



Rapport d'enquête simplifié

**NAUFRAGE DU CASEYEUR *LE PAPILU* LE 5 DÉCEMBRE 2013
AUX ABORDS DE SAINT-QUAY-PORTRIEUX (22)**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : septembre 2014

NAUFRAGE DU CASEYEUR *LE PAPILU*, LE 5 DECEMBRE 2013 AUX ABORDS DE SAINT-QUAY-PORTRIEUX (22)

Le Navire :



Le navire de pêche *LE PAPILU*, immatriculé SB 627831, a été construit en 1985 par le chantier naval Auchard de Saint-Nicolas-de-la-Taille (76).

Caractéristiques principales :

Coque en aluminium à fond plat, divisée en 3 compartiments de longueur respective :

Peak avant : 2,46 m ;
Maille vide : 4,50 m ;
Compartiment moteur : 2,00 m.

Seule la cloison entre le peak avant et la maille vide est étanche.

Longueur hors-tout : 8,96 m ;
Largeur : 3,01 m ;
Jauge brute : 1,66 UMS ;
Moteur de propulsion : Volvo Penta Z Drive de 97 kW.
Franc-bord moyen : 0,230 m ;
Pilote automatique : un ;
Radar : un (Furuno) ;
GPS : un (Furuno) ;
Table traçante : une (Max Sea) couplée au GPS ;
Sondeur : un (Furuno).

Circuit d'assèchement :

- Une pompe électrique 24 volts non mise en fonction disposée dans le compartiment moteur de 2 m³/h ;
- Une pompe attelée pouvant être disposée en assèchement (ce qui n'était pas le cas) par un système de by-pass dans le compartiment moteur de 6,4 m³/h à 2000 tr/mn.

Armé à la petite pêche, *LE PAPILU* est basé au port de Saint-Quay-Portrieux. Il accomplit une navigation en 3^{ème} catégorie, restreinte à 10 milles des côtes.

Son permis de navigation est valide jusqu'au 19 septembre 2014.

Une réserve de flottabilité a été créée en insufflant de la mousse dans le peak avant.

LE PAPILU pêche le bulot en Baie de Saint-Brieuc aux abords de Saint-Quay-Portrieux depuis 3 ans, de la fin du mois de novembre à la fin du mois de juin.

Pour ce faire, il pose 12 filières de 800 mètres de 57 casiers chacune dans le nord nord-ouest du Plateau des Hors par des fonds de 20 mètres environ, qu'il relève quotidiennement, météo permettant.

La pêche est livrée fraîche tous les matins à la criée de Cancale.

Le jour de l'événement *LE PAPILU* était à sa 3^{ème} sortie de la saison. Les deux précédentes s'étaient concrétisées par une livraison de 800 kg de bulots.

L'ÉQUIPAGE

LE PAPILU est armé par deux marins, non enregistrés administrativement le jour de l'événement.

Le patron-armateur est titulaire du brevet de Capitaine 200 et du certificat de mécanicien 750 kW.

Le matelot est titulaire du CIN.

LES FAITS

Heures locales (UTC+1)

Le **5 décembre 2013** à Saint-Quay-Portrieux :
Basse-mer : 02h36 - Pleine-mer : 08h19. Coefficient : 102.

Courant : 3 à 3,5 nœuds de jusant jusqu'à la renverse, puis de flot, parallèle à la côte.

Météo (origine sémaphore Saint-Quay-Portrieux) : vent de nord-est force 3, mer 2, visibilité 16 milles.

LE PAPILU, appareille de Saint-Quay-Portrieux le **4 décembre** aux environs de **23h00** pour rejoindre ses lieux de pêche, situés dans le nord nord-ouest du Plateau des Hors pour 1,5 mille.

Pour ce faire, comme à son habitude, il contourne le Plateau des Roches de Saint-Quay-Portrieux par le sud, puis fait une route est nord-est en direction du Plateau des Hors. Après avoir atteint des fonds de 13 mètres, il fait une route au nord-ouest et laisse le plateau précité sur son tribord pour 0,2 mille.

Les aides à la navigation (GPS, radar, sondeur...) sont en fonction. Sur ces matériels aucune alarme visuelle ou sonore n'est programmée.

Aucune route n'est tracée ni conservée en mémoire sur la table traçante. Seule figure la position des filières.

À la sortie du port le patron met le cap au sud-est sous pilote automatique afin de rejoindre un point au nord de la Tourelle La Ronde distant de 1,8 mille environ.

Il navigue dans le secteur vert du phare directionnel isophase du port d'entrée du Saint-Quay-Portrieux d'une portée de 11 milles.

Puis, il fait une route à l'est nord-est sur 1,2 mille environ.

Vers **00h15**, après être venu au nord nord-ouest (cap non confirmé) alors qu'il navigue à 12 nœuds environ, le patron et le matelot ressentent un choc sur tribord (position précise non relevée sur le GPS par le patron).

Le patron constate sur sa table traçante et sur son écran radar que *LE PAPILU* se trouve à proximité des roches ouest du plateau des Hors à la position 48°39',2 N et 002° 45',2 W au lieu qu'il estimait être plus à l'ouest sur des fonds de 12 à 13 mètres.

Il stoppe et vient inspecter le compartiment moteur situé sur l'arrière. Aucune entrée d'eau n'est visible, pas de déclenchement de l'alarme de montée d'eau. Aucune trappe de visite ne permet d'inspecter les fonds de la maille vide située sous le pont.

Il reprend sa route et rejoint sa première filière.

Vers **00h30**, *LE PAPILU* arrive sur zone. Le matelot gaffe la bouée afin de capeler le bout sur le vire-orin qui se trouve sur l'avant tribord de la plage de travail.

Immédiatement, le navire prend de la gîte sur tribord et cette dernière s'accroît.

Le patron estimant que la sécurité de son navire est compromise, stoppe la remontée de la filière et laisse filer l'orin.

Cette manœuvre a pour effet de libérer le navire qui s'enfonçe sur l'arrière. Le moteur stoppe. Le patron soulève le capot du moteur et constate que le compartiment est noyé.

L'alarme de montée d'eau ne s'est pas déclenchée.

Le navire s'enfonçant de plus en plus le patron décide de mettre à l'eau son radeau de survie. Avant d'embarquer dans ce dernier avec le matelot, il décroche la balise COSPAS-SARSAT qui tombe à l'eau.

À **01h24**, le CROSS Gris-Nez réceptionne le message d'activation de la balise de détresse 406 MHz du caseyeur, sans position.

À **01h30**, les CROSS Gris-Nez et Corsen tentent de contacter l'armateur mais en vain.

À **01h52**, le sémaphore de Bréhat relaie l'observation d'un tir de fusée rouge par le chalutier *DIEGO* dans le secteur des Roches de Saint-Quay-Portrieux.

À **01h53**, le CROSS Corsen prend la coordination des opérations. Déroutement du *DIEGO*.

À **01h59**, diffusion du message MAYDAY RELAY.

À **02h02**, armement du sémaphore de Saint-Quay-Portrieux.

À **02h03**, mise en alerte de la SNS 156.

À **02h04**, le CODIS 22 confirme que *LE PAPILU* est bien en mer avec deux personnes à bord.

À **02h08**, mise en alerte de l'hélicoptère de la Marine nationale.

À **02h28**, appareillage de la SNS 156 *SAINTE-ANNE DU PORT*.

À **02h41**, le *DIEGO* et le sémaphore de Saint-Quay-Portrieux signalent un deuxième tir de fusée rouge en provenance du Plateau des Hors.

À **02h54**, la SNS 156 signale avoir un visuel sur l'épave du *LE PAPILU*. Le navire est immergé, seule l'étrave surnage. Pas de trace de vie, les recherches se poursuivent vers le Plateau des Hors.

À **02h57**, décollage de l'hélicoptère.

À **03h09**, le navire de pêche *VÆLHU* se rend sur zone.

À **03h12**, la SNS 156 signale avoir repéré un radeau de survie.

À **03h16**, la SNS 156 signale avoir recueilli les deux naufragés en hypothermie à la position 48° 39',81 N et 002° 45',01 W.

À **03h18**, le SAMU 22 est avisé pour un accueil à quai des deux marins. Liberté de manœuvre est accordée à l'hélicoptère, aux *DIEGO* et *VÆLHU*.

À **03h35**, la SNS 156 est à quai à Saint-Quay-Portrieux, en attente de l'équipe médicale.

À **03h38**, l'équipe du SMUR est sur place, les naufragés sont pris en charge.

À **04h00**, la SNS 156 reprend la mer pour tenter de localiser l'épave.

À **04h55**, nouvelle localisation balise 406 MHz. La SNS 156 se rend sur zone et la récupère par 48° 37,03 N et 002° 44,33 W.

À **05h40**, la SNS 156 est à quai, sans avoir localisé l'épave.

Le **06 décembre 2013**, l'épave du *LE PAPILU* est repérée entre deux eaux, à la dérive en Baie de Saint-Brieuc.

Le Préfet Maritime met en demeure l'armateur de prendre toutes les dispositions pour mettre l'épave en sécurité.

L'épave est sécurisée et balisée.

Le **10 décembre 2013**, *LE PAPILU* est échoué sur une plage de Saint-Quay-Portrieux.

Le **11 décembre 2013**, l'épave est hissée à terre au port de Saint-Quay-Portrieux.

Le **12 décembre 2013**, les enquêteurs du BEAmer ont constaté deux perforations dont l'une plus importante de 12 cm de long sur 3 à 4 cm de large environ, et l'autre d'1 cm de diamètre sur le bordé tribord au-dessus de la ligne de flottaison (voir photo ci-dessous).



Plusieurs petits impacts circulaires et des traces d'éraflures sont visibles autour des perforations.

CONSÉQUENCES

Après un séjour de quelques heures au CHR de Saint-Brieuc, les deux marins se sont vus remettre un certificat d'arrêt de travail de 1 mois.

L'épave du *LE PAPILU* est déclassée et sera détruite.



