



Rapport d'enquête

**Incendie et naufrage du chalutier *PETIT RC*,
le 24 janvier 2018 au large de Sète**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2018

Incendie et naufrage du chalutier *PETIT RC*, le 24 janvier 2018 au large de Sète

Navire



Caractéristiques principales du navire :

- Immatriculation : ST 401051
- Longueur HT : 19,06 m
- Jauge brute (UMS) : 40,24
- Propulsion : Baudoin 316 kW
(34.000 heures)
- Moteur auxiliaire : Iveco 125 kW
(alimentation pompe hydraulique)
- Coque : Bois
- Construction : 1977
- Permis de navigation : Renouvelé jusqu'au 15 janvier 2018 (pas de prescription en lien avec l'accident)

Navire armé à la petite pêche en 3ème catégorie. Marées d'une douzaine d'heures au chalut de fond (sole, baudroie), du lundi au vendredi.

L'armateur possède un autre navire, le *RC 3*, construit en 2003.

À l'achat du navire, en octobre 2017, l'armateur a fait effectuer par des professionnels des travaux d'amélioration sur le train de pêche et l'installation électrique (ajout en décembre 2017 de deux batteries 24 volts, d'un onduleur et de cosses pour l'alimentation 220 volts des ordinateurs situés en timonerie). Ces batteries ne sont pas raccordées au tableau principal et sont rechargées lorsque le navire est à quai.

La bague d'étanchéité de l'arbre hélice a été remplacée.

Les flexibles hydrauliques extérieurs des treuils ont été remplacés.

L'équipage

Le *PETIT RC* est armé par trois hommes d'équipage.

Le patron est titulaire du brevet de capitaine 200, du permis de conduire les moteurs marins et des certificats de sécurité réglementaires.

Les matelots sont respectivement titulaires du certificat de matelot pont et d'une formation de base à la sécurité, du certificat d'initiation nautique.

Les faits

Heures locales (UTC+1)

Météorologie :

Source : prévision Météo France. Vent est-sud-est force 5 (17 à 21 nœuds), mer peu agitée (0,50 à 1,25 m), visibilité : 5 milles, températures air et mer : 12°C.

Le 24 janvier,

À **02h10**, arrivée de l'équipage pour préparation du bateau et mise en route du moteur.

À **03h00**, appareillage de Sète vers la zone de pêche, située à une heure de route dans les fonds de 90 mètres.

Le *PETIT RC* effectue un premier trait de quatre heures trente minutes, cap au 120°.

Le *LOUIS GAËTANE 2* pêche dans la même zone.

Vers **08h30**, le premier trait est viré.

À 09h00, le chalut est refilé puis le navire effectue un second trait, cap vers Sète à quatre nœuds.

Vers 12h15, le chalut est viré et les matelots sont occupés par l'arrimage des panneaux. Le patron est au pupitre de commande des enrouleurs, situé derrière la timonerie, et fait face à l'arrière. Le navire fait route à environ un nœud, vent arrière.

Vers 12h20, le patron sent une odeur de brûlé et constate qu'une épaisse fumée de couleur grisâtre a envahi la timonerie où il n'est déjà plus possible de pénétrer. Le patron parvient quand même à se saisir de son téléphone portable, posé sur la bannette de la timonerie, encore accessible depuis l'extérieur.

À 12h28, le patron s'éloigne de la timonerie et appelle l'armateur. Pendant ce temps un des matelots tente une investigation dans le compartiment moteur, via l'accès qui se trouve à l'arrière sur le pont, mais celui-ci est également envahi par la fumée. Le matelot n'aperçoit pas de flammes.

À 12h29, l'armateur appelle un parent du patron qui est équipier du canot SNSM de Sète.

Une vitre de la timonerie explose et des flammes sont visibles.

À 12h38, le CROSS La Garde est alerté par la station SNSM de Sète. La SNS 003 est engagée.

À 12h42, le CROSS diffuse un message MAYDAY RELAY.

