



Rapport d'investigation préliminaire

# ***SQUALE***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# CHAVIRAGE DU NAVIRE DE PÊCHE *SQUALE* SURVENU LE 31 AOÛT 2011 DANS LE PERTUIS DE MAUMUSSON

## LE NAVIRE



Le *SQUALE* à Marennes le 12 septembre 2011

Chalutier polyvalent immatriculé 914806 à La Rochelle, construit en 1998, et armé en 4<sup>ème</sup> catégorie.

Coque en acier ;

Longueur / largeur en m : 8,72 / 3,32 ;

Jauge brute : 4,97 Tx ;

Jauge calculée : 7,09 UMS ;

Propulsé par un moteur de 73 kW ;

Le navire n'a subi aucune modification depuis sa construction.

Sa dernière visite de sécurité date d'Octobre 2010.

## LES FAITS

### Le contexte

Les heures, locales, sont données en TU + 2

Conditions météorologiques et marée :

Vent Sud-Sud/Est 8 nœuds, Mer 2.

Basse mer à la Pointe de Gatseau à 12h57, coef. 111, marnage (pour cette marée) 5,01 m.

Le *SQUALE*, armé par son patron accompagné de 2 passagers non enrôlés, son fils et un ami, sort le 31 août 2011 vers 8h00 du Port de Marennes pour chaluter dans le Pertuis de Maumusson.

### L'évènement

Vers **15h30**, soit 2 heures 30 après le début du courant montant, le *SQUALE* (qui cale environ 1,90 m) se trouve dans l'entrée Ouest du Pertuis dans un secteur que le patron estime aux environs du 300 de la Pointe d'Arvert (dite Pointe Espagnole) entre 0,6 et 1 M de celle-ci.

Le navire n'est chargé que d'un chalut de fond et ses appareils, ainsi que de la pêche déjà effectuée, soit une vingtaine de kilos de poisson répartis entre deux bacs en plastique posés sur le pont.

Le moteur est débrayé, il dérive cap au Nord-Nord/Est vers l'intérieur du Pertuis sous l'effet d'un courant (traversier) de Nord-Ouest estimé à 5 ou 6 nœuds. Le patron indique que son sondeur est en service - il a été réparé à la suite d'une prescription indiquée sur son dernier rapport de visite annuelle - mais aucune alarme n'est affichée car le navire se trouve dans des eaux trop peu profondes pour que ce type de sondeur puisse fonctionner correctement.

Personne ne se trouve à la timonerie.

Le *Squale* s'échoue en s'appuyant sur la lisière d'un banc de sable sur tribord. Le patron tente sans succès de se dégager en embrayant en arrière. Le *Squale* se couche en quelques secondes sur tribord. De l'eau pénètre par l'aspiration d'air du compartiment moteur (à 1,50 m du pont de franc bord sur Td de l'entrée de la passerelle) et noie celui-ci. Le moteur cale rapidement.

Sans avoir eu le temps de lancer un appel de détresse, et sans avoir revêtu les brassières de sauvetage (il n'y a pas de vêtement de

flottabilité intégrée à bord), les 3 marins se hissent au sec sur la partie bâbord de la timonerie.

L'évènement est remarqué vers **15h45** par un témoin à terre qui donne l'alerte.

Les trois occupants du *SQUALE* sont secourus et évacués vers **16h11** par les sapeurs-pompiers et la SNSM.

Le navire coule vers **16 h 30**.

Le lendemain, le navire est renfloué et pris en remorque par le navire de pêche *SACASSOUS* jusqu'au port de Marennes.

## CONSÉQUENCES

Les conséquences de cet accident sont exclusivement matérielles.

Le navire sera immobilisé environ 6 semaines, notamment pour réfection complète des circuits électriques et du moteur (voire échange de celui-ci).

Après remise en état, le navire subira une visite du Centre de Sécurité des Navires de La Rochelle en vue du renouvellement de son permis de navigation.

## OBSERVATIONS

L'absence du patron de la timonerie dans cette zone difficile et en particulier à proximité de la mi-marée (au moment plus fort du courant de marée) est probablement le principal facteur de cet accident.

À l'exception du patron, personne à bord n'était qualifié.

La stabilité du navire était relativement faible pour ce type d'unité. De plus les ouvertures de pont n'étaient pas étanches (porte de passerelle en contreplaqué).

L'absence de VFI (*que le patron semble confondre avec les gilets de sauvetage*) aurait pu rendre tragique cet accident qui n'a causé aucune blessure.

