



# Rapport d'enquête simplifié

**LE 24 JUILLET 2015, INCENDIE ET NAUFRAGE  
DU NAVIRE DE PÊCHE *P'TIT LOUP*  
A 8 MILLES DANS LE SUD DU CROISIC (UNE VICTIME)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : septembre 2016

## LE 24 JUILLET 2015, INCENDIE ET NAUFRAGE DU NAVIRE DE PECHE «P'TIT LOUP» A 8 MILLES DANS LE SUD DU CROISIC (UNE VICTIME)

### LE NAVIRE

Le *P'TIT LOUP*, est un chalutier polyvalent, coque en PRVT, construit en 1980 par un chantier de Noirmoutier (85). Il est armé en petite pêche.



photo CSN Saint Nazaire

### Caractéristiques principales du navire :

Immatriculation	: SN 540180
Longueur hors-tout	: 08, 61 m
Largeur	: 03, 33 m
Jauge brute	: 06,84 UMS
Puissance du moteur	: 103 kW

La timonerie est équipée des appareils suivants :

2 postes radio VHF, 1 portable SMDSM, 1 radar plein jour, ordinateur, GPS, sondeur et les appareils de contrôle du moteur.

Ce navire est armé en 4<sup>ème</sup> catégorie de navigation soit à moins de 5 milles des eaux abritées du port de départ. Or l'incendie s'est produit à 8 milles de la pointe du Croisic.

Il pratique la pêche à la civelle en Loire de janvier à avril puis la pêche au chalut à panneaux de juillet à décembre.

Pendant la semaine, du dimanche soir au vendredi matin, lorsque la météo le permet, le départ a lieu vers 18 heures et le retour le lendemain matin vers 6 heures pour la vente à la criée de la Turballe.

Le moteur a 5 000 heures de marche, il est très bien entretenu.

Il n'y avait pas d'alarme incendie dans la machine.

Les titres de sécurité sont à jour.

Le permis de navigation est valable jusqu'au 12 novembre 2017.

Il est à noter que l'armateur souhaitait obtenir la délivrance d'un permis de navigation en 3<sup>ème</sup> catégorie, mais que l'ensemble des modifications requises (PV de visite du 09/06/2000) n'avait pas encore été effectué.

Le largueur hydrostatique du radeau avait été remplacé en juin 2015.

Le jour de l'accident, le navire est armé au chalut à sole (burrelet de 10 mètres, panneaux d'un poids unitaire de 50 kilogrammes et câbles de 11 mm).

### L'Equipage :

Conformément à la décision d'effectif, un patron mécanicien, est embarqué, seul, au rôle d'équipage.

Il est titulaire du certificat de capacité, du permis de conduire les moteurs marins et du certificat de formation de base à la sécurité.

C'est un homme expérimenté qui a notamment été patron de la vedette SNSM de La Turballe.

Il est âgé de 41 ans.

Il est à jour de sa visite médicale.

Il a été porté disparu lors de cet événement.

### Les Faits - Heure locale (TU + 2) :

Source : Sitrep Cross Etel :

Observations du sémaphore de Chemoulin le 24 juillet 2015 à 4h30,

Vent du 060° Force 2, mer 2, visibilité : 10 milles, nébulosité : 7/8, temp. de l'air 18°.

Le 23 juillet 2015, à 16h00, le *P'TIT LOUP*, quitte le port de la Turballe pour rejoindre son lieu de pêche situé à 6/8 milles au large de la pointe du Croisic.

Le 24 juillet 2015, à 03h40, le CROSS Etel, reçoit un appel VHF du navire *GEO OCEAN 2* lui signalant un navire en feu dans le secteur de la grande rade de la Loire.

Aucun message de détresse n'a été entendu. Le Cross met immédiatement les moyens aériens et maritimes en œuvre (3 hélicoptères et 5 vedettes SNSM) pour couvrir plusieurs zones de recherches.

A 03h58, *GEO OCEAN 2*, signale la présence de nombreux objets et débris flottant autour du navire.

A 04h39, La vedette *PIERRE ROBERT GRAHAM* (SNS 95) du Croisic, arrive sur zone et commence les recherches.

A 05h16, La vedette *CÔTE D'AMOUR* (SNS 203) de Pornichet, arrive sur zone et commence les recherches.

A 05h28, arrivée sur zone de l'hélicoptère Dragon 56, fin de mission à 06h31.

A 06h55, arrivée hélicoptère Marine Nationale.

A 07h00 arrivée vedette P 620 – *SÈVRE*, à proximité de l'épave à la dérive – prise de photos avant qu'elle coule et position : 47°09,88 N et 02°30,53 W, (soit 8,6 milles dans le 230° du port de Pornichet).

A 09h24, SNS 285 et SNS 608 sur zone.

A 09h50, le navire de pêche *LOUP DE MER* arrive sur zone et participe aux recherches.

A 09h54, décollage de l'hélicoptère de Saint Nazaire et participation aux recherches.

A 10h05, le patrouilleur *SÈVRE* fait route vers Pornichet et il embarquera des plongeurs à 11h30.

A 11h10 le navire *ANDRÉ MALRAUX* positionne l'épave : 47°09,865 N et 002°30,539 W.

A 12h11, décollage de l'hélicoptère de la gendarmerie de Montoir, arrivée sur zone à 12h24.

A 12h40, l'hélicoptère de la gendarmerie quitte la zone en raison des mauvaises conditions météorologiques

A 12h44, liberté de manœuvre aux moyens nautiques pneumatiques de la SNSM. Le chalutier *LOUP DE MER* quitte également la zone en raison des mauvaises conditions météorologiques.

13h13, la SNS 608 demande à rester sur zone, conditions maniables.

A 13h39, le patrouilleur *SÈVRE*, signale son appareillage de Pornichet avec 3 plongeurs.

A 14h36, *SÈVRE* signale zodiac et plongeurs à l'eau pour recherches sur l'épave.

A 15h09, fin de plongée, aucune victime dans l'épave.

A 16h48 arrivée sur zone de l'hélicoptère de la Marine Nationale de Lanvéoc-Poulmic.

A 19h10, fin de mission et retour à sa base.

A 19h56, fin de mission pour tous les moyens engagés par le Cross Etel.

## CONSEQUENCES

Disparition du patron et perte du navire



*La coque quelques instants avant de couler.*

photo gendarmerie maritime Pornichet

## OBSERVATIONS :

Aucun élément relevé n'a permis d'établir si le navire était en action de pêche au moment de l'incendie.

On constate que les pavois au niveau du local machine sont complètement brûlés.

Il est donc probable que l'origine de l'incendie se soit trouvée dans ce local, mais rien ne permet d'affirmer par quoi le feu a été alimenté (gasoil, huile hydraulique ou huile de graissage à l'intérieur du turbocompresseur).

### La pompe hydraulique

Cette pompe sert à entraîner tout le matériel de pêche (deux treuils et l'enrouleur).

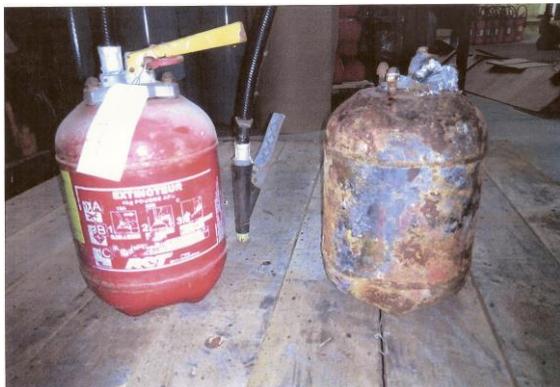
Il est à noter que la réserve d'huile hydraulique et la pompe se trouvent dans le local moteur, à l'avant bâbord. Un tuyau, longeant le moteur, de l'avant vers l'arrière, alimente la pompe de l'enrouleur à l'arrière.

- Le 22 juillet au soir (soit 5 jours auparavant), le patron, avait constaté une fuite d'huile à l'embrayage. Il avait interrompu sa marée par crainte d'une avarie grave de l'embrayage. Il avait demandé à une entreprise d'intervenir.

- Le lendemain, le mécanicien s'était rendu à bord du navire à quai. Il avait constaté qu'il y avait trop d'huile dans l'embrayage, il avait enlevé l'excédent. Le *P'TIT LOUP* avait repris la mer l'après-midi même.

### Les extincteurs

- Un des extincteurs, vide, a été retrouvé sur l'eau par la vedette SNSM de Pornichet à 1,3 mille du lieu du naufrage (Nord du plateau de la Banche)



*Extincteur calciné, sans la tête de percussion. (à gauche, modèle identique).*

photo BR Gendarmerie maritime Lorient

L'extincteur a été démonté et expertisé par un spécialiste qui a constaté que le corps du percuteur était intact. L'extincteur n'a donc pas été utilisé, donc il n'y a eu aucune action humaine pour tenter de le percuter.

### ANALYSE :

Aucun appel de détresse VHF n'a été effectué. Ni le matériel SMDSM ni la balise

de détresse n'ont été utilisés. Le radeau de sauvetage n'a pas été retrouvé.

En outre, aucun témoignage n'a pu être recueilli à la suite de cet incendie.

### L'origine du feu

Les enquêteurs ne peuvent donc émettre, sur l'origine du feu, que des hypothèses :

#### Hypothèse 1 : Feu en timonerie

Il se peut qu'un feu se soit déclaré à la timonerie, où étaient installés les appareils évoqués plus haut dans les caractéristiques du navire.

Il s'agirait donc dans cette hypothèse d'un feu électrique. Celle-ci est peu probable, les dégagements de fumées, l'odeur de la combustion des isolants, caractéristique, n'auraient pas échappé au patron, même occupé à l'arrière.

L'incendie de la timonerie, sur ce petit bateau aurait été rapidement visible.

#### Hypothèse 2 : Feu dans le local machine

Cette hypothèse est la plus vraisemblable, ne serait-ce qu'à cause de la rapidité avec laquelle il s'est développé, mais il n'est pas possible de déterminer avec certitude le combustible en cause : le gasoil ou de l'huile.