À 12h47, le cargo *EVDOKLA* propose son concours ; il annonce une arrivée sur zone dans 30 minutes.

À 12h53, le *LOUIS GAÉTANE 2* vire son chalut pour se dérouter et annonce qu'il sera sur zone dans 20 minutes.

Sur ordre du patron du *PETIT RC*, les matelots mettent le radeau de sauvetage à l'eau par l'arrière.

Peu après l'équipage embarque dans le radeau, coupe la drisse qui le retient au navire puis s'en écarte.

Le feu se propage rapidement à tout le navire mais le *PETIT RC* reste à flot.

Le patron a conservé son téléphone portable mais perd le réseau, il se trouve alors privé de moyen de communication. De ce fait il s'inquiète en voyant un cargo faire route vers le radeau. Il tire une première fusée rouge pour l'alerter.

Sachant le *LOUIS GAÉTANE 2* dans le secteur, l'équipage du *PETIT RC* tire une seconde fusée rouge.

À 13h05, le *LOUIS GAÉTANE 2* indique au CROSS qu'il a aperçu la fusée rouge et qu'il fait route vers le radeau de sauvetage.

À 13h12, le cargo *EVDOKLA* est sur zone.

À 13h17, les trois marins sont à bord du *LOUIS GAÉTANE 2*, l'assistance médicale n'est pas demandée.

À 13h21, la SNS 003 se rend sur zone pour un état des lieux.

À 14h20, le *LOUIS GAÉTANE 2* est à quai et les trois marins sont pris en charge.

À 16h18, la SNS 003 signale que le *PETIT RC* a coulé (43°15,36 nord - 003°55,30 est). Une légère pollution et des débris sont apparents.

Conséquences

Perte totale du navire.

Observations / Analyse

La soudaineté de l'envahissement du navire par la fumée a empêché le patron d'atteindre les VHF fixes et portables (placées sur l'avant de la timonerie), ainsi que la commande moteur, l'arrêt à distance de l'alimentation en gazole et la balise de détresse.

Le moteur thermique Iveco qui entraîne la pompe hydraulique a un échappement spécifique sur bâbord. Si le feu avait pris dans ce tuyau soumis à des hautes températures, il aurait vraisemblablement été vu par l'équipage.

Il n'y a ni détection automatique ni centrale d'alarme incendie. Les seules alarmes concernent l'invasion et le fonctionnement du moteur de propulsion.

Le cloisonnement transversal en bois et les planchers ne font pas obstacle à la propagation du feu et de la fumée (cf. plan ci-après).

Il n'y a pas d'équipement de pompier à bord. Dans ces conditions, aucune tentative de lutte n'a pu être organisée, alors que la fumée avait envahi le compartiment moteur et la timonerie.

L'électricien de l'entreprise qui intervient régulièrement pour l'armement fait généralement une inspection des coffrets électriques à chacune de ses visites.