CONCLUSIONS

La manœuvre consistant à virer la filière a occasionné une gîte sur tribord favorisant l'entrée d'eau par la brèche située juste au-dessus de la ligne de flottaison sur le même bord.

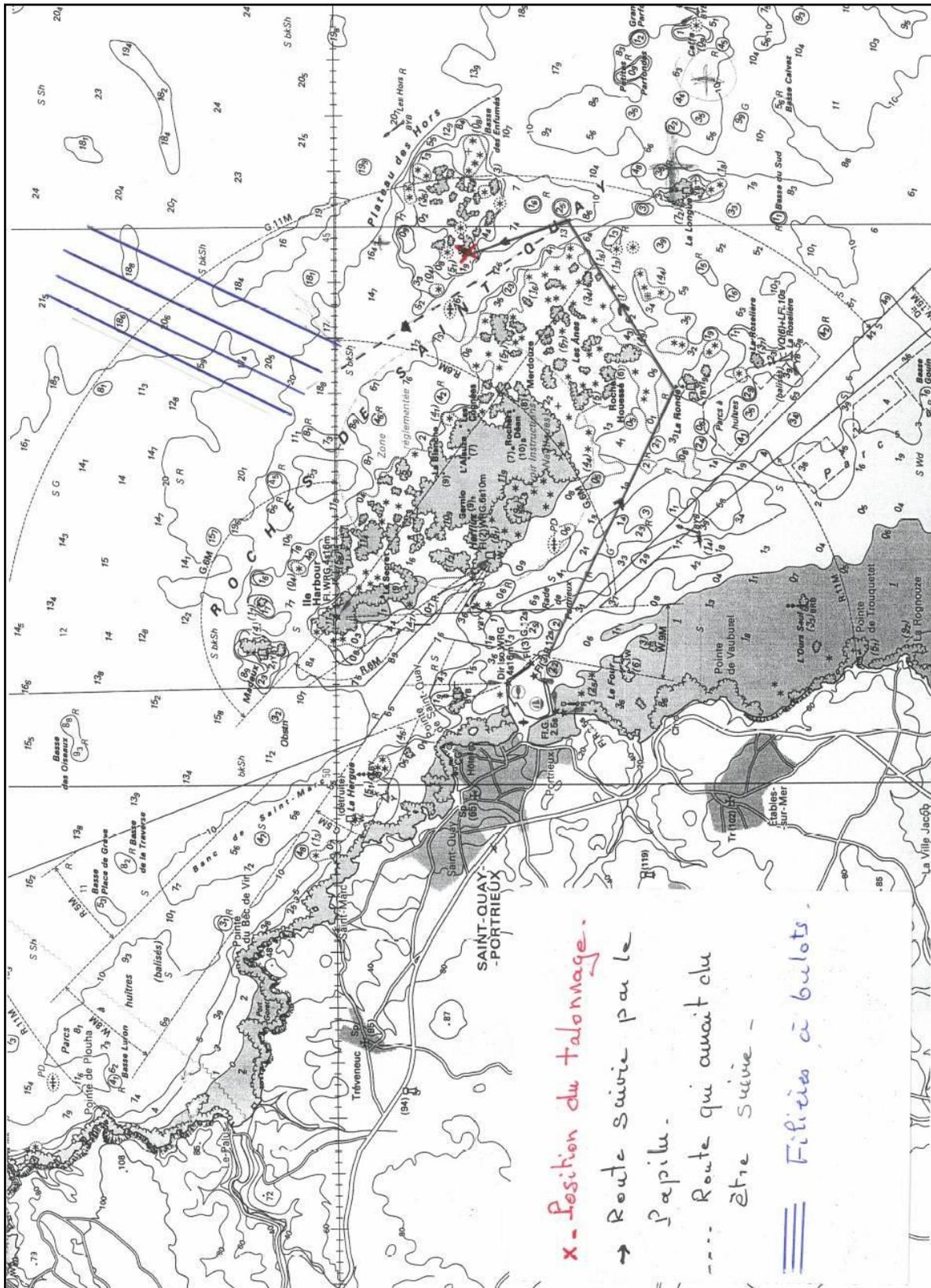
Le patron est resté trop absorbé par le repérage de la première filière positionnée sur sa cartographie électronique et par la manœuvre à exécuter pour relever ses filières au détriment d'une navigation attentive.

La présence d'un nombre significatif d'impacts circulaires autour de la perforation reste inexplicquée.

Aucune trace de ragage n'a été constatée sur la coque alors que le navire faisait route à 12 nœuds au moment du choc.

ENSEIGNEMENTS

- 1 **2014-E-067** : En l'absence de certitude quant à l'origine des perforations constatées sur la coque, malgré un choc ressenti en mer, il n'est pas possible de dégager un enseignement à ce propos. Avant appareillage, par exemple, un contrôle visuel de la coque aurait pu permettre d'identifier une situation anormale.
- 2 **2014-E-068** : L'exploitation des fonctionnalités et des alarmes sonores et visuelles des appareils d'aide à la navigation (radar, sondeur) aurait alerté le patron du risque encouru.





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
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411