



Rapport d'investigation préliminaire

TERRE NEUVE

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

NAUFRAGE DU CHALUTIER *TERRE NEUVE*

SURVENU LE 26 JUILLET 2011

À 11 MILLES DANS LE SUD DE LA POINTE DE PENMARC'H

LE NAVIRE

Généralités



Le navire de pêche *TERRE NEUVE*, construit en 1974, est immatriculé à Saint-Brieuc. C'est un navire en bois, initialement exploité comme palan-grier dans les pertuis et plateaux rochelais. En 1978, il est mis en place un portique pour la pêche arrière au chalut.

Il pratique une pêche au chalut de fond l'été dans le secteur de Penmarc'h qu'il fréquente depuis 6 ans, et la drague à la coquille Saint-Jacques l'hiver en baie de Saint-Brieuc. Il effectue des marées d'une journée et vend à la criée de Saint-Guérolé lorsqu'il pratique l'été la pêche à la langoustine.

Longueur : 11,47 mètres - jauge brute : 9,97 tx - propulsion : 105 kW.

L'actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2006.

Le *TERRE NEUVE* est armé à la petite pêche en 3^{ème} catégorie de navigation. Son permis de navigation est valide jusqu'au 7 avril 2012.

ÉQUIPEMENT DE PÊCHE

Le *TERRE NEUVE* est équipé d'un treuil BOPP 60, modèle réservé plutôt aux navires de pêche de longueur supérieure à 12 mètres.

Il est à entraînement mécanique par courroie de transmission et à commande par galopin. Les freins à mâchoires sont actionnés manuellement par un volant de serrage et les embrayages sont de type « à clabot ».

Les funes embarquées, d'une longueur de 2 x 550 m, ont un diamètre de 14 mm.

Le treuil n'est pas muni d'un dispositif ou d'un équipement permettant de supprimer instantanément la tension des funes en cas de croche, en les libérant ou en les sectionnant.

STABILITÉ

En mai 2004, il a été procédé à une évaluation de la stabilité par la méthode de la période de roulis :

GM : 0,570 m (GM devant être > à 0,700 m).

Cette valeur ne correspond pas aux exigences de l'article 227-2.04 (pratique des arts traïnants par des navires de L<12 m), lequel n'est toutefois pas applicable, compte tenu de l'âge du navire.

Par ailleurs, les deux cuves à gazole, bâbord et tribord, contenant environ 700 litres chacune, communiquent entre elles par une traverse d'équilibrage rigide non sectionnable.

DROME DE SAUVETAGE

Le navire dispose d'un radeau de sauvetage de classe V Pro situé au-dessus de la passerelle, avec système de largage hydrostatique, d'une bouée couronne avec feu à retournement et de deux brassières de sauvetage avec bobèche.

Le radeau a été contrôlé en avril 2011 par une station de contrôle et d'entretien (non à jour de son agrément ministériel) et repositionné à bord par le patron du chalutier.

L'ÉQUIPAGE

L'équipage, le jour du naufrage, est composé, conformément à la décision d'effectif de deux marins : un patron/mécanicien et un matelot.

Le patron est titulaire du certificat de capacité (décret de 1991), du brevet de capitaine 200, du PCMM et du certificat restreint d'opérateur.

Il totalise plus de 10 ans de navigation à la petite pêche.

Le matelot, inscrit maritime en 2001, totalise 41 mois de navigation, dont 2 à la petite pêche.

Il a embarqué le 7 juillet 2011 à bord du *TERRE NEUVE*.

Les 2 membres d'équipage sont à jour de leur visite médicale.

LES FAITS

Météo

Vent NW/19 nœuds, houle 1,50 mètres, visibilité 300 mètres, mer 3.

Heures locales (UTC+2)

À 04h50 le 26 juillet 2011, le chalutier *TERRE NEUVE* quitte le port de Saint-Guénolé pour se rendre sur ses lieux de pêche situés à une douzaine de milles.

À 06h33, le navire est en pêche sur la Grande Vasière.

Vers 12h40, le patron s'aperçoit que la vitesse du navire diminue. Il semble que le chalut soit engagé.

À 13h00, le bord décide de virer le chalut. Le treuil peine à virer la fune tribord et le navire se met à gîter. Le patron arrête le virage et refile aussitôt le train de pêche pour stabiliser le navire.

À 13h10, le patron appelle les chalutiers sur zone et indique les manœuvres qu'il a entrepris et qu'il envisage d'entreprendre pour se dégager de cette situation dangereuse.

À 13h20, les funes sont de nouveau virées. Le *TERRE NEUVE* reprend de la gîte sur tribord.

