



# Rapport d'investigation préliminaire

## ***IDEFIX***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# ECHOUEMENT DU FILEYEUR IDEFIX SURVENU LE DIMANCHE 13 FEVRIER 2011 SUR LA PLAGE DU TREUSTEL - ILE TUDY

## NAVIRE ET EQUIPAGE



*IDEFIX* à quai à Loctudy

Le navire de pêche *IDEFIX*, immatriculé au Guilvinnec sous le numéro GV 559020, est un palangrier en polyester, construit en 1983, de 9,95 mètres de longueur, de 4,03 mètres de largeur, et de 9,9 tonneaux de jauge brute. La puissance de son moteur de propulsion est de 104 kW.

Ce navire pratique une pêche à la palangre. Il effectue des sorties à la journée et il vend habituellement à la criée de Loctudy.

L'*IDEFIX* est un navire bien entretenu, sa dernière visite de sécurité date du 17 juin 2010. Elle est valide, pour une navigation en 3<sup>ème</sup> catégorie, jusqu'au 17 juin 2011.

Ce navire est armé, conformément à la décision d'effectif du 14 janvier 2000, par un patron mécanicien à jour de sa visite médicale. Ce patron est titulaire du capacitaire et du permis de conduire les moteurs marins.

## LES FAITS

### Météo

Vent 180/7B mer 4 visibilité 15 km, marée coefficient 33, basse mer à 05h53.

## Heures locales (UTC+1)

Vers 01h30, le dimanche 13 février 2011, le palangrier *IDEFIX* quitte le port de Lesconil pour se rendre au port de Loctudy pour faire le plein de gazole. En effet, il n'est plus possible de faire du gazole au port de Lesconil.

À 02h00, le patron règle son pilote automatique pour prendre le chenal du port de Loctudy et part sur l'arrière pour remettre en état une palangre.

À 02h10, l'*IDEFIX* s'échoue sur le sable sur la plage du Treustel à l'île Tudy. Le patron essaie de déséchouer son navire.

À 03h43, le patron de l'*IDEFIX* appelle le sémaphore de Penmarc'h pour lui signaler qu'il est échoué sur la plage du Treustel à l'île Tudy.



Position de l'*IDEFIX* sur la plage du Treustel

À 03h48, le CROSS Étel avisé émet un message PAN.

À 03h52, le CROSS Étel met en œuvre le canot SNS 140 *MARGODIG* de Loctudy.

À 04h37, SNS 140 est sur zone.

À 04h45, mise à l'eau par SNS 140 de son embarcation pneumatique avec plongeurs.

À 05h05, SNS 140 rentre au port de Loctudy pour récupérer les plongeurs pompiers et le matériel.

À 06h42, SNS 140 à nouveau sur zone met à l'eau les plongeurs.

À 07h42, rupture d'une première remorque.

À 08h18, passage d'une seconde remorque.

À 08h42, le navire *IDEFIX* est déséchoué et pris en remorque. Le convoi fait route vers Loctudy.

À 09h36, *IDEFIX* est accosté au port de Loctudy.

## CONSÉQUENCES

L'ensemble des filtres, crépines et le circuit de refroidissement ont été colmatés par du sable.

Léger suintement d'eau côté tribord local machine du à un enfoncement au niveau de la quille anti-roulis qui, d'après le patron, date d'un talonnage antérieur de trois mois au niveau des îles des Glénans.

Le navire est immobilisé jusqu'à la fin des réparations qui sont peu importantes.

## OBSERVATIONS

Les conditions météo ne sont pas l'origine de cet accident car si le vent était fort la mer n'était pas formée.

Le palangrier *IDEFIX* est équipé de deux radars dont les alarmes n'étaient pas activées au moment des faits à cause des retours de mer d'après le patron.

Ce navire dispose également de deux GPS, et d'un traceur de route.

Au moment de l'échouement le patron ne se trouvait pas à la passerelle mais à l'arrière à réparer des palangres.

La barre à roue était en panne au moment des faits, la conduite du navire était assurée par un « tiller » en timonerie ou par une commande déportée au niveau du vire ligne.

Le patron avait réglé son pilote automatique au « tiller ».

Ce navire est bâché sur les côtés ce qui rend la visibilité latérale nulle lorsque l'on se trouve à l'arrière du navire. Les bâches étaient baissées au moment des faits.



Bâches sur les côtés de l'*IDEFIX*

Lorsque ce navire prend de la vitesse, sa proue se lève et la visibilité proche sur l'avant devient nulle.

Ce navire ne dispose pas d'alarme de montée d'eau appropriée.

Il est à noter ce navire ne disposait plus d'un rôle d'équipage l'autorisant à prendre la mer.

## CONCLUSIONS

Bien qu'il y avait du vent, la mer n'était pas formée et les conditions météorologiques ne sont pas à l'origine de cet échouement.

La mise sous pilote automatique, l'absence de veille du patron et le manque de visibilité depuis l'arrière sont à l'origine de cet événement.

*Les faits paraissant suffisamment établis, le BEAmer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime*

## ENSEIGNEMENTS

### Pour les patrons des navires de pêche

En arrivant à proximité de la côte et notamment dans les endroits où la navigation est délicate, le navire ne doit pas être sous pilote automatique. A tout le moins, la veille sur l'avant ne doit pas être interrompue.

Dans le cas présent, la présence de la bâche ne permettait pas d'assurer cette veille depuis l'arrière.



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

## Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - 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