



Rapport d'enquête simplifié

**INCENDIE À BORD DU CHALAND AQUACOLE *CYTHÈRE 1*
LE 8 AVRIL 2013 DANS LE PERTUIS BRETON (17)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : août 2013

INCENDIE À BORD DU CHALAND AQUACOLE CYTHÈRE 1 LE 8 AVRIL 2013 DANS LE PERTUIS BRETON (17)

LE NAVIRE



Le chaland aquacole *CYTHÈRE 1* est immatriculé à La Rochelle (LR 926500).

Caractéristiques principales :

Construction : PRVT (2006) ;
Longueur hors-tout : 11,88 m ;
Largeur : 4,53 m ;
Jauge brute : 9,77 tx ;
Puissance de propulsion : 113 kW (FORD TW15).

Éléments complémentaires :

Le moteur et tous les aménagements du bord sont fixés sur le pont principal. L'intérieur de la coque n'est qu'une réserve de flottabilité.

Le bord dispose, comme moyens d'extinction de l'incendie, de 3 extincteurs à poudre de 4 kg situés dans la cabine de navigation, ainsi qu'une bouteille de CO₂ à déclenchement manuel pour l'extinction dans le compartiment moteur.

La dernière visite annuelle du *CYTHÈRE 1* a été effectuée en septembre 2012 et n'a donné lieu à aucune prescription relative à la sécurité du navire. À cette occasion, le permis de navigation a été renouvelé jusqu'au 28 septembre 2013.

L'ÉQUIPAGE

La décision d'effectif proposée par l'armateur et visée par l'administration prévoit un patron titulaire du PCM.

Le jour de l'incendie, trois marins sont embarqués.

Tous sont à jour de leur visite médicale et possèdent les qualifications requises pour assurer leur fonction.

LES FAITS

Heures locales (UTC+2)

Conditions météorologiques :

Météo : vent 240/16 nœuds - mer belle - visibilité 5 milles – grains de pluie fréquents (source : SITREP du CROSS Étel).

Dans la matinée du **8 avril 2013**, le navire conchylicole *CYTHÈRE 1* est mouillé dans le parc à bouchots à la Pointe de Digolet (Nieul-sur-Mer). Il se trouve dans une parcelle exploitée par une société, propriété du patron du navire.

Au mouillage, le moteur du *CYTHÈRE 1* est maintenu en marche.

Avant que la marée ne soit basse (BM 10h18), le patron et les deux matelots quittent le bord pour commencer à travailler sur les bouchots. Les deux matelots travaillent ensemble à environ 130 mètres du bord. Le patron, quant à lui, ne se trouve qu'à une trentaine de mètres du *CYTHÈRE 1*.

Vers **09h50**, le patron rejoint le navire. Une fois à bord, il sent une forte odeur de plastique brûlé. Il ouvre la porte latérale bâbord du poste de conduite et constate qu'une fumée « comme de la vapeur d'eau » s'échappe par les aérations de ventilation situées sur le haut du tableau de bord.

Craignant un début d'incendie, il prend un extincteur et le dégoupille avant d'ouvrir la trappe située sous le tableau de bord. Dès que celle-ci est ouverte, un dégagement important de fumée l'empêche de voir l'origine du sinistre et l'oblige à quitter la passerelle. Presque aussitôt des flammes embrasent l'ensemble de la partie avant du navire.

Les marins, apercevant une fumée noire importante se dégaugeant du *CYTHÈRE 1* le rejoignent rapidement. Ne pouvant rien tenter, les trois hommes s'en éloignent.

À **09h57**, le CROSS Gris-Nez informe le CROSS Étel que des témoins lui ont signalé un incendie à bord d'un navire et que l'équipage est en cours d'évacuation. L'information est également relayée par le CODIS 17, qui met en œuvre une équipe de lutte contre l'incendie.

À **10h01**, concomitamment à la diffusion d'un message PAN, le CROSS Étel met en œuvre l'hélicoptère de la Marine Nationale basé à La Rochelle, une embarcation légère et un VSAV via le CODIS 17, ainsi que la vedette de sauvetage *SNS 144* de La Rochelle. Une vedette des douanes se rend également sur zone.

