



# Rapport d'enquête simplifié

**NAUFRAGE DU COQUILLIER *TI PIERRE*  
LE 12 FÉVRIER 2013 AU NORD DU CAP FRÉHEL**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : août 2013

# NAUFRAGE DU COQUILLIER TI PIERRE

## LE MARDI 12 FEVRIER 2013 AU NORD DU CAP FRÉHEL (22)

### LE NAVIRE



Le navire de pêche *Ti PIERRE*, basé à Saint-Cast-Le-Guildo, est immatriculé à Paimpol (PL 267880).

Caractéristiques principales du navire :

Construction : bois (1970) ;  
Longueur hors-tout : 9,40 m ;  
Largeur : 3,69 m ;  
Jauge brute (UMS) : 7,19 ;  
Puissance de propulsion : 77 kW.

Armé en petite pêche, son permis de navigation est valide jusqu'au 30 mai 2013 pour une navigation en 3<sup>ème</sup> catégorie avec les restrictions suivantes pour la pêche à la coquille Saint Jacques :

- Enrouleur débarqué ;
- Vire filet débarqué (\*) ;
- Funes : 2 x 200 m en diamètre 14 mm maximum ;
- 2 dragues à coquilles : 2 x 200 kg ;
- Pontée maximum : 400 kg.

(\*) *Le jour du naufrage, le vire filet situé à bâbord n'est pas débarqué.*

Éléments complémentaires de flottabilité :

Sabords de décharge : 2 de chaque bord ;  
Pas d'ouverture sur le pont de travail (absence de cale) ;  
Pas de cloisonnement étanche sous pont ;  
Accès à la machine par la timonerie.

### L'ÉQUIPAGE

Le navire est armé, conformément à la décision d'effectif du 3 août 2005, par un patron/mécanicien et un matelot.

Tous deux sont à jour de leur visite médicale et possèdent les qualifications requises pour assurer leur fonction.

### LES FAITS

#### Heures locales (UTC+1)

#### Conditions météorologiques et de marée :

Météo : vent 350/13 nœuds - mer 2 (source : SITREP du CROSS Corsen).

Pleine Mer à Erquy : 08h28

Coefficient : 106

Courant de jusant de 3 à 4 nœuds portant à l'ouest à 10h30 au Cap Fréhel.

Le **mardi 12 février 2013** vers **06h00**, le *Ti PIERRE* appareille du port de Saint-Cast-Le-Guildo pour se rendre sur ses lieux de pêche situés à 3 milles dans le nord/nord-ouest du Cap d'Erquy (basse Ville-rognon).

À **08h30**, il met en pêche et effectue 3 traits.

À **09h15**, le patron estime sa pêche à 550 kg, déchets compris, en vrac sur le pont.

À **09h30**, une fois les dragues saisies sur le pont, le patron fait route vers le port.

Durant le transit, l'équipage s'emploie à trier et à conditionner les coquilles dans des bacs.

Vers **10h15**, le *Ti PIERRE*, qui suit une route au sud-est à 3 ou 4 nœuds, se situe dans le nord du Cap Fréhel.

Le patron assure la navigation en timonerie et le matelot s'affaire au tri de la pêche, à genoux sur le pont, face à l'arrière.

Environ 200 kg sont triés et rangés sur les passes en abord de la timonerie.

Une vague plus importante, envahit le pont sur l'arrière bâbord, puis quasi-simultanément deux autres vagues.

Cet envahissement a pour effet de faire riper sur bâbord arrière la pontée en cours de tri et d'obstruer les sabords.

Le *Ti PIERRE* prend une gîte importante sur bâbord dans les remous.

Le patron décide de filer la drague bâbord afin de rétablir l'assiette, mais en vain.

Il donne l'ordre à son matelot de mettre le radeau de sauvetage à l'eau et d'y embarquer.

Simultanément, il déclenche l'alerte de détresse par VHF ASN et lance sur la VHF, voie 8, «MAYDAY, MAYDAY, je coule devant le Cap Fréhel».

À **10h31**, le CROSS Corsen qui a entendu le message de détresse diffuse aussitôt un MAYDAY RELAY.

