



# Rapport d'enquête technique

**INCENDIE ET NAUFRAGE DU CHALUTIER *CYGOGNE*  
LE 3 AOÛT 2013 À 15 MILLES DANS LE SUD-OUEST  
DE LA BOUÉE GREENWICH (MANCHE-EST)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : août 2014

# Rapport d'enquête technique

**INCENDIE ET NAUFRAGE DU CHALUTIER**

***CYGOGNE***

**LE 3 AOÛT 2013 À 15 MILLES DANS LE SUD-OUEST  
DE LA BOUÉE GREENWICH (MANCHE-EST)**



# Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du 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, 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), résolution MSC 255(84) publié par décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010.

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

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.

Pour information, la version officielle du rapport est la version française. La traduction en anglais lorsqu'elle proposée se veut faciliter la lecture aux non-francophones.

# PLAN DU RAPPORT

<b>1</b>	<b>RÉSUMÉ</b>	<b>Page 5</b>
<b>2</b>	<b>INFORMATIONS FACTUELLES</b>	<b>Page 5</b>
	<b>2.1</b> Description du navire	<b>Page 5</b>
	<b>2.2</b> Renseignements sur le voyage et l'équipage	<b>Page 6</b>
	<b>2.3</b> Interventions	<b>Page 7</b>
<b>3</b>	<b>EXPOSÉ</b>	<b>Page 8</b>
<b>4</b>	<b>ANALYSE</b>	<b>Page 10</b>
	<b>4.1</b> Facteurs naturels	<b>Page 11</b>
	<b>4.2</b> Facteurs matériels	<b>Page 11</b>
	<b>4.3</b> Facteurs humains	<b>Page 11</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSIONS</b>	<b>Page 12</b>
<b>6</b>	<b>ENSEIGNEMENT ET RECOMMANDATION DE SÉCURITÉ</b>	<b>Page 12</b>
	<b>6.1</b> Mesures de sécurité prises par l'armateur	<b>Page 12</b>
	<b>6.2</b> Enseignement	<b>Page 13</b>
	<b>6.3</b> Recommandation	<b>Page 13</b>
<b>7</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>Page 14</b>
	<b>A.</b> Liste des abréviations	<b>Page 15</b>
	<b>B.</b> Décision d'enquête	<b>Page 16</b>
	<b>C.</b> Carte	<b>Page 17</b>

# 1 RÉSUMÉ

Le samedi 3 août 2013, en début d'après-midi, le chalutier *CYGOGNE*, est en transit, à 15,3 milles dans le 228° de la bouée Greenwich (à 38 milles dans le nord-ouest de Fécamp), entre deux zones de pêche après son trait du matin. Une anomalie de propulsion survient. Le patron prévenu par le matelot de quart monte en timonerie, débraye le moteur puis se rend au local machine dont s'échappe de la fumée. Celle-ci provient du moteur de propulsion, un tuyau d'injecteur est cassé.

Le moteur est stoppé sans délai et le patron tente, sans succès, une réparation. Le moteur s'embrase et le patron tente d'éteindre l'incendie à l'aide d'un extincteur. Il n'y parvient pas. Il quitte le local machine, le ferme, isole les bouches de ventilation et déclenche le CO<sub>2</sub>.

Vers 15h06, il alerte le CROSS Jobourg par VHF canal 16.

À 15h12, diffusion d'un message Mayday Relay et déroutement du porte-conteneurs *WES JANINE*.

Les 4 membres d'équipage qui prennent place dans le radeau sont hélitreuillés peu avant 16h00 par l'hélicoptère de la Marine nationale et transportés à l'hôpital du Havre.

Le remorqueur *ABEILLE LIBERTÉ*, qui a appareillé de Cherbourg pour assurer la sécurité de la navigation à proximité du navire en feu, arrive sur zone en début de soirée.

Il fera plusieurs tentatives d'extinction et de remorquage du *CYGOGNE*, sans succès.

Le navire coulera le lendemain en début de soirée.