Les largeurs hydrostatiques de la radiobalise et du radeau de sauvetage n'ont pas fonctionné, vraisemblablement en raison de la faible profondeur d'immersion.

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

## ENSEIGNEMENTS

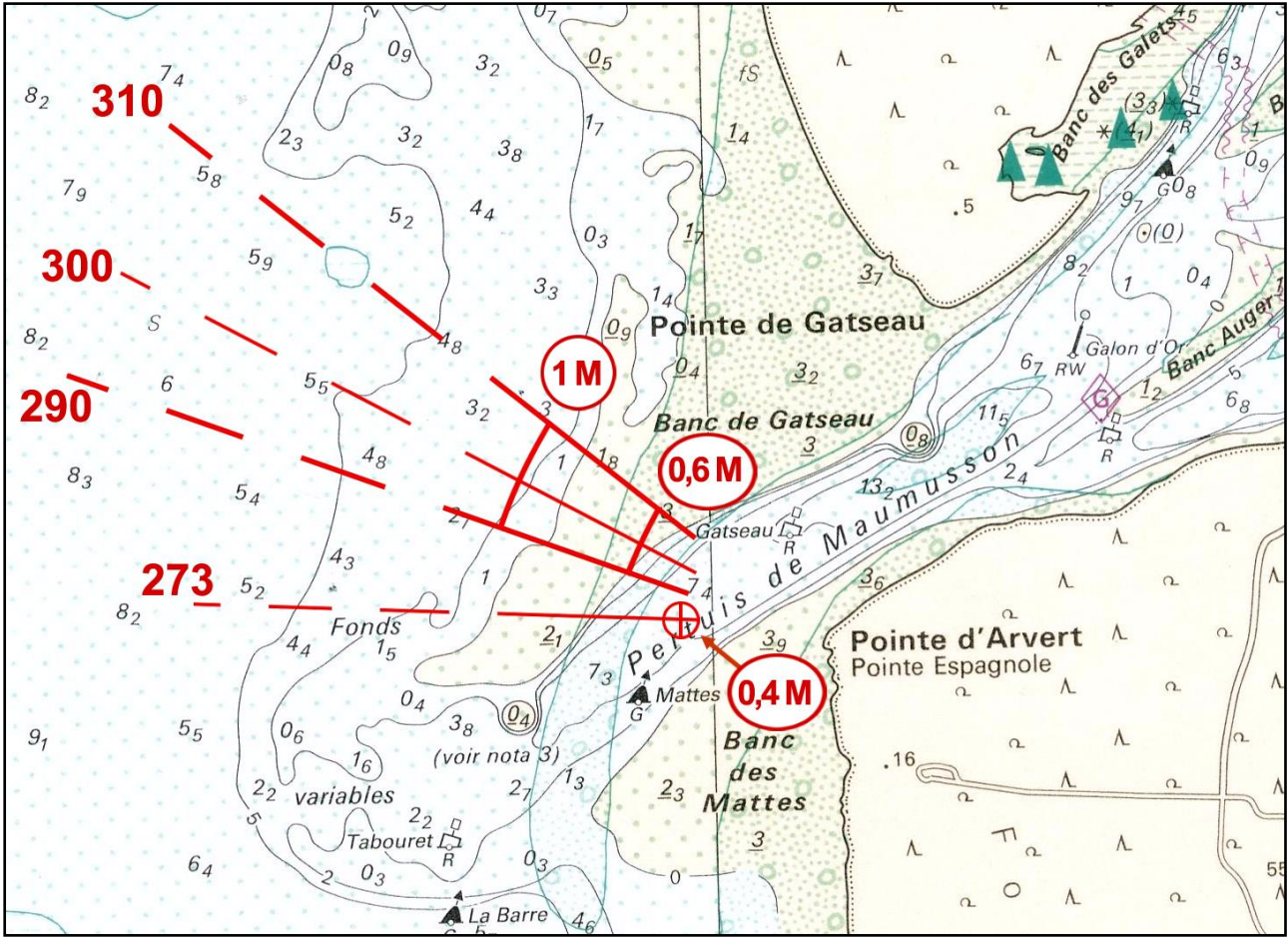
La veille en timonerie est essentielle, notamment au ras de la côte, avec un fort courant.

L'étanchéité des ouvertures doit être assurée (prescription non réalisée)

La VHF portable doit être utilisée pour alerter le CROSS.

Le VFI doit être à bord et capelé pendant les opérations de pêche.

Les observations de l'Administration chargée de la sécurité des navires doivent être prises en compte.





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