Les navires de pêche *LA ROUTE DU RHUM* et *KALON MAOUEZ* se déroutent vers le navire en difficulté.

À **10h35**, l'hélicoptère *DRAGON 50* est mis en œuvre ainsi que la vedette de sauvetage de Saint-Cast-Le-Guildo *SNS 286 GMF LAPLACE*.

À **10h41**, le chalutier/coquillier *KALON MAOUEZ* signale au CROSS Corsen voir le *Ti PIERRE* qui gîte fortement sur bâbord et son patron sur l'avant du gaillard qui enfile une brassière par-dessus son VFI.

À 200 mètres, il voit le radeau de sauvetage avec un marin à bord également équipé de son vêtement de flottabilité.

Le *Ti PIERRE* se cabre à la verticale et se renverse sur bâbord, entraînant avec lui le patron.

Quelques dizaines de secondes plus tard, le patron refait surface non sans difficultés et est récupéré dans un grand état d'épuisement par l'équipage du *KALON MAOUEZ*.

Le *Ti PIERRE* coule à la position 48° 41',64 N et 002° 20',23 W, soit dans le 285° du phare du Cap Fréhel à 1,6 mille.

À **10h50**, le *KALON MAOUEZ* signale au CROSS Corsen avoir récupéré le patron et le matelot ainsi que le radeau de sauvetage et fait route vers le port de Saint-Cast-Le-Guildo.

À **10h58**, après une consultation radio médicale avec le CCMM de Toulouse, il est préconisé un accueil à quai des deux naufragés.

À **11h15**, *DRAGON 50* signale avoir récupéré la radiobalise de localisation des sinistres du *Ti PIERRE*.

À **11h53**, le *KALON MAOUEZ* arrive à quai. Les deux naufragés sont pris en charge par le SMUR.

## OBSERVATIONS

L'examen de cet accident conduit le *BEA*mer à s'interroger sur les conditions de pêche à la coquille Saint-Jacques en Baie de Saint-Brieuc par des petits navires.

En effet, ces derniers sont tenus de respecter un temps de pêche limité à 45 minutes de pêche et les 2 heures pour regagner la zone de tri ou le port de débarquement.

Ils effectuent 3 traits de 12 minutes à l'aide de deux dragues franches ou bretonnes à la vitesse de 2 à 3 nœuds. Ils embarquent une fois sur deux, selon les dires de l'armateur, beaucoup de sable et de cailloux.

Au cours de cette période, l'équipage disposant de peu ou pas de temps à consacrer au tri en toute sécurité, le *BEA*mer considère que les restrictions de limitation de poids sur le pont rappelées sur le permis de navigation ne sont pas toujours respectées.

Aux environs de 10h15, soit une heure après la fin de la période de pêche, selon les dires du matelot, il restait à trier un tas (cailloux, sable et coquilles) de 1,5 m de long sur 0,40 m de largeur et 0,50 m de hauteur soit environ 0,3 m<sup>3</sup>.

La masse volumique du sable se situe entre 1600 (sec) et 2000 (saturé) kg/m<sup>3</sup>. On peut donc estimer à environ 600 kg la pontée qui a ripé sur bâbord au moment de l'embarquement du train de vagues.

## CONSÉQUENCE

Le navire a sombré par 20 mètres de fond. L'épave n'a pas été localisée malgré plusieurs tentatives de repérages.

## CONCLUSIONS

L'état de la mer (vent contre le courant) au niveau du Cap Fréhel, associé à la surcharge sur le pont, sont à l'origine du chavirage.

