mesure où toute opération devient plus difficile, voire impossible, lorsque le navire tangue et roule bord sur bord, qu'il s'agisse de l'utilisation des moyens de lutte contre l'incendie ou de la mise en œuvre des engins de sauvetage.

6.2 Facteurs matériels

L'épave du navire ayant été totalement détruite, l'origine exacte de l'incendie demeure incertaine, le seul élément est la constatation du chef mécanicien qui, 20 minutes après l'appareillage, a aperçu, dès l'ouverture du panneau de descente, les flammes à l'avant du compartiment, au niveau de l'alternateur. La rupture d'une tuyauterie de gazole sous pression et la vaporisation sur des parties du moteur à haute température ne constitue donc qu'une hypothèse.

D'autre part, le fait que l'injection de CO₂ n'ait pas permis d'éteindre l'incendie est plus à mettre au compte d'un défaut d'étanchéité du compartiment qu'à celui d'un mauvais fonctionnement de l'installation qui avait fait l'objet d'une révision quelque mois auparavant.

Incidemment, on mentionnera que l'un des radeaux de sauvetage a été endommagé par le feu, cela n'est pas un facteur contributif matériel, mais justifie, à posteriori, la prescription du CSN lors de la visite annuelle d'embarquer un 2^{ème} radeau. Lorsque le navire est arrivé dans le Finistère, il ne possédait en effet qu'un seul radeau et une annexe gonflable.

6.3 Facteur humain

La violence et la rapidité d'extension de l'incendie a laissé peu de temps à l'équipage pour réagir. En tout état de cause, une fois les moyens d'extinction utilisés, le patron n'avait pas d'autre alternative que d'ordonner l'évacuation du navire.

Deux points cependant méritent réflexion :

- Etait-il possible, l'*ALCOR* ne se trouvant qu'à un mille du port lors de la découverte du feu, de faire demi-tour pour tenter de faire intervenir les moyens terrestres ?
L'état de la mer ne le permettait peut-être pas ; quoi qu'il en soit cette éventualité ne paraît pas avoir été envisagé par le patron ; il signale qu'à 09h30, il n'a plus de contact V.H.F. ; or, le navire étant aux normes SMDSM, il aurait dû pouvoir utiliser une V.H.F. portable.
- Plutôt que d'attaquer le feu, qui avait déjà pris de l'extension, avec les extincteurs portatifs, peut-être aurait-il été plus judicieux d'envoyer immédiatement le CO₂.

7 RECOMMANDATIONS

L'incendie de l'*ALCOR* confirme les analyses déjà faites par le *BEA*mer à l'occasion de sinistres du même type sur des navires de pêche qui conduisent aux recommandations suivantes :

- 7.1** L'installation d'un système fiable de détection incendie dans le compartiment moteur, ainsi que dans les aménagements devrait être rendue obligatoire sur les navires d'un certain tonnage. La réduction des effectifs ne fait que renforcer cette nécessité.
- 7.2** Les systèmes d'extinction fixes n'ont d'efficacité que si l'étanchéité des compartiments à protéger peut être assurée. En conséquence, il convient de veiller lors de la construction des navires, puis à l'occasion des contrôles périodiques à ce que ce point soit satisfait (arrêt de la ventilation, accessibilité et facilité de manœuvre ou de mise en place des volets ou des tapes d'obturation). Tous les membres d'équipage devraient être en mesure d'effectuer ces gestes.

7.3 Une fois encore, au moment de l'évacuation, les hommes d'équipage n'ont pas eu la possibilité de revêtir leur combinaison d'immersion ni même leur brassière, puisque ces matériels se trouvaient dans le poste arrière.

Qu'il s'agisse de voie d'eau, de chavirement ou d'incendie, la rapidité des événements et le danger de retourner à l'intérieur du navire font que les équipages sont très souvent amenés à évacuer sans leur combinaison de survie.

Il est donc recommandé au moins sur les navires neufs, et sur les navires existants lorsque cela est faisable techniquement, qu'un emplacement spécial soit prévu, de préférence à proximité de la passerelle, pour stocker ces matériels.

7.4 Le BEA mer recommande également le port permanent de VFI qui constitue une sécurité supplémentaire en cas de danger soudain.

LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Dossier navire

C. Cartographie

Décision d'enquête



Ministère de l'équipement,
des transports, de
l'aménagement du
territoire, du tourisme
et de la mer
inspection générale
des services des
affaires maritimes
Bureau d'enquêtes
sur les événements
de mer (BEAmer)

Paris, le 20 JAN. 2005
N/réf. : BEAmer/IGSAM/METL

0 0 0 0 0 9

D É C I S I O N

Le directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;

- Vu la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu l'arrêté ministériel du 17 février 2004 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu l'arrêté ministériel du 24 février 2004 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu le compte rendu d'événement de mer établi par le Centre de Sécurité des navires du Finistère-Sud, antenne du Guilvinec le 19 janvier 2005.