## 2 INFORMATIONS FACTUELLES

### 2.1 Description du navire

Construit en 1982, le *CYGOGNE*, immatriculé au Havre sous le numéro 561107 est un chalutier autorisé à naviguer en 2<sup>ème</sup> catégorie. Son permis de navigation et son certificat de franc bord sont à jour jusqu'au 18 septembre 2013.

### Principales caractéristiques du navire :

- matériau coque : plastique ;
- longueur hors tout : 17,03 m ;
- largeur : 5,9 m ;
- jauge : 62,25 UMS ;
- propulsion et auxiliaires : 294 kW.

Le navire dispose d'une installation fixe d'extinction au CO<sub>2</sub> (une bouteille de 27 kg) pour le local machine qui a été mise en service en février 2004.

Il dispose également d'un extincteur à poudre de 6 kg et d'un extincteur à CO<sub>2</sub> de 2kg.

Le *CYGOGNE* est la propriété d'un armateur de Dieppe qui a acquis ensuite un autre chalutier de caractéristiques similaires, le *PHÉNIX*.

Il est entretenu régulièrement par une entreprise locale spécialisée.

Ce navire, prévu pour la pêche au chalut et à la coquille est armé, lors de cet accident, à la pêche au chalut de fond.

## **2.2 Renseignements sur le voyage et l'équipage**

### **Le voyage**

Armé à la pêche côtière (marées d'une durée inférieure à 96 heures) le navire terminait une marée en Manche. Il devait à l'issue de ce dernier « coup de chalut » rentrer au port de Dieppe.

### **L'équipage**

Le patron habituel qui est aussi l'armateur, se trouvant en arrêt de travail depuis plusieurs mois, c'est son second qui exerçait le commandement lors de cette marée.

L'équipage est composé d'un patron et de trois matelots.

Le patron, est âgé de 47 ans. Il est titulaire du certificat de capacité. Il est également titulaire du permis de conduire les moteurs marins compatible avec la puissance de propulsion du navire. Il exerce simultanément les fonctions de patron et de chef mécanicien, disposant d'une dérogation à cette fin.

Tous les membres de l'équipage sont à jour de leurs visites d'aptitude médicale.

L'organisation du travail a permis à l'équipage de prendre des temps de repos suffisants depuis le début de la marée.

## **2.3 Les interventions**

Le CROSS Jobourg a été alerté par VHF canal 16 par le patron du navire dès lors qu'il s'est avéré que l'évènement était grave et que l'abandon était décidé.

Le CROSS a alors engagé l'hélicoptère de la Marine nationale et lancé un Mayday Relay.

Le cargo *WES JANINE* se trouvant à proximité, répond immédiatement et se déroute vers la zone. Une vedette de surveillance maritime se déroute également vers la position indiquée.

Le cargo, arrivé sur place rend compte de la situation des naufragés au CROSS puis l'hélicoptère récupère les naufragés et détruit le radeau de survie.

Suite à son engagement, le remorqueur de haute mer basé à Cherbourg appareille et arrive sur zone 4 heures après. Il tente sans succès de lutter contre l'incendie et de remorquer le chalutier. Néanmoins il sécurise la zone jusqu'au naufrage qui survient le lendemain.

### 3 EXPOSÉ

Heure locale (TU + 2)

Le **mercredi 31 juillet** :

À **14h30**, le *CYOGNE* appareille de Dieppe pour rejoindre ses lieux de pêche.

Le **samedi 3 août 2013** :

Météo (source : SITREP du CROSS Jobourg) : vent sud-ouest 3 / Mer 4 - Ciel clair, température air et mer de 16°C.

Marée : la pleine mer à Cherbourg est à 19h48, le coefficient de la marée est faible (52).

Peu avant **15h00**, alors qu'il fait route entre 2 zones de pêche, le patron du *CYOGNE* est prévenu par le matelot de quart d'un problème de machine. Arrivé en timonerie il débraye la propulsion puis se rend dans le compartiment machine. Il remarque en ouvrant la porte que de la fumée en sort et constate la rupture d'un tuyau d'injecteur.

