



Rapport d'investigation préliminaire

# ***LA PETITE LOU***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

## NAUFRAGE DU NAVIRE DE PÊCHE *LA PETITE LOU* SURVENU LE 4 JUILLET 2011 EN BAIE DE SAINT-BRIEUC

### LE NAVIRE

#### Description

Le navire de pêche *LA PETITE LOU*, mis en service en 1993, est immatriculé à Saint-Brieuc.

C'est une vedette de pêche en aluminium de type caseyeur/fileyeur/ligneur.

Longueur : 9,25 mètres - Jauge : 9,61 tx - Puissance de propulsion : 147 kW (PME : 103 kW).

L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2009.

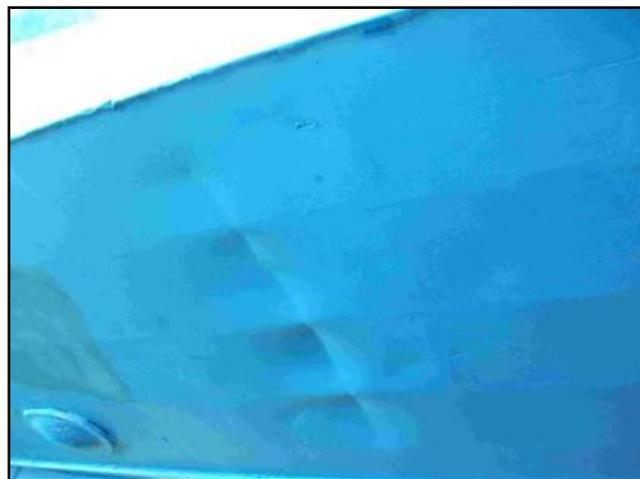
*LA PETITE LOU* est armé à la petite pêche en troisième catégorie (navire semi-ponté). Son permis de navigation est valide jusqu'au 15 septembre 2011.

#### Visites et travaux d'entretien

La dernière visite de sécurité, incluant le contrôle périodique du navire ainsi que l'inspection de la coque, a été réalisée à Erquy le 16 septembre 2010.

Il convient de noter qu'en l'absence de tape de visite, le compartiment sous pont n'a pu être inspecté.

Il est relevé par ailleurs d'importantes déformations et la présence d'un placard soudé au niveau du bordé de fond, milieu tribord.



Depuis son acquisition par l'actuel propriétaire, les éléments de structure du compartiment sous pont n'ont jamais été inspectés.

En 1999, le navire a été rallongé et remotorisé avec non plus une propulsion en z-drive mais avec ligne d'arbre. Le moteur a été reconditionné en 2010 ainsi que l'ensemble de l'installation électrique, après que le navire ait coulé dans le port.

Il est procédé en janvier 2011 au remplacement des joints et à l'usinage d'une bague inox sur l'arbre de sortie du moteur.

En mai 2011, la pompe EDM est remplacée après dépose et démontage en atelier.

L'échappement est de type humide. Un dispositif interdisant l'introduction accidentelle d'eau dans le moteur ou dans le navire est installé.

#### L'ÉQUIPAGE

L'équipage, conforme à la décision d'effectif visé le 1<sup>er</sup> février 2010, est composé depuis mai 2011, d'un marin exerçant la triple fonction de matelot/patron/mécanicien.

Le patron est titulaire du certificat de capacité (décret de 1991), du permis de conduire les moteurs marins (chef mécanicien à bord de navires de moins de 250 kW de puissance propulsive) et du

CRO (certificat non valide en l'absence de revalidation quinquennale due en 2007).

Il totalise près de 7 ½ ans de navigation, essentiellement à la petite pêche et est embarqué à bord de *LA PETITE LOU* depuis janvier 2009. Il pratique la pêche aux casiers depuis 2006.

## DROME DE SAUVETAGE

Le navire dispose d'un radeau de classe V plaisance (2003) de 6 places avec largeur hydrostatique et dispositif de largage manuel, d'une bouée de sauvetage avec lumineux, de trois brassières de sauvetage et de trois VFI de type auto-gonflant.

Le dernier contrôle périodique du radeau date du 2 septembre 2010. Il est repositionné à bord par l'armateur.

## DISPOSITIFS D'ASSÈCHEMENT

*LA PETITE LOU* est équipé de :

- 1 pompe attelée au moteur de propulsion qui sert à l'assèchement et au lavage (pompe déposée et remplacée en septembre 2010) ;
- 1 pompe électrique d'assèchement de secours, avec interrupteur à 3 positions (arrêt / manuel / automatique, situé en timonerie), dont le patron ne connaît pas l'état au moment des faits.

Ces deux pompes peuvent assécher le compartiment moteur et celui sous-pont.

L'évacuation de l'eau sur le pont s'effectue par deux sabords de 10 cm de diamètre situés sur le tableau arrière, non équipés d'un système de non-retour. Selon le patron, lorsque le navire est stoppé, ces évacuations sont au ¾, voire complètement immergées, l'assiette de *LA PETITE LOU* étant fortement positive.

Le dispositif d'alarme de niveau d'eau, avec un détecteur dans le compartiment moteur et un dans le compartiment étanche sous-pont, mis en place en septembre 2010, est conforme aux dispositions des divisions 227 et 361 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires.

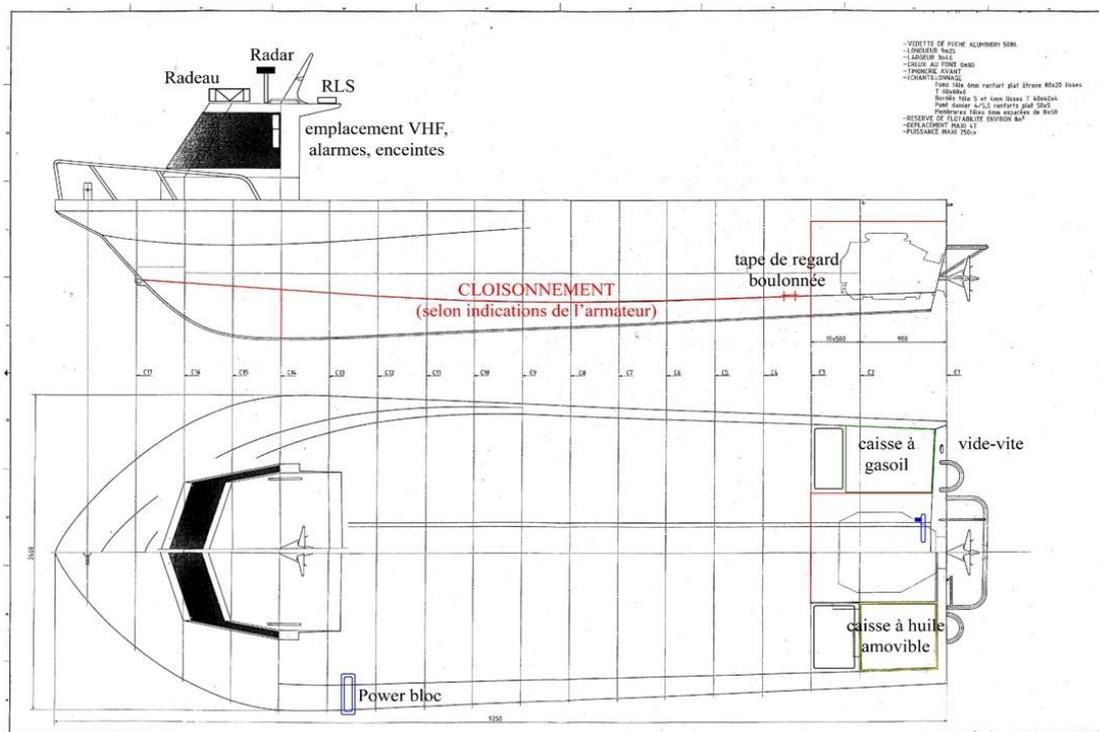
Le coffret des alarmes est situé sur la cloison arrière du poste de pilotage. Les voyants sont de type LED, et l'alarme sonore par buzzer.

L'installation ne comporte pas de signaux sonores à l'extérieur.

Aucun essai de fonctionnement n'est effectué par le patron avant de prendre la mer.

## STABILITE ET FLOTTABILITE

En novembre 2003, il est procédé à la détermination du GM initial par la méthode, approximative, de la période de roulis selon l'article 227-2.04 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié. Le GM ainsi déterminé est de 2,04 m (> au 0,70 m réglementaire).



S'agissant d'un navire semi-ponté, *LA PETITE LOU* n'est pas équipé de réserve de flottabilité. Son compartiment sous-pont n'est par ailleurs pas divisé.

## LES FAITS

### Conditions météorologiques et marée :

Vent 070-1 Beaufort, mer 2.

Heures et hauteurs des PM et BM à Paimpol :

Coefficient	Date	Heure	Hauteur
90	04/07/2011	BM 04h05	1,50 m
	04/07/2011	PM 09h59	10,45 m

### Heures locales (UTC+2)

Le 4 juillet 2011

Vers 08h30, le navire de pêche *LA PETITE LOU* appareille du port d'Erquy. Le navire présente une gîte permanente sur bâbord. Il fait route à 10 nœuds vers la *bouée des courants* située dans le Nord du Cap d'Erquy afin de rejoindre un premier parc à casiers mouillés non loin de là.

Durant le transit, le patron met la bouette (appâts) à décongeler sur le pont à l'aide du cheval de lavage.

La mer étant belle, il décide de se rendre directement vers une autre zone à casiers située à 3 milles dans le Nord-Est du *Grand Léjon*. Afin de couvrir les bruits très importants du moteur et de la coque, le patron écoute la radio avec un volume très élevé.

Peu avant l'arrivée, le patron diminue la vitesse du navire pour lui permettre de s'équiper de son vêtement de travail.

À peine passé sa première jambe dans sa cotte, le navire se met fortement à gîter sur son bâbord arrière.

Aucune alarme de montée d'eau n'est entendue par le patron.

Ce mouvement brusque, qui fait glisser les tapis de pont, le fait chuter.

Le patron, ayant pu néanmoins enfiler sa cotte, ne parvient cependant pas à atteindre son VFI rangé en passerelle ni les commandes de la propulsion pour tenter une ultime manœuvre.

De peur de se retrouver coincé sous le taud abri du pont, en arrière du poste de commande, le patron décide de sauter à l'eau.

*LA PETITE LOU* s'enfonce rapidement par l'arrière. Seul l'avant du navire émerge de l'eau. Il parvient à s'y agripper.

Dès lors, il retire ses bottes et regarde autour de lui. Il aperçoit un catamaran de pêche dont il connaît l'armateur. Les cris et gestes pour attirer l'attention du navire de pêche restent vains.

Le navire fini par sombrer, laissant le naufragé sans équipement ou moyen de sauvetage.

Quelques minutes plus tard, la bouée couronne, le coffret étanche contenant la pyrotechnie et la balise de détresse remontent à la surface. Le radeau de sauvetage, de type classe V plaisance, bien que muni d'un dispositif de largage hydrostatique, ne remonte pas. En effet, ce type de radeau, toléré jusqu'à la péremption, ne dispose pas d'une flottabilité suffisante. Le patron saisit la bouée de sauvetage et récupère la RLS ainsi que les fusées de détresse.

Un fumigène est alors déclenché afin de tenter d'alerter l'équipage du catamaran. En l'absence de réaction, une fusée parachute est tirée. Cependant, cette dernière ne se déclenche pas immédiatement. Modifiant alors son orientation, celle-ci est projetée dans l'eau. Dans la manipulation, des morceaux du cul de la fusée atteignent le visage du marin.

À 10h24, le CROSS Corsen reçoit du FMCC une alerte de détresse concernant le navire de pêche *LA PETITE LOU*.

Le froid devenant de moins en moins supportable, le patron décide de nager.

Se rappelant qu'il a sur lui son téléphone portable étanche, il tente d'appeler l'armateur. L'absence de réseau ne permet pas la communication.