À **10h11**, l'hélicoptère indique au CROSS Étel que le feu se situe à l'avant du chaland et que celui-ci est évacué.

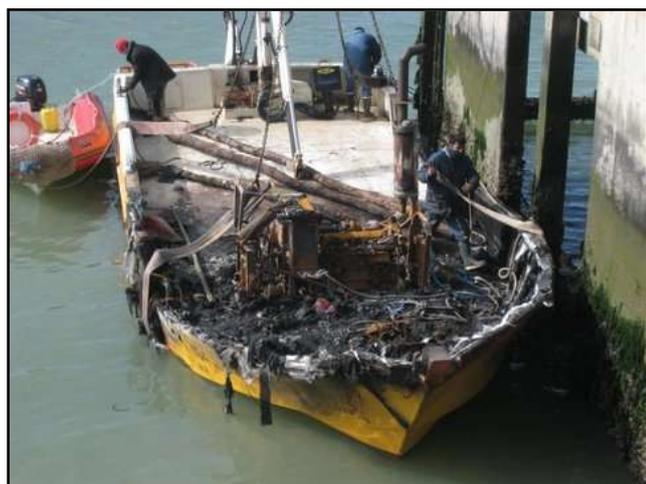
À **10h42**, le *CYTHÈRE 1* est remorqué hors des bouchots par l'embarcation des pompiers pour permettre l'intervention de l'équipe de lutte contre l'incendie et la mise en œuvre des moyens d'extinction.

À **12h27**, la vedette *SNS 144* signale au CROSS avoir pris en remorque, vers Chef de Baie, le chaland et que le refroidissement de la coque est en cours.

À **13h50**, le convoi arrive à quai.

CONSÉQUENCES

Les trois marins sont sains et saufs. Le *CYTHÈRE 1* est déclaré en perte totale.



L'avant du navire, le poste de conduite, le compartiment machine, les pavois tribord et bâbord ainsi qu'une partie du bordé tribord sont entièrement calcinés.

Le navire sera démolé dans un chantier de La Pallice.

ANALYSE/CONCLUSION

Le patron n'a constaté aucune fuite de gazole avant l'incendie.

En ce qui concerne l'huile hydraulique de la grue, il procède chaque mois à une remise à niveau sans pour autant remettre beaucoup d'huile, mais n'a jamais découvert de fuite. Depuis le début de l'année, il a complété le niveau de la caisse d'environ 50 litres.

Le point de départ du feu n'a pu être déterminé. Il paraît cependant vraisemblable que celui-ci a pour origine un défaut électrique au niveau du tableau de bord avec une combustion lente de la mousse d'isolation.

L'ouverture de la porte latérale de la timonerie, puis celle de la trappe sous le tableau a probablement provoqué un appel d'air, déclenchant l'inflammation brutale des matériaux.

Les trois extincteurs du bord étaient placés, conformément à la réglementation en vigueur et à la mise en service du navire, en passerelle. Il convient cependant de noter que deux d'entre eux étaient inaccessibles après l'envahissement de la timonerie par de la fumée toxique.

Enfin, selon les dires du patron, le navire connaissait de nombreux dysfonctionnements de l'installation de la motorisation et de ses appareils de contrôle. Les indicateurs de pression, les témoins de température et les connections ne semblaient pas, selon lui, fiables et adaptés.

ENSEIGNEMENTS

- 1 - 2013-E063 : Dès lors que l'équipage d'un chaland aquacole dont les auxiliaires et la propulsion sont en service, est appelé à s'éloigner du navire pour d'autres tâches à proximité, la présence d'un détecteur de fumée sonore dans le poste de conduite serait judicieuse.
- 2 - 2013-E-64 : Les caractéristiques de la mousse d'isolation sous un tableau de bord devraient être à faible pouvoir propagateur de flamme et ne pas dégager une trop grande quantité de fumée ou de gaz toxiques.
- 3 - 2013-E-065 : Le propriétaire ou l'exploitant du navire est invité à faire connaître au centre de sécurité des navires compétent, au plus tard lors des visites périodiques, les dysfonctionnements constatés en cours d'exploitation.





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
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr

