



# Rapport d'enquête simplifié

**NAUFRAGE DU CHALUTIER *APHRODITE*  
LE 2 AVRIL 2013 AU LARGE DES SABLES D'OLONNE**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juillet 2013

# NAUFRAGE DU CHALUTIER *APHRODITE* LE 2 AVRIL 2013 AU LARGE DES SABLES D'OLONNE

## LE NAVIRE

### *APHRODITE* :



Chalutier à coque en bois, construit en 1983, immatriculé 659551 aux Sables d'Olonne.

Principales caractéristiques du navire :

Longueur hors-tout : 11,91 m ;

Largeur : 4,35 m ;

Jauge brute : 9,91 Tx ;

Propulsion : 147 kW ;

Il est armé en 3<sup>ème</sup> catégorie en pêche côtière avec un équipage de 2 à 4 personnes.

Ce navire était bien entretenu, remotorisé en 2007, il avait bénéficié d'une rénovation du pont et de la coque en 2008. Il devait subir son carénage annuel à partir du 15 avril 2013.

## L'ÉQUIPAGE

Le jour de l'accident, l'équipage est de 2 personnes.

Le patron mécanicien, âgé de 43 ans, titulaire du brevet de patron de pêche (1994), du permis de conduire les moteurs marin (2001) et du certificat de formation de base à la sécurité (2001), est propriétaire depuis 2003. Certificat médical échu le 26 février 2013.

Le marin pêcheur qualifié, âgé de 47 ans, est titulaire d'un certificat de fin d'étude d'apprentissage

maritime pêche (1983). Aptitude médicale en cours de validité.

## LES FAITS

### Météo :

SITREP du CROSS Étel : vent de nord-est 11 nœuds, mer 3, visibilité : 6 milles, nébulosité 7/8.

### Heures locales (UTC), le 02 avril 2013 :

L'horloge de l'*APHRODITE* étant vraisemblablement décalée, la chronologie a été reconstituée à partir de celle du CROSS et du témoignage du patron.

L'*APHRODITE* appareille des Sables d'Olonne à **03h00** et met en pêche vers **06h15** à 30 milles au large des Sables d'Olonne. Le patron est de quart.

Vers **07h40**, les deux alarmes de montée d'eau installées se déclenchent. Le patron descend immédiatement dans le compartiment moteur et observe une entrée d'eau importante au pied de l'échelle, provenant du circuit eau de mer alimentant la pompe de lavage.

Il va réveiller son matelot, lui demande de prévenir le *NAUSICAA* qui pêche à proximité.

Il redescend dans le compartiment moteur pour tenter de manœuvrer la vanne afin d'obturer le circuit d'eau de mer mais n'y parvient pas.

Il remonte dans la timonerie et demande à son matelot de capeler sa brassière de sauvetage, lui-même portant un VFI.

À **07h51**, il prévient le CROSS.

À **07h53**, le CROSS diffuse un MAYDAY relay et met en œuvre l'hélicoptère de la Marine nationale basé à La Rochelle ainsi que la SNS 061.

Après une dernière tentative pour obturer la fuite (essai de manœuvre de la vanne, colmatage avec des chiffons), le moteur noyé s'étant arrêté, le patron décide, vers **07h55**, de préparer l'abandon du navire et de mettre à l'eau le radeau de sauvetage

dont le ber est situé sur la plage avant à l'abri des hiloires. Il fait embarquer le matelot puis fait une dernière inspection du bord. Tous les compartiments sont envahis. Il embarque à son tour dans le radeau.

À **08h00**, le *NAUSICAA* se dérouta et récupère les 2 hommes à **08h11**.

À **08h15**, l'hélicoptère décolle.

À **08h35**, le navire coule en position 46°23,2 N 002°31,8 W, soit à 20 milles dans le sud de l'Île d'Yeu, dans des fonds de 70 mètres.

À **08h41**, liberté de manœuvre donnée à SNS 061.

À **08h56**, l'hélicoptère sur zone récupère la bouée couronne et la balise 406 MHz puis quitte la zone à **08h58**.

À **12h30**, le *NAUSICAA* accoste aux Sables d'Olonne et débarque les deux marins sains et saufs.

## OBSERVATIONS

Les compartiments ne sont pas étanches, l'alarme voie d'eau est située dans le local moteur et déclenche lorsqu'il y a environ 20 cm d'eau dans la cale.

Le circuit incriminé est le circuit d'eau de mer alimentant la pompe de lavage. Il est composé de deux prises d'eau munies chacune d'une vanne quart de tour, l'une branchée sur un passage de coque, l'autre sur une crépine d'aspiration à la cale (assèchement de secours), raccordées sur un tuyau en acier galvanisé sur lequel est connecté un tuyau souple armé, placé avant la pompe. L'ensemble est situé le long du réducteur, pratiquement sous l'échelle d'accès au compartiment machine, sans protection. Les vannes sont dans un endroit très resserré sur l'arrière du réducteur.

La prise d'eau est située à plus d'un mètre d'immersion, le diamètre est, selon les souvenirs du patron, de 50 mm soit un débit supérieur à 30 m<sup>3</sup>/h pour une rupture franche. On peut estimer que le navire a embarqué environ 10 tonnes en une vingtaine de minutes, ce qui correspond à un débit du même ordre de grandeur.

On peut avancer deux hypothèses pour avoir un tel débit :

- rupture franche de la prise d'eau de mer ;
- déconnexion du tuyau souple.

L'hypothèse la plus probable est la déconnexion du tuyau souple.

Théoriquement, les capacités d'assèchement installées (16 + 50 m<sup>3</sup>/h) auraient dû permettre de maintenir le navire à flot. Pour cela, il aurait fallu mettre en œuvre la pompe d'assèchement de secours, ainsi que les pompes électriques, ce qui n'a pas été fait.

## CONSÉQUENCE

Perte du navire.

## ENSEIGNEMENTS

- 1 **2013-E-042** : L'assèchement de secours aurait peut-être donné le temps à la SNS 061 d'arriver avec ses puissants moyens d'assèchement et son plongeur afin d'étaler la voie d'eau.
- 2 **2013-E-043** : Un carlingage au pied de l'échelle et le long du châssis moteur pour protéger le tuyau incriminé aurait probablement évité l'avarie.
- 3 **2013-E-044** : La mauvaise accessibilité des vannes a eu pour conséquence de ne pas pouvoir contenir la voie d'eau à l'origine du naufrage, en l'absence d'une commande déportée accessible de l'extérieur du compartiment machine.
- 4 **2013-E-045** : La non étanchéité des compartiments rend ce type de navire très vulnérable en cas de voie d'eau (Cf. rapports du *BEA*mer : Palangrier *PATXARAN*, chalutiers *SAM BOAT* et *FÉE DES MERS*, fileyeur *PETTIT COMÉDIEN* ...) même lorsqu'ils sont bien entretenus.
- 5 **2013-E-046** : La position du radeau de sauvetage facilement accessible quelques soient les mouvements du navire a contribué aux bonnes conditions d'évacuation.



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