



## Rapport d'enquête simplifié

**INCENDIE À BORD DU FILEYEUR *LE MERCENAIRE*  
LE 27 MAI 2014 DANS L'OUEST DU PLATEAU DES BIRVIDEAUX**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2015

# INCENDIE À BORD DU FILEYEUR *LE MERCENAIRE* LE 27 MAI 2014 DANS L'OUEST DU PLATEAU DES BIRVIDEAUX

## LE NAVIRE



*LE MERCENAIRE* est un navire de pêche polyvalent, immatriculé LO 929947.

### Principales caractéristiques du navire :

Longueur hors tout : 9,99 m ;  
Largeur : 3,48 m ;  
Jauge brute : 7,61 UMS ;  
Genre de navigation : pêche côtière ;  
Puissance de propulsion : 261 kW.  
Navigation en 3<sup>ème</sup> catégorie.

Le patron-armateur en est propriétaire depuis le 23 mars 2011.

Ce navire en polyester époxy du type Cléopatra Fisherman 33 a été construit par le chantier Tréfar à Reykjavik (Islande) et mis en service le 14 février 2011.

Équipé pour la pêche aux casiers à l'origine, il pratique la pêche aux filets depuis 18 mois.

Les sorties journalières sont régulièrement effectuées entre 03h00 et le milieu de l'après-midi. Le produit de la pêche est vendu à la criée de Kéroman.

Les titres de sécurité sont à jour.

Le permis de navigation a été renouvelé jusqu'au 15 février 2015.

## L'ÉQUIPAGE

Deux marins sont embarqués sur le rôle conformément à la décision d'effectif : un patron-mécanicien et un matelot.

Le patron-armateur, âgé de 40 ans, est titulaire du certificat de capacité et du brevet de mécanicien 750 kW.

Son frère, âgé de 38 ans, exerçant les fonctions de matelot, est titulaire du certificat de capacité et du permis de conduire les moteurs marins.

Tous deux possèdent le certificat de spécialiste du feu.

Ils sont à jour de leur visite médicale.

## LES FAITS

### Heures locales (UTC+2)

### Météo (source : SITREP du CROSS Étel et sémaphore de Saint-Julien) :

Vent au 310°, force 3, mer 3, visibilité 25 milles.

Le **27 mai 2014**, le fileyeur quitte le port de Lorient à **03h30** pour rejoindre ses lieux de pêche situés dans l'ouest du Plateau des Birvideaux.

Vers **05h00**, le navire arrive sur zone. L'équipage relève 4 filières.

Vers **09h00**, trois filières sont remises à l'eau. Alors que la quatrième est en cours de filage, le patron entend dans la timonerie le « Bip » de l'alarme incendie. À cet instant, une quinzaine de filets restent encore à mouiller. Aussi, malgré cette alerte, il continue à filer pendant quelques minutes.

Ensuite, il décide de procéder à une investigation et ouvre la porte d'accès à la machine. Il aperçoit des flammes au niveau des bacs à batteries situés à droite de la descente et referme rapidement la porte.

Il actionne la manette de fermeture de la trappe d'aération.

Quelques secondes plus tard, il actionne le système d'extinction fixe CO<sub>2</sub>.

À **09h15**, il ouvre à nouveau la porte d'accès à la machine pour vérifier si le feu est éteint. Il constate que l'incendie est circonscrit mais que de l'eau de mer rentre rapidement.

À **09h20**, il prévient les secours sur le canal 16 et déclenche la balise de détresse.

Les deux marins s'aperçoivent que le navire s'enfonce très vite. Ils décident de mettre le radeau de sauvetage à l'eau et l'amarrent à couple. Ils ne portent ni VFI ni brassière.

Après l'extinction complète du feu et l'aération de la machine, le patron descend dans le compartiment moteur.

Il constate que le couvercle en plexiglas du filtre de la prise d'eau de mer, fêlé depuis quelques temps, a éclaté en raison de la chaleur de l'incendie.

À **09h30**, le chalutier *CLÉOPATRA* arrive sur les lieux. L'équipage du fileyeur monte à son bord puis est transféré sur la SNS 205 d'Étel à **10h27**.

Liberté de manœuvre est alors donnée au chalutier *CLÉOPATRA*.

À **10h57**, une remorque est passée au fileyeur par la SNS 205, celui-ci restant à flot malgré la voie d'eau. Les navires font route vers le port de Lorient. La SNS 096 du Palais (Belle-Île) reste à proximité, en escorte du convoi.

À **14h06**, arrivée au port de Lorient.

À **14h54**, *LE MERCENAIRE* est hissé hors de l'eau et mis sur l'aire de carénage.

## CONSÉQUENCES

Indisponibilité du fileyeur pendant environ 3 mois. L'ensemble de la machine a été refait notamment l'installation électrique ; le moteur a été changé.

N'ayant pas été blessés, les deux marins secourus n'ont pas eu d'arrêt de travail.