Il stoppe le moteur et, aidé d'un matelot, en l'absence de flamme tente de changer le tuyau d'injecteur. Il n'y parvient pas à cause de la présence de fumée. Un embrasement se produit alors au niveau du plafond. Il tente d'éteindre l'incendie à l'aide d'un extincteur.

À **15h07**, le patron du *CYOGNE* alerte le CROSS Jobourg sur VHF canal 16. Il indique que la lutte contre l'incendie par les moyens du bord a échoué et qu'il a décidé l'abandon du navire. Le premier radeau de survie, ne fonctionne pas, le second s'ouvre.

Au même moment, il déclenche le CO<sub>2</sub>.

Sa position est 50°14,05'N et 00°17,71'W. Elle se situe à 15,3 milles dans le 228° de la bouée Greenwich, à 13,5 milles dans le 260° de la partie Sud de l'entrée de la voie montante du DST du Pas de Calais.

À **15h09**, les marins, équipés de leur VFI, abandonnent le navire dans l'un des deux radeaux de survie.

À **15h10**, le CROSS engage l'hélicoptère lourd basé à Cherbourg.

À **15h12**, le CROSS Jobourg diffuse un message Mayday Relay. Le porte-conteneurs *WES JANINE* (LHT 151 m / pavillon Antigua et Barbuda) se dérouté vers le *CYOGNE*.

À **15h13**, perte de contact VHF avec le *CYOGNE*.

À **15h17**, la vedette côtière de surveillance maritime *ESTERON* se dérouté.

À **15h24**, l'hélicoptère lourd de la Marine nationale, engagé par le CROSS décolle.

À **15h35**, arrivé sur zone, le *WES JANINE* signale au CROSS qu'il aperçoit le radeau de sauvetage du *CYOGNE* et les 4 marins à bord.

À **15h44**, l'hélicoptère, arrivé sur zone, commence l'hélicoptère de sauvetage des marins.

À **15h59**, le *WES JANINE* quitte la zone

À **16h04**, le treuillage de l'équipage est terminé.

À **16h07**, le radeau de survie est détruit, et l'hélicoptère fait route vers Le Havre.

À **16h10**, il resterait 6 à 8 000 litres de gasoil à bord (information de l'armateur).

À **16h12**, la vedette *ESTERON* quitte la zone

À **16h23**, l'*ABEILLE LIBERTÉ*, engagée pour assurer la sécurité de la zone appareille de Cherbourg à vitesse maximum vers la position du *CYOGNE*

À **16h30**, l'équipage est déposé à l'hôpital du Havre.

À **20h06**, arrivé sur zone (50°15,00'N et 000°09,00'W), le remorqueur *ABEILLE LIBERTÉ* constate que l'incendie du navire se poursuit. Le pont est fondu. Tentative d'extinction.

À **20h40**, suspension des tentatives d'extinction, puis reprises intermittentes pour préserver la flottabilité du navire.

À **21h22**, tentatives infructueuses de remorquage.

L'incendie se poursuit sous le pont toute la nuit.

Le **dimanche 4 août 2013** :

À **05h57**, le feu reprend violemment et se poursuivra toute la journée, le remorquage s'avère à nouveau impossible.

À **21h08**, le navire coule par l'arrière dans des fonds d'une trentaine de mètres.



## **4 ANALYSE**

La méthode retenue pour cette analyse est celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255(84).

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

- **facteurs naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteurs humains ;**
- **autres facteurs.**

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 ou hypothétique ;**
- **déterminant ou sous-jacent ;**
- **conjoncturel ou structurel ;**
- **aggravant ;**

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 l'événement.

## 4.1 Facteurs naturels

### Les conditions météorologiques

Le 3 août 2013, les conditions de temps et de mer sont très bonnes dans la zone, elles n'ont joué aucun rôle dans ce sinistre.

## 4.2 Facteurs matériels

L'incendie, cause initiale du naufrage du navire, a une origine exclusivement technique.