D E C I D E

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte à la suite de l'incendie survenu le 19 janvier 2005 à la sortie du port de St Guérolé à bord du fileyeur guilviniste « ALCOR ».

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 et notamment la résolution A.849 (20).

L'administrateur en chef
de 1^{ère} classe des affaires maritimes
Jean-Marc SCHINDLER

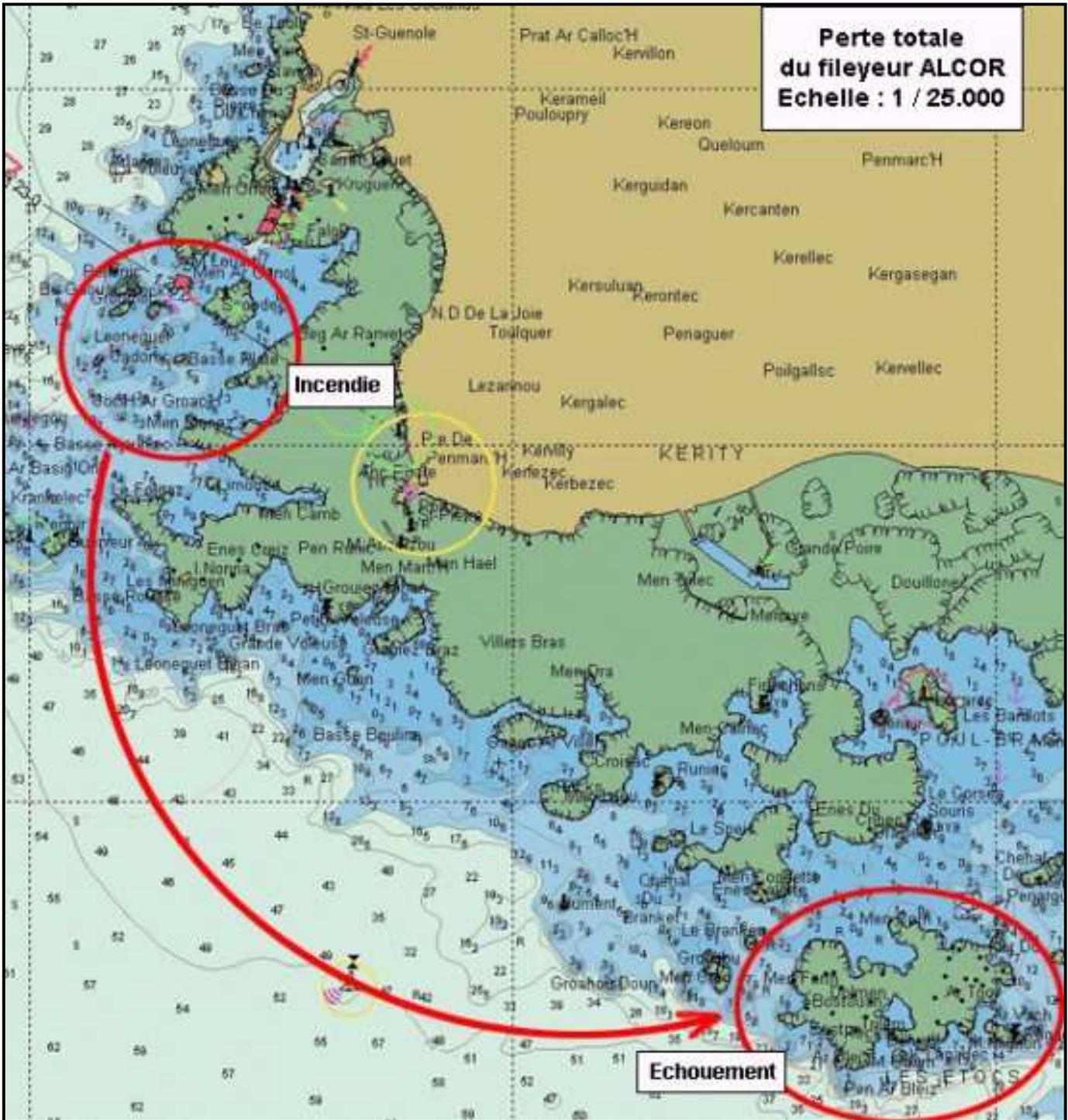
BEAmer
22, rue Monge
75005 PARIS
téléphone :
+ 33 (0) 140 813 824
télécopie /fax :
+ 33 (0) 140 813 842
Bea-Mer@equipement.gouv.fr

Dossier navire



Cartographie

**Perte totale
du fileyeur ALCOR
Echelle : 1 / 25.000**



Incendie

Echouement



Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Tour Pascal B 92055 LA DEFENSE CEDEX
T : + 33 (0) 140 813 824 / F : +33 (0) 140 813 842
Bea-Mer@equipement.gouv.fr
www.beamer-france.org