## OBSERVATIONS/ ANALYSE

### L'origine présumée de l'incendie

Lorsque le patron a effectué la dernière vidange du moteur, il a laissé près du bac à batteries, à proximité de la pompe de vidange, un bidon de

5 litres de dégraissant, deux bidons d'huile, l'un de 15 litres et l'autre de 25 litres, et quelques chiffons sales.

Selon ses déclarations, « l'incendie proviendrait de l'embrasement du tas de chiffons imbibés d'huile et de graisse à proximité d'un tube néon allumé ».

Par contre, les restes d'une baladeuse électrique ont été retrouvés fondus parmi les bidons calcinés (cf. photo ci-dessous), l'hypothèse que cette baladeuse restée allumée soit à l'origine de l'incendie paraît plus vraisemblable que le néon.



*Débris calcinés des bidons et de la baladeuse.*

### La lutte contre l'incendie

Dès l'apparition de l'alarme, le patron a privilégié la fin des opérations de pêche au détriment d'une première investigation.

D'autre part, la hauteur des filets entreposés dans le parc côté tribord gênait l'accès à la manette de fermeture de la trappe d'aération. Le *BEA*mer observe que celle-ci restait toutefois accessible en déplaçant les filets.

De plus, une fois l'incendie constaté, le *BEA*mer relève que les vannes de fermeture des caisses à combustible n'ont pas été actionnées à distance.

## L'entrée d'eau de mer

Selon le patron, le couvercle du filtre en plexiglass, fêlé depuis quelques temps par le serrage excessif des écrous, s'est dilaté avec la chaleur, provoquant une importante voie d'eau dans le local machine.

Le BEAmer observe que le couvercle du filtre, d'une épaisseur de 5 mm, n'avait pas été remplacé alors que celui-ci était fêlé. Il n'a pas fondu pendant l'incendie mais a éclaté en plusieurs morceaux.



*Dessus du filtre à eau de mer sans le couvercle.*

Les réserves de flottabilité du navire ont été suffisantes pour éviter le naufrage.

## Le cloisonnement

Le navire est équipé de 3 cloisons étanches. Malgré ce compartimentage, l'eau a pénétré dans le poste avant par une goulotte en PVC d'un diamètre de 10 cm.

Cette goulotte est un passage collectif de câbles, tuyauteries et flexibles mis en place par le constructeur au neuvage. A la fin de la construction, les extrémités de ces passages ont été obturés de manière étanche par du produit homologué. Suite à des problèmes d'arrivée de GO au moteur, il a été procédé au remplacement des tuyauteries GO qui cheminaient dans cette conduite. A l'issue de cette réparation, il n'a pas été remis de produit d'obturation aux extrémités. Cette modification, réalisée par le patron-armateur, n'a pas été signalée au centre de sécurité.

Les extrémités non obturées lors de la mise en place du nouveau tuyau de GO sont à l'origine de la propagation de l'eau de mer dans le compartiment avant.

Aucune tentative de fermeture de la vanne de coque ne semble avoir été effectuée.



*Sortie de la goulotte en PVC dans le poste avant.*

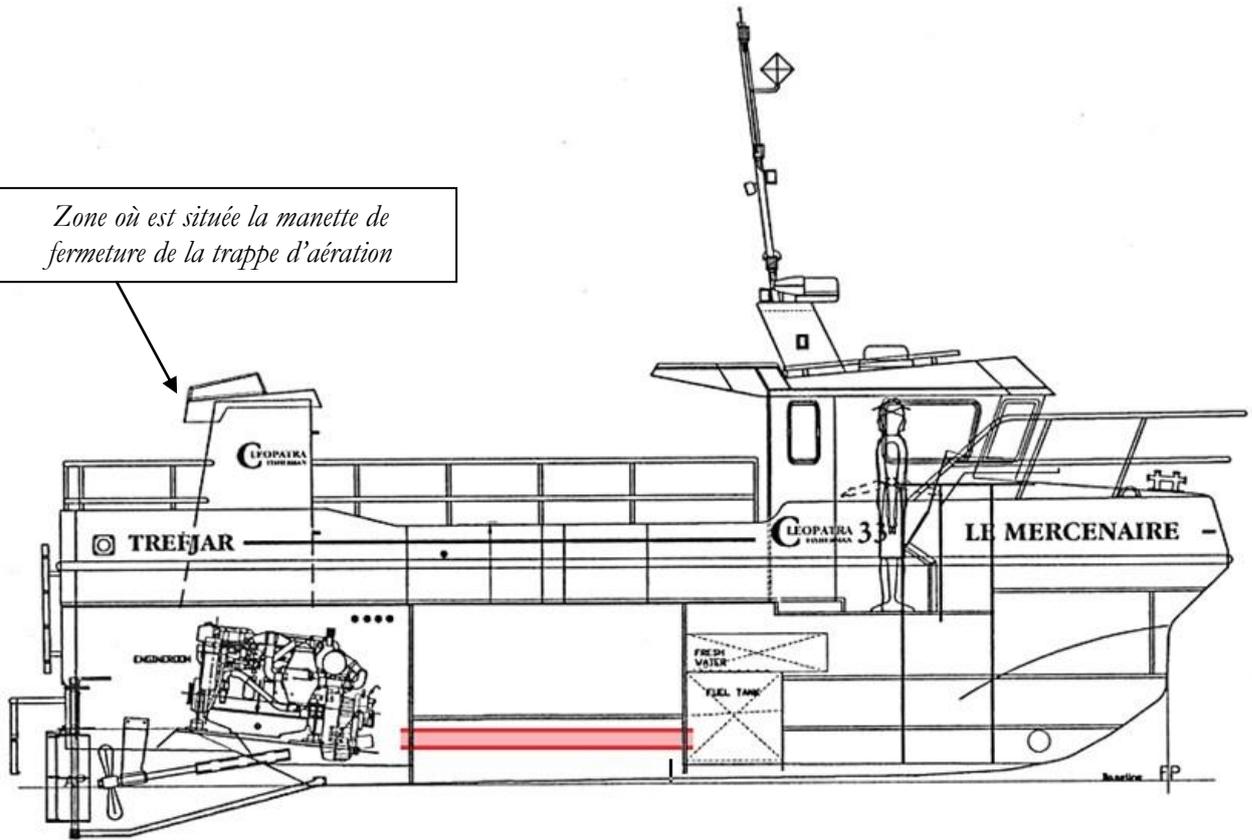
## Le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUP)