#### Combustible

La rupture d'une conduite d'alimentation de gas-oil, ou une fuite à un tuyau d'injecteur ont pu se produire, celle-ci provoquant une projection sur une partie chaude de l'échappement ou du turbocompresseur.

#### Hydraulique

Un tuyau d'huile hydraulique a pu se rompre, par exemple lorsque le système a été sollicité pendant la remontée du chalut. Cette huile, projetée sur une partie chaude aurait provoqué le départ de feu.

Une fuite d'huile de graissage à l'intérieur du turbocompresseur a pu se produire, et celle-ci s'est enflammée.

Electrique  
Cette hypothèse est peu probable.

### La disparition du patron, hypothèses

Si le patron s'était aperçu immédiatement du déclenchement de l'incendie, quelle qu'en soit l'origine, il aurait actionné au moins un des deux extincteurs qui étaient à la timonerie.

Il se peut que le patron, après avoir viré son chalut, ait eu un problème technique sur l'arrière (prise d'un objet lourd, déchirure du filet etc.), qui ait capté son attention au point qu'il ne se soit pas aperçu du départ d'incendie.

Il se peut aussi que s'étant tardivement aperçu d'un incendie dans le local machine,

il soulève le panneau de pont recouvrant le moteur afin de tenter d'intervenir. Cet action a pu provoquer un appel d'air et envoyer une flamme, blessant sérieusement le patron au point qu'il n'ait plus été en mesure d'agir par la suite (appel des secours par VHF, mise du canot à l'eau et utilisation de la balise de détresse).

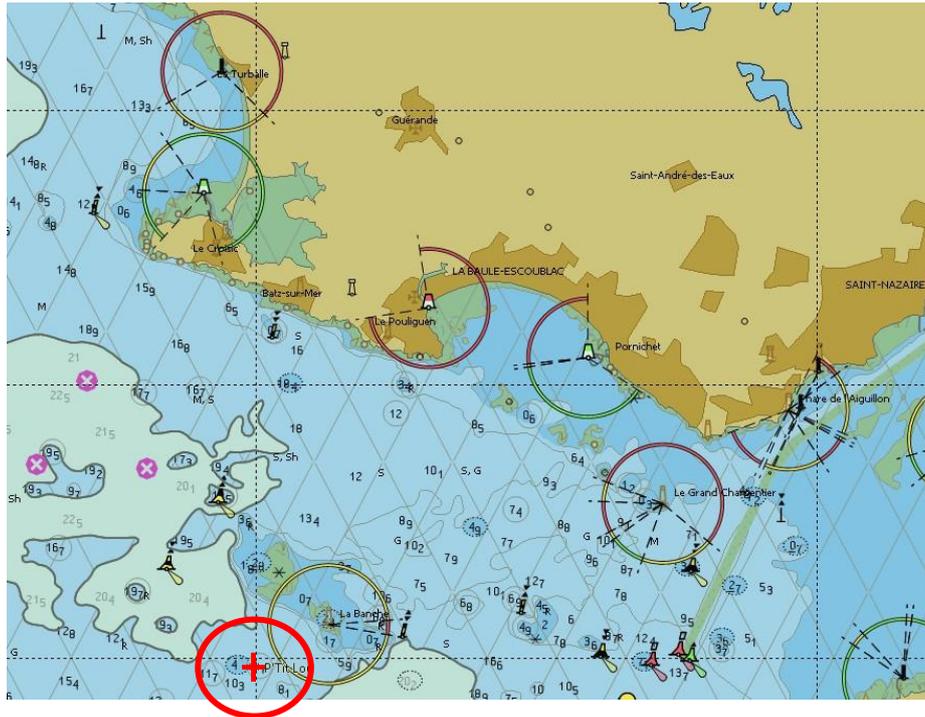
### CONCLUSIONS

Le navire *P'TIT LOUP* a subi un incendie violent dont l'origine se trouve probablement dans le compartiment machine, et dont le développement a été très rapide.

Aucun message de détresse n'a été reçu et le patron, qui était seul à bord, a disparu.

## ENSEIGNEMENTS

- 1 2016 E 007 - Le VFI doit être porté en opérations de pêche. (réf : Art 9 du Décret 2007 – 1227 du 21 Août 2007)
- 2 2016 E 008 - La mise en place d'un équipement de détection et d'extinction fixes, à bord des navires de pêche anciens où celle-ci n'est pas obligatoire permettrait de rehausser sensiblement la sécurité incendie.
- 3 2016 E 009 - A bord des petits navires de pêche, l'affichage à la timonerie d'une plaquette mentionnant les opérations de base à effectuer lors d'évènements accidentels (incendie, voie d'eau, abordage, échouement) serait judicieux.
- 4 2016 E 010 – Une personne seule à bord peut difficilement gérer à la fois un événement accidentel et l'envoi d'appels de détresse.



*Lieu du naufrage*



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

## Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex  
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)  
[www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr)

