



Rapport d'enquête

**Chavirage et naufrage du navire de pêche *PETITE FANNY*,
le 05 octobre 2017 au large de La Turballe**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

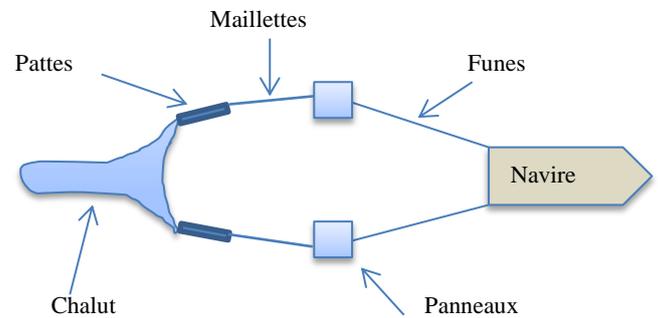
Rapport publié : février 2018

Chavirage et naufrage du navire de pêche *PETITE FANNY*, le 05 octobre 2017 au large de La Turballe

Le navire



Description du gréement utilisé :



Caractéristiques principales du navire :

- Immatriculation : SN 547019
- Jauge : 9,51
- Longueur HT : 10,12 m
- Largeur : 3,66 m
- Propulsion : 107 kW
- Coque : bois
- Construction : 1981
- Maillage du cul de chalut : 80 mm

Navire armé en 3^{ème} catégorie (navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche).

Le navire est bien entretenu, la pompe hydraulique a été changée cette année et le moteur en 2016.

La dernière visite annuelle a eu lieu le 30 juin 2017 et le permis de navigation a été renouvelé jusqu'au 30 juin 2018.

La commande en passerelle de libération instantanée de la tension des funes a été contrôlée par le CSN Saint-Nazaire le 22 juin 2016.

Le *PETITE FANNY* est armé à la petite pêche et pratique la pêche au chalut de la seiche de la mi-juin à la fin octobre et de la sole le reste de l'année. Le même gréement est utilisé pour les deux captures.

Les sorties s'effectuent le jour de six heures à dix-neuf heures et cinq jours par semaine.

L'équipage

L'équipage est constitué d'un patron et d'un matelot, ce qui est conforme à la décision d'effectif.

Le patron est titulaire du brevet de capitaine 200 pêche. Il achète et exploite le bateau avec un associé en 1998 et en est le seul propriétaire depuis 1999.

Le matelot est titulaire du certificat de matelot pont, il est embarqué sur ce navire depuis avril 2017. Tous deux sont à jour de leur visite médicale.

Conditions météo

Vent force 4 au nord-ouest, mer belle.
Visibilité : 3 milles. Température de l'air : 14°C.
Température de la mer : 17°C.

Les faits

Heures locales (UTC+2)

Le 5 octobre,

À 06h00, appareillage de La Turballe pour rejoindre la zone de pêche située à une dizaine de milles dans l'ouest de Piriac.

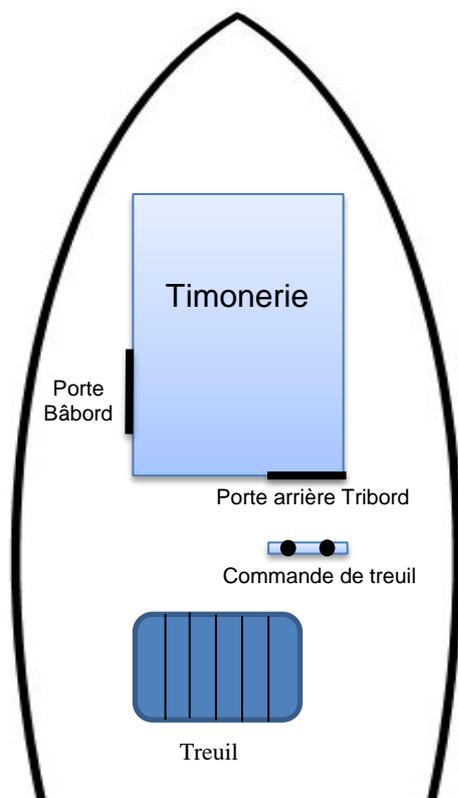
Arrivé sur le lieu de pêche à 07h20, le *PETITE FANNY* file le gréement et commence le premier trait à 07h40. Ce trait dure une heure cap au sud-ouest.