Les indications portées au DUP ne mentionnent que les précautions à prendre pour la pêche aux casiers, alors que le navire pratique la pêche aux filets depuis 18 mois.

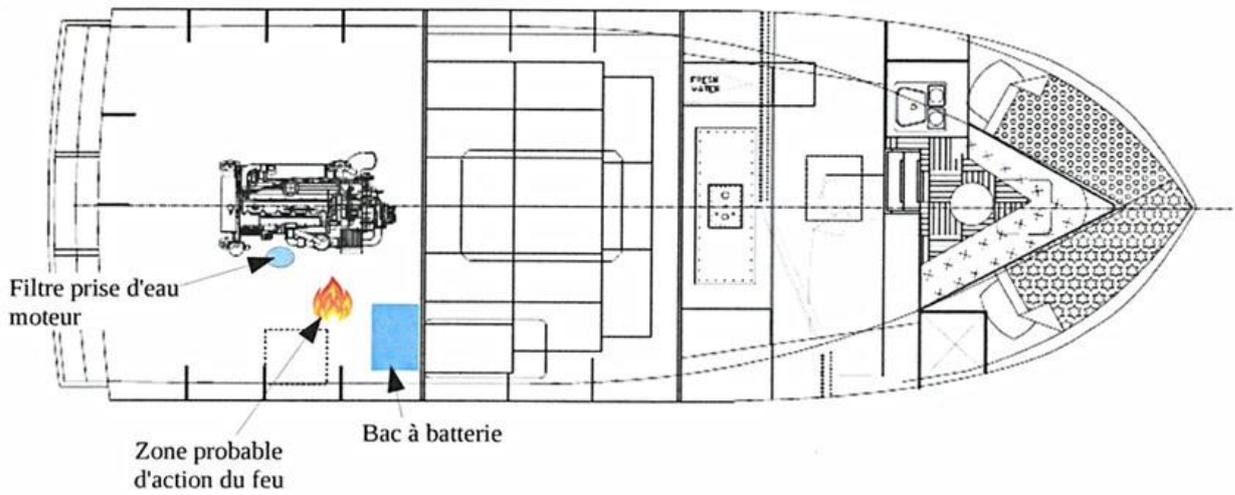
## CONCLUSIONS

Cet événement de mer, sans conséquence humaine, résulte d'une série de manquements aux bonnes pratiques élémentaires pour la prévention et la lutte contre les incendies et les voies d'eau.

Zone où est située la manette de fermeture de la trappe d'aération



En rouge : goulotte installée pour le passage d'un tuyau de gasoil, non étanchée aux extrémités (les cloisons n'étant dès lors plus étanches).



## ENSEIGNEMENTS

- 1 - 2015-E-047 : Une bonne prévention des risques contre l'incendie (retrait des chiffons et des bidons après vidange, extinction de la baladeuse après utilisation) et une application de règles élémentaires de lutte (investigation dès l'apparition de l'alarme, fermeture des vannes de combustible) auraient limité les avaries dues au feu.
- 2 - 2015-E-048 : La mise en place d'une goulotte à travers les cloisons a compromis l'étanchéité du compartimentage. Pour mémoire, toute modification doit faire l'objet d'une déclaration de l'exploitant à l'autorité compétente pour autoriser la délivrance des titres de sécurité (art. 55-II du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié).
- 3 - 2015-E-049 : Le VFI doit être porté en opération de pêche par le personnel exposé (réf. décret 2007-1227 du 21 août 2007). Le port de la brassière de sauvetage dans une situation d'urgence avec abandon du navire se justifiait.



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



FRANCE  
2009092411