Conclusions

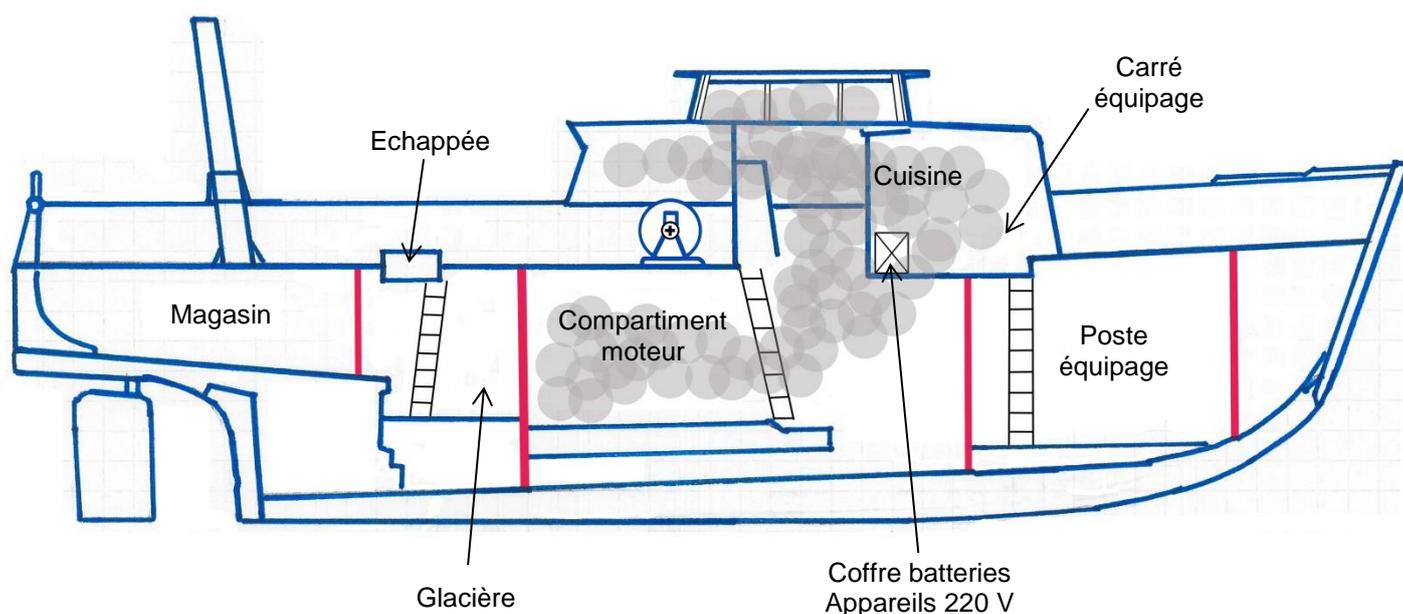
Aucun dysfonctionnement moteur, électrique ou hydraulique n'a été constaté avant que le patron ne soit alerté par l'odeur de brûlé et la fumée. La fumée n'étant pas noire, l'origine du feu ne serait a priori pas due à une fuite de combustible.

Le vent arrière a pu retarder la découverte de l'invasion par la fumée.

L'origine de l'incendie reste cependant inconnue.

La motopompe d'assèchement alimentée au gazole, qui faisait l'objet d'une prescription, a pu être démarrée par un mécanicien qui est intervenu en décembre, après la visite spéciale du CSN de Sète. La date de validité du permis de navigation était cependant dépassée. Toutefois, une pompe de type vide-cave (non testée le jour de la visite spéciale), alimentée en 220 volts, pouvait servir en secours.

Plan du *PETIT RC* - hypothèse de propagation de la fumée.



Enseignements

1. 2018-E-12 : sur les navires construits conformément à la réglementation de 1976, les moyens de détections automatiques ne sont pas requis et les moyens d'extinction sont limités par rapport à la réglementation actuellement en vigueur pour les navires récents ; la lutte contre le feu n'est donc possible que s'il est découvert suffisamment tôt.
2. 2018-E-13 : la pratique régulière d'exercices de sécurité permet aux équipages de réagir efficacement aux situations d'urgence (notamment en cas d'incendie : localisation, arrêt moteur, vanne à fermeture rapide, VHF, etc.).
3. 2018-E-14 : un masque de protection respiratoire, accessible de l'extérieur, aurait permis au patron de pénétrer dans la timonerie et de donner rapidement l'alerte par la VHF ASN.
4. 2018-E-15 : lorsque la prescription concernant la pompe d'assèchement pouvait être levée, l'armateur aurait dû effectuer une demande de renouvellement du permis de navigation.

Liste des abréviations :

- CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
CSN : Centre de Sécurité des Navires
SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer
UTC : Temps Universel Coordonné
VHF ASN : Very High Frequency - Appel Sélectif Numérisé



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **26 JAN. 2018**

N/réf. : *BEA*mer **002**



D é c i s i o n

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

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 chalutier *PETIT RC*, survenu le 24 janvier 2018 au large de Sète.