Le moteur de propulsion Baudouin de type 6M26 fonctionnait depuis la remotorisation en 1999 sans incident notable. L'incendie s'est produit à la suite de la rupture d'un tuyau d'injecteur qui n'avait pas de double gainage. Le combustible, projeté sur l'échappement du moteur s'est enflammé et l'incendie, devenu rapidement incontrôlable, n'a pas pu être éteint, malgré l'intervention de l'*ABEILLE LIBERTÉ*.

La rupture de ce tuyau d'injecteur est le **facteur déterminant** de cet incendie qui a conduit à la perte du navire.

Ce navire ne disposait pas d'équipement de détection d'incendie : une centrale de détection de l'incendie aurait pu alerter plus rapidement l'homme de quart.

Dans son rapport de mer, le patron indique qu'après avoir « tout fermé (portes et ventilations) » il a déclenché le CO<sub>2</sub>. Il n'a pas été possible d'évaluer l'efficacité de cette action.

## 4.3 Facteurs humains

Les mesures immédiates prises par le bord (rapport de mer du patron) n'ont pas été couronnées de succès bien que le moteur ait été stoppé dès que l'incendie a été avéré. Les tentatives d'extinctions, y compris avec l'installation fixe au CO<sub>2</sub> avec fermeture de la ventilation du local machine, ont échoué.

Néanmoins, on note que le patron et une partie de l'équipage n'avaient pas de formation spécifique pour la lutte contre l'incendie.

## 5 CONCLUSIONS

Provoqué par une rupture de tuyau d'injecteur, cet incendie n'a pas pu être contrôlé.

Le navire a été perdu.

L'équipage a été évacué par hélicoptère et hospitalisé brièvement en observation.

Aucun de ses membres n'a été blessé.

## 6 ENSEIGNEMENT ET RECOMMANDATION DE SÉCURITÉ

### 6.1 Mesures de sécurité prises par l'armateur

Sur son navire actuel (le *PHÉNIX*), l'armateur du navire a fait installer des tuyaux d'injecteurs avec double gainage qui permettent d'éviter, qu'en cas de rupture d'un tuyau d'injecteur, le combustible ne soit projeté directement sur des points chauds liés à l'échappement.



## **6.2 Enseignement du *BEA*mer**

- 1 **2014-E-056** : Une centrale de détection incendie, si elle avait été présente à bord, aurait permis d'alerter plus précocement l'homme de quart et le reste de l'équipage. Elle serait souhaitable sur les navires anciens.

## **6.3 Recommandation du *BEA*mer**

Au vu des mesures prises par l'armateur sur son second navire (double gainage de l'injection et capotage de l'échappement), le *BEA*mer n'émet pas de recommandation de sécurité.

# **LISTE DES ANNEXES**

**A. Liste des abréviations**

**B. Décision d'enquête**

**C. Carte**

### Liste des abréviations

- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
- CROSS** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
- DST** : Dispositif de Séparation de Trafic
- Mayday Relay** : message automatique sur VHF canal 16 qui décrit brièvement la position, la nature de l'évènement et de la détresse et le secours demandé.
- TU** : Temps Universel
- UMS** : Unité Métrique Système
- VHF** : Très hautes fréquences (*Very High Frequency*)

## Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur  
les événements de mer



Paris, le 09 AOUT 2013

N/Réf. : BEAmer

00 000 9

### Décision

**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 ;
- Vu** le décret n° 2004-85 modifié du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après évènement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu** le décret du 2 août 2012 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le SITREP SAR 2013/0402 émis le 3 août 2013 par le CROSS Jobourg ;

### D É C I D E

**Article 1 :** En application de l'article L1621-1 du code des transports, une enquête technique est ouverte concernant l'évènement survenu le 3 août 2013 dans le secteur de la bouée Greenwich, concernant l'incendie et le naufrage du chalutier *CYGOGNE*.