Au même moment, le patron entend le catamaran faire route. S'apercevant que celui-ci ne va pas dans sa direction, il déclenche le dernier fumigène.

À 11h02, concomitamment à l'émission d'un message MAYDAY RELAY, le CROSS engage l'hélicoptère *DRAGON 50* et met en œuvre la vedette de sauvetage *NOTRE DAME DU PORT* de Saint-Quay Portrieux.

À 11h08, le catamaran de pêche *DISCOVERY*, qui vient d'apercevoir un fumigène à 3 minutes de sa position, se dérouta vers la zone.

À 11h12, le naufragé est pris en charge par l'équipage du *DISCOVERY*. Compte-tenu de son état, il est évacué par hélitreuillage.

## CONSÉQUENCES

Le navire a sombré par 35 mètres de fond environ, à la position approximative 48°48',5N-002°37',6W (première position RLS).

Il semble donc qu'il repose dans le gisement principal de pêche à la coquille Saint-Jacques de la Baie de Saint-Brieuc sur un fond plutôt sableux.

La recherche d'objets flottants, d'irisations (150 litres de GO dans la caisse et 4 bidons de 30 litres) et de l'épave effectuée lors d'une plongée dès le lendemain du naufrage par une société spécialisée n'a pas permis de localiser *LA PETITE LOU*.

Le 13 juillet 2011, lors d'un transit, le *CMT ÉRIDAN* a procédé à une recherche sur la zone présumée du naufrage par sonars sans résultat.

Le radeau de sauvetage est récupéré le 22 juillet par le F/V *LE BOURRIQUET* à 8' dans le Nord-Est du Cap Fréhel retourné et légèrement dégonflé.

## CONCLUSION

Le patron ne comprend pas ce qui a pu se passer. Il ne peut émettre une hypothèse et n'a aucune notion du temps qu'il a passé dans l'eau ou de celui mis par le navire à sombrer.

En l'absence d'investigation de l'épave, on ne peut émettre que l'hypothèse d'une entrée d'eau importante dans le compartiment sous-pont ou moteur :

- par rupture d'une prise ou d'un conduit d'eau de mer ;
- d'une mauvaise disposition du circuit assèchement/cheval de lavage (absence de clapet de non-retour et d'une vanne 3 voies disposée pour passer de l'assèchement à l'aspiration à la mer selon le patron) ;
- d'une cassure d'une soudure de bordé (double) ;
- ou encore une forte corrosion galvanique.

Il pourrait donc s'agir d'une voie d'eau dans le compartiment sec. La gîte et l'enfoncement ont permis l'entrée d'eau dans le puits moteur, ce qui, au total, a entraîné le naufrage.

Dans ces conditions, *LA PETITE LOU* s'est fortement incliné sur son arrière bâbord. En l'absence de saisissage du panneau du compartiment moteur, cet espace s'est rempli. Immergé par l'arrière jusqu'à la lisse de pavois, le navire s'est retrouvé avec l'étrave émergée, puis a fini par sombrer.

Cependant, les enquêteurs admettent difficilement ces hypothèses mais ne disposent pas d'autres éléments permettant d'expliquer le naufrage.

Par ailleurs, il apparaît clairement que le patron, marin pourtant expérimenté, n'est pas parvenu à percevoir une accumulation d'eau sur le pont et/ou un comportement anormal de son navire.

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

## ENSEIGNEMENTS

Les travaux de coque, doublantes/placards, doivent être remplacés dans les meilleurs délais par des inserts conformes aux règlements pertinents d'une société de classification et effectués selon les règles de l'art.

