



Rapport d'enquête simplifié

**NAUFRAGE PAR VOIE D'EAU DU CHALUTIER *ST HUBERT II*
LE 1^{ER} OCTOBRE 2013 AU LARGE DE L'ÎLE DE RÉ**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mars 2014

NAUFRAGE PAR VOIE D'EAU DU CHALUTIER *ST HUBERT II* LE 1^{ER} OCTOBRE 2013 AU LARGE DE L'ÎLE DE RÉ

LE NAVIRE



Le *ST HUBERT II* est un chalutier coque en bois, construit en 1974, immatriculé 239208 à La Rochelle.

Caractéristiques Principales :

Longueur hors-tout : 11,98 m ;
Largeur : 3,81 m ;
Jauge brute : 19 UMS ;
Propulsion : 109 kW.

Il est armé en 3^{ème} catégorie en petite pêche (chalutier-fileyeur) avec un équipage de 2 à 4 personnes et en 4^{ème} catégorie en tant que ligneur avec un équipage d'un seul homme portant le VFI.

Ce navire a bénéficié d'une rénovation des superstructures en 2000 et de la coque en 2007.

Il a été contrôlé par le centre de sécurité le 05 juin 2012 pour sa visite à sec et le 29 août 2013 pour sa visite périodique. À l'issue, son permis de navigation a été renouvelé mais limité au 28 octobre 2013 au vu des prescriptions émises.

Si la ligne d'arbre ainsi que le presse étoupe ont été changés en septembre 2012, la réalisation des prescriptions de la visite spéciale de la coque en juin 2012 n'a pas pu être vérifiée :

- « Contrôler l'état de la deuxième varangue à bâbord (local barre) ;

- Refaire le joint de calfatage au-dessus de l'échappement humide ;
- Revoir la planche de soufflage bordé arrière bâbord ;
- Refaire les deux joints sur bordé de fond au droit de l'étambot (cavitation) ;
- Remplacer la crapaudine au droit du safran ;
- Refaire le joint de calfatage au droit du bouchain tribord. »

À noter que le patron armateur avait fait une demande d'inscription au plan de sortie de flotte.

L'ÉQUIPAGE

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

Patron mécanicien, âgé de 45 ans, titulaire d'un certificat de capacité (2003) et du permis de conduire les moteurs marins (2001), il est le propriétaire du navire depuis 2003.

Marin pêcheur qualifié, âgé de 20 ans, titulaire d'un certificat d'aptitude professionnelle maritime de matelot (2005).

Ils sont tous les deux à jour de leur visite médicale d'aptitude.

L'équipage portait son VFI.

LES FAITS

Météo :

Vent de sud-est 8 nœuds, houle 1 m, visibilité : pluie, nébulosité 8/8 (source : SITREP du CROSS Étel).

Heures locales (UTC+2) le 01 octobre 2013.

Le *ST HUBERT II* appareille de Chef de Baie à **04h30** pour se rendre sur ses lieux de pêches habituels à 4,5 milles au sud du clocher d'Ars en Ré et poser ses filets. Il attendait la basse mer sur zone pour relever ses filets lorsque, vers **08h10**, l'indicateur lumineux d'alarme de l'alternateur s'allume. Le patron ouvre immédiatement le pan-

neau d'accès à la machine et constate qu'il y a de l'eau au-dessus de l'inverseur. Il tente d'accélérer le moteur pour améliorer le débit de la pompe attelée mais celui-ci cale. Il prend alors la décision d'abandonner le navire et fait embarquer son matelot dans le radeau de sauvetage dont il a déclenché manuellement le gonflage.

Vers **08h30**, il demande assistance à la *REINE DE LA MER* qui allait mettre en pêche dans les environs et alerte le CROSS Étel qui diffuse un MAYDAY RELAY à **08h36**.

La *REINE DE LA MER* rallie le *ST HUBERT II* et embarque vers **08h40** le matelot puis le patron.

Vers **08h58**, l'hélicoptère quitte sa base sans embarquer de pompe d'assèchement.

À **09h02**, l'hélicoptère arrive sur zone et dans l'impossibilité d'intervenir, il retourne à sa base.

À **09h12**, le *ST HUBERT II* coule par l'arrière avec un bruit de craquement sec de bois. La vedette des douanes *DF 42 SUROIT* et la *SNS 144* arrivées sur zone récupèrent quelques débris et la balise 406 MHz.

Vers **11h00**, la *REINE DE LA MER* dépose l'équipage sain et sauf à Chef de Baie.

Des plongeurs mandatés ultérieurement par l'assureur du navire ont constaté qu'une planche de bordé située sur bâbord arrière environ 50 cm sous la flottaison était décollée sur une longueur de 2,50 m, sans pouvoir préciser quelle est la cause de la voie d'eau.

CONSÉQUENCES

Perte totale du navire, épave disloquée en un nombre indéterminé de morceaux.

OBSERVATIONS

Facteurs matériels :

L'alarme voie d'eau cale machine ne s'est pas déclenchée. Cette alarme avait été testée avec succès lors de la dernière visite périodique.

Selon ses déclarations, le patron avait vérifié les débits des pompes avant le calage du moteur, celui-ci ne chauffait pas ; il n'a pas de doute sur la ligne d'arbre ni sur le presse étoupe qui avaient été changés en septembre 2012.

L'état de la coque constaté lors de la visite spéciale ne pouvait laisser prévoir un naufrage dû au mauvais entretien. Cependant, des prescriptions émises lors de cette visite, jugées imprécises par le patron armateur, n'ont pas été suivies d'effet. Le charpentier de marine qui entretenait périodiquement ce navire n'a émis aucune hypothèse pour tenter d'expliquer ce naufrage.

Une planche de bordé décollée a été observée par des plongeurs après le naufrage. Aucun élément ne permet de dire s'il s'agit de la cause de la voie d'eau ou une conséquence du naufrage.

Un morceau de l'épave (étrave) a été récupéré le 29 novembre 2013. Après examen de cette partie de la coque, aucune hypothèse sur l'origine de la voie d'eau ne peut être émise.

Le matelot n'a pas réussi à déclencher manuellement le radeau de sauvetage et le patron a eu beaucoup de difficultés à le percuter en raison d'un « sac de nœuds » empêchant la drisse de se délover et d'actionner le percuteur. Il a dû arracher l'opercule.

Facteur humain :

Les réactions de l'équipage ont été adaptées à la situation.

L'analyse en continue de l'évolution de la situation par le CROSS ne l'a pas amené à modifier l'emploi de l'hélicoptère engagé.

CONCLUSION

La voie d'eau importante et soudaine reste inexplicquée et ne semble pas due à l'état de la coque entretenue régulièrement.

ENSEIGNEMENTS

- 1 [2013-E-020](#) : Le test annuel de l'alarme voie d'eau ne garantit pas le bon fonctionnement de cette installation. Les contrôles avant appareillage devraient comprendre un test de cette alarme.
- 2 [2013-E-021](#) : Dans ce cas, des photos illustrant les prescriptions relevées lors de la visite spéciale à sec auraient été utiles.
- 3 [2013-E-022](#) : Le cloisonnement de ce type de navire (coque en bois de longueur inférieure à 12 m) est insuffisant.
- 4 [2013-E-023](#) : Malgré le contrôle annuel du radeau de survie, son dispositif de déclenchement manuel n'a pas fonctionné.



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