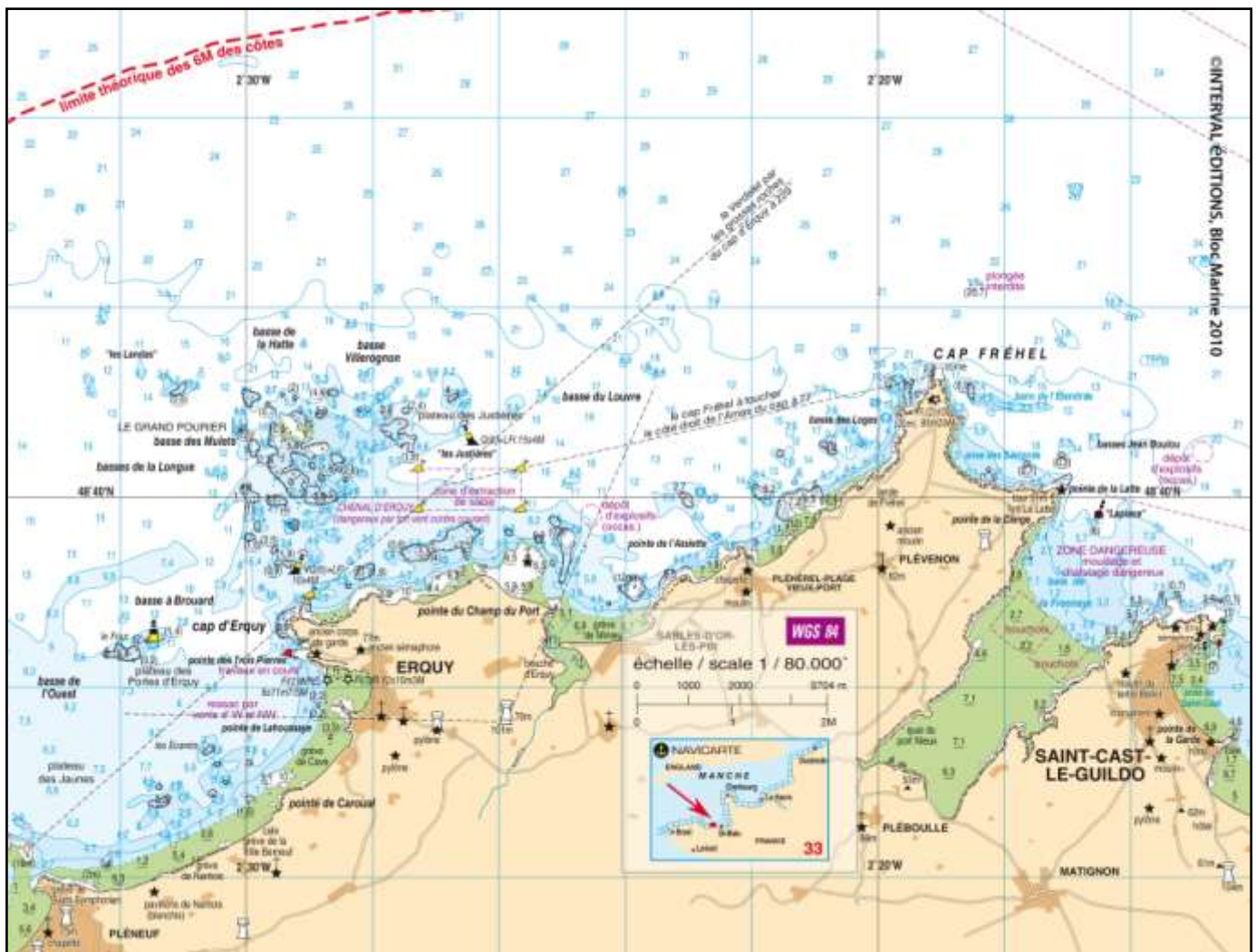
## ENSEIGNEMENTS

Pour les patrons de navires pratiquant la pêche à la coquille Saint-Jacques en Baie de Saint-Brieuc :

1 - 2013-E-060 : Respecter les conditions et les limites d'exploitations indiquées sur le permis de navigation.

À l'administration chargée du contrôle des pêches et aux institutions professionnelles :

2 - 2013-E-061 : De mettre fin aux créneaux horaires de pêche à la coquille Saint-Jacques en Baie de Saint-Brieuc tels qu'ils sont organisés actuellement, générateurs de nombreux accidents, au profit d'un autre dispositif permettant aux marins pêcheurs de travailler sereinement tout en permettant les contrôles (rappel).





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](http://www.beamer-france.org)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)