L'équipage réussit à attraper les fourches (patte d'oie d'entremises qui relie l'aile supérieure et inférieure d'un chalut de fond à grande ouverture). La fourche côté bâbord est molle et fait des boucles. Voyant que le navire continu à gîter et que le treuil n'arrive plus à virer, les funes sont une nouvelle fois remises à l'eau. Lors de cette manœuvre, une boucle de la fourche bâbord, molle, se prend dans la brinquebale du clabot qui est arrachée et entraînée dans l'enrouleur qui se bloque. La courroie d'entraînement du treuil se met à patiner et à chauffer. Le patron stoppe le moteur de propulsion pour éviter un incendie.

À 13h40, devant l'importance de la gîte, le patron demande assistance aux chalutiers sur zone et notamment à l'*ARMILANT* qui est le plus proche. Dans une ultime tentative de sauvegarde de son navire, le patron sort une meuleuse pour sectionner les funes, mais celle-ci, qui fonctionne en 220V AC alors que le bord est équipé en 24V CC, ne peut être utilisée.

À 13h45, l'*ARMILANT* vire son chalut puis fait route vers le *TERRE NEUVE*.

À 14h08, le *TERRE NEUVE* signale par VHF au CROSS Étel qu'il est en difficulté.

À 14h30, l'*ARMILANT* arrive à proximité du *TERRE NEUVE*. La gîte est telle que l'*ARMILANT* aperçoit le bordé de fond bâbord à demi-émergé. Il signale la gravité de la situation au patron du *TERRE NEUVE* et lui passe une pince coupe-boulons pour sectionner les funes. Les tentatives pour couper les câbles restent vaines.

Compte-tenu de la gîte, du fort clapot et d'une houle prononcée, l'eau envahit le poste de conduite par la porte restée ouverte puis le compartiment moteur dont le panneau d'accès en contre-plaqué est également ouvert.

À 14h40, voyant que le chalutier prend de plus en plus de gîte, le patron et le matelot sautent à l'eau équipés de leur VFI. Le navire se retourne. L'*ARMILANT* récupère les deux naufragés et rend compte aussitôt de la situation au CROSS.

Un hélicoptère de la Marine Nationale, basé à Lanvéoc, *RESCUE BD*, au décollage pour entraînement, intercepte le message et se déroute pour se rendre sur zone.

À 14h41, la vedette de sauvetage *SNS 099 MEN MEUR* du Guilvinec, engagée sur une autre opération, est déroutée.

À 14h47, l'*ARMILANT* signale au CROSS Étel que le *TERRE NEUVE* a coulé à la position 47°35,817N/004°25,755W et qu'il fait route sur Saint-Guérolé avec les deux naufragés. Liberté de manœuvre est donnée aux moyens engagés par le CROSS.

Concomitamment, le CROSS Gris-nez informe le CROSS Étel que la RLS du *TERRE NEUVE* vient démettre un signal de détresse. Le radeau de sauvetage, quant à lui, semble ne pas s'être libéré de son ber.

À 16h51, l'*ARMILANT* arrive au port de Saint-Guérolé. Les deux naufragés sont pris en charge, en état de choc, par le SCMM 29.

CONSÉQUENCES

Le navire a sombré par 103 mètres de fond, à 11 milles dans le sud de la pointe de Penmarc'h.

OBSERVATIONS/CONCLUSIONS

La prise d'un corps étranger lourd dans le chalut et l'acharnement du patron du *TERRE NEUVE* à vouloir récupérer son train de pêche sont à l'origine de cet événement de mer.

Alors que le patron n'a pu sectionner les funes, la perte de stabilité par poids suspendu et par carènes liquides (embarquement d'eau dans le puits et sous pont de franc-bord) a fortement diminué la réserve de stabilité déjà limitée par un faible GM initial (0,570 m) et un faible bras de levier de redressement GZ.

Dans de telles conditions, le chavirement puis le naufrage du navire étaient inévitables.

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

ENSEIGNEMENTS

Lorsque des cuves de gazole communiquent librement entre elles par un dispositif d'équilibrage, la traverse doit disposer d'un moyen de sectionnement.

Tout navire pratiquant les arts traînants devrait disposer d'un outillage permettant de sectionner les funes.

Au changement d'activité d'un navire ou lors d'une évaluation de sa stabilité, s'il est constaté une faible valeur du GM, cela doit conduire à interdire la pratique des arts traînants, nonobstant le critère réglementaire, ou tout au moins à limiter strictement les caractéristiques du train de pêche et du treuil.

Les ouvertures donnant sous le pont le franc-bord doivent être fermées lorsque que le navire est en mer.

Les radeaux de sauvetage gonflables de la classe V-PRO doivent être installés à bord par le fabricant ou son représentant (art. 333-1.14). Les stations de contrôle et d'entretien des radeaux de sauvetage doivent être agréées par arrêté du ministre chargé de la mer publié au JORF (art. 333-1.18).



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
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411