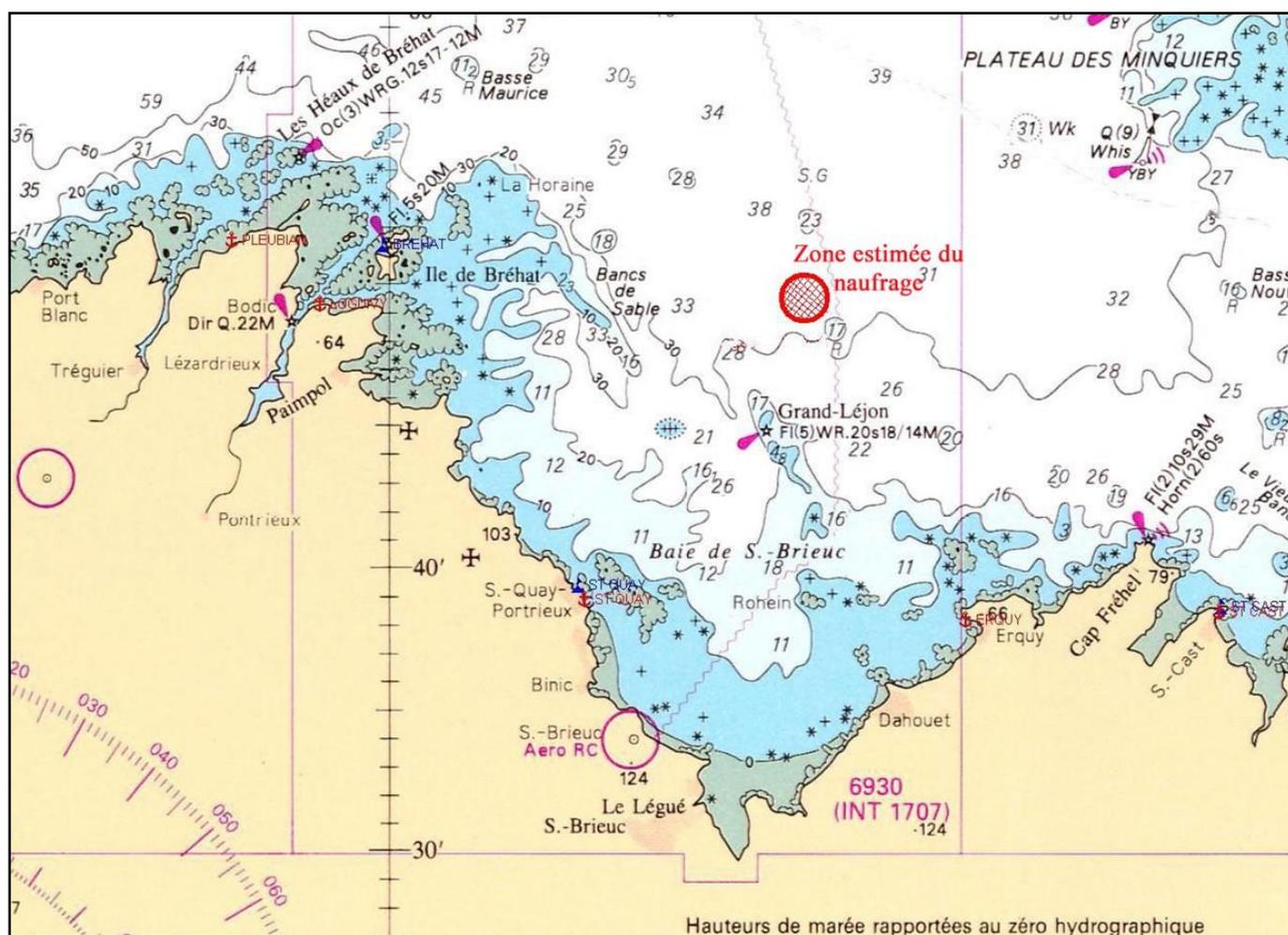
Les alarmes de détection d'invasion devraient être audibles en tout point du navire, en tenant compte de l'environnement sonore habituel.

Les petites unités en aluminium devraient disposer d'un dispositif de contrôle permanent de l'isolement électrique.

Il conviendrait de ne pas attendre la péremption des radeaux « classe V » plaisance pour les faire remplacer par des radeaux « classe V Pro ».

Un cloisonnement du compartiment sous-pont du navire, de type semi-ponté, améliorerait la réserve de flottabilité.

L'absence de tape de visite ne permet pas un contrôle du compartiment sous pont.





Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

## 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