**Article 2 :** Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet évènement 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 en Chef de 1<sup>ère</sup> Classe  
des Affaires Maritimes  
Philippe LAINE  
Directeur du BEAmer par intérim

Ministère de l'Écologie,  
du Développement durable  
et de l'Énergie

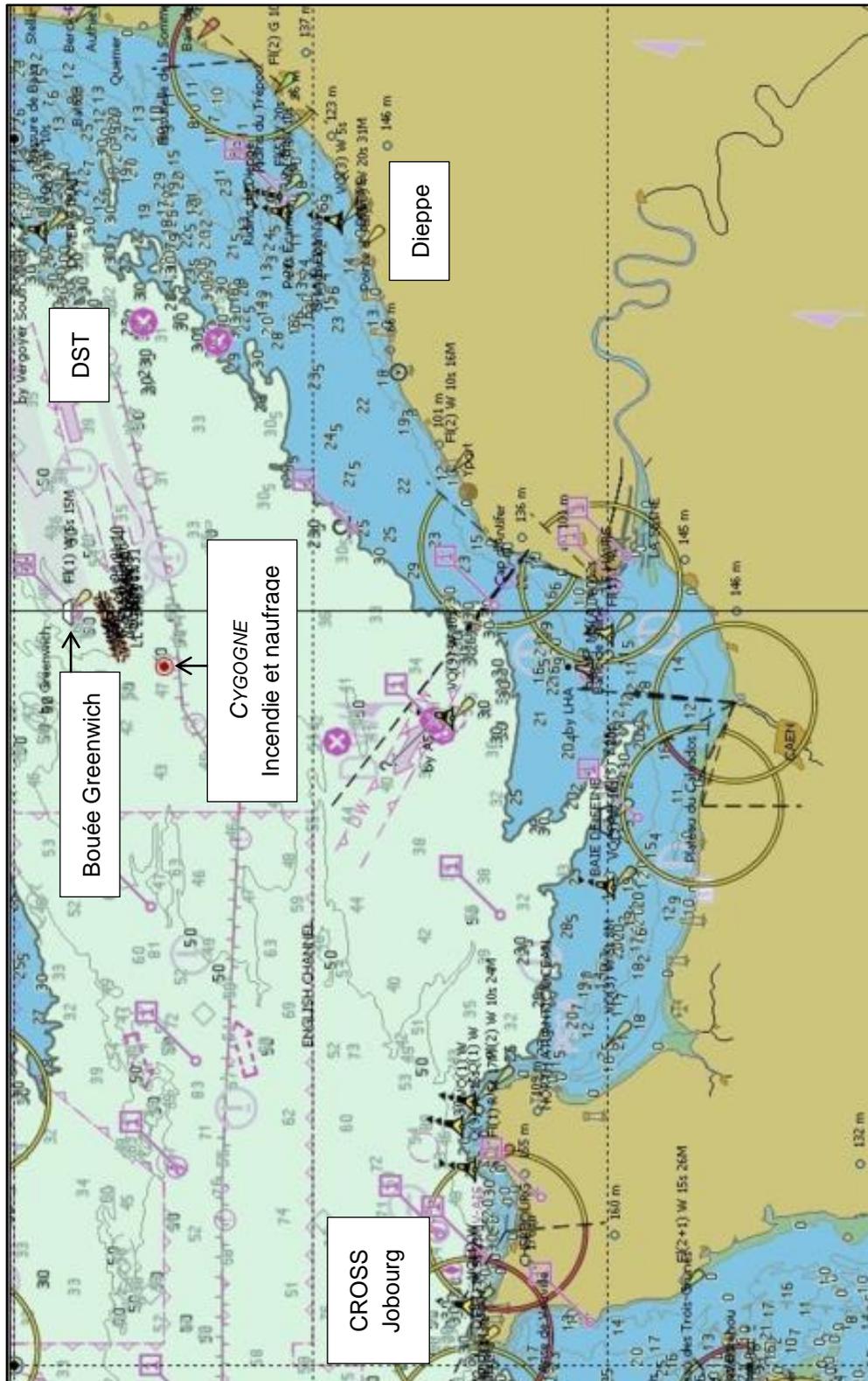
BEAmer

Tour Pascal B  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24  
télécopie : 33 (0) 1 40 81 38 42  
Bea-Mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE  
2009092411

Carte











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.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)



FRANCE  
2009092411