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 *BEA*mer

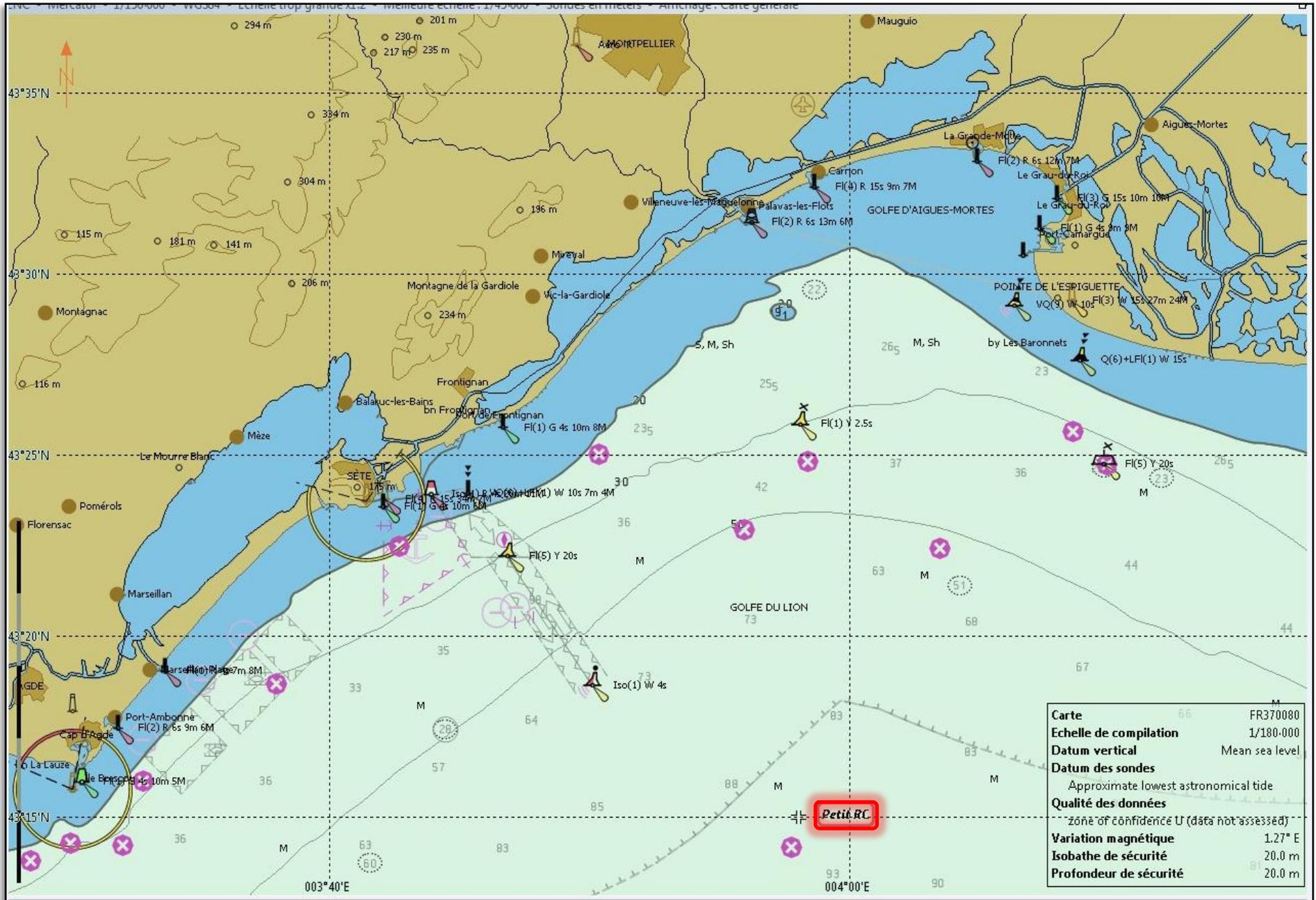
Ministère de la Transition
écologique et solidaire

*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



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer





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