Le chalut est viré à 08h40 et ramène 65 kg de seiches.

Le navire *IZEA* pêche à proximité.

À 09h05, le *PETITE FANNY* file et fait le deuxième trait cap au nord-est à la vitesse de 3,3 nœuds, le courant porte au nord-est.

À 10h05, après avoir viré les 100 mètres de funes, les panneaux sont démaillés puis 100 mètres de maillettes sont virées. Alors qu'il reste 10 mètres de maillettes, le chalut reste à pic et le patron décide de virer jusqu'aux pattes. Le chalut est toujours à pic.



À 10h15, il reprend de la vitesse pour « laver » le chalut. Allure machine 1600 tr/mn pour une vitesse d'environ 3 nœuds.

Le bateau commence à s'enfoncer et à embarquer de l'eau par l'arrière au-dessus des sabords de décharge ; il est difficilement manœuvrable et a tendance à se mettre en travers.

Le navire part à la gîte dès que le patron met de la barre pour garder le chalut dans l'axe.

Le matelot est sur le pont à bâbord et essaye de retenir deux caisses de poissons pour éviter qu'elles ne partent à la mer.

Le *PETITE FANNY* ne prenant pas de vitesse et n'arrivant pas à remonter au vent, le patron décide de refiler le chalut pour libérer la charge. Il ralentit, réembraye la pompe hydraulique et règle la machine à 1000 tr/min pour filer.

Il est alors à l'extérieur de la passerelle côté tribord où sont les commandes de treuil ; cf. schéma à gauche.

Le matelot crie le prénom de son patron alors que le navire se couche sur bâbord. Le patron est alors projeté dans la timonerie contre la paroi bâbord et le matelot est éjecté du navire. Étant à proximité de la timonerie, il tente de déclencher le radeau par le largueur manuel mais n'y parvient pas. Son VFI se déclenche et assure sa flottabilité.

L'eau s'engouffre dans la timonerie et le patron, coincé contre la paroi bâbord, est étourdi, il n'a plus de repère et cherche la porte. Les cris du matelot le ramènent à lui et il parvient à s'extraire de la timonerie par la porte arrière.

Le *PETITE FANNY* finit de se retourner. Le patron ressent un choc (son VFI s'est déclenché) et il se retrouve à environ 3 mètres du navire en compagnie du matelot.

À 10h21, le navire de pêche *IZEA* dont le patron est seul à bord aperçoit le *PETITE FANNY* en train de chavirer. Il alerte le *CROSS Etel* par VHF et se déroute pour porter assistance.

À 10h34, l'*IZEA* récupère les naufragés à l'aide d'un bout et les embarque par l'échelle arrière.

À 10h44, le CROSS Gris-Nez reçoit l'alerte émise par l'EPIRB.

À 11h20, l'EPIRB et le radeau de survie qui ont tous deux fonctionnés automatiquement sont récupérés par le bâtiment école *GUEPARD* de la Marine nationale.

À 12h10, l'IZEA est à quai à La Turballe, les naufragés sont pris en charge par le VSAV des pompiers et après un bilan médical et une consultation téléphonique avec le médecin du SAMU ils sont libérés.

Conséquences

Les deux membres d'équipage ont été rapidement secourus et ne souffrent d'aucune blessure.

Le navire a été renfloué mais est déclaré en perte totale. Le patron n'a pas repris d'activité. Le matelot est rentré en formation de capitaine 200.

Remarques / Conclusions

La zone de pêche fréquentée est connue pour ses fonds tapissés de « fayots » qui peuvent s'agglomérer dans le chalut lors de l'action de pêche. Ce sont des tubes de vase constituant l'habitat des haploops. Les haploops ou *Haplops Nirae* sont des petits crustacés amphipodes tubicoles.



Champ de Haploops

Espèce proliférante, elle a modifié la structure initiale des vasières en des prairies de tubes dressés (environ 4000 individus/m²) chaque tube abritant un individu.

Les habitats sont situés en baie de la Vilaine jusqu'au Croisic avec une concentration importante devant Piriac, zone de pêche des chalutiers côtiers de La Turballe et du Croisic.

Ces tubes agglomérés vont se comporter en vase molle provoquant un risque de colmatage des filets.

Le navire a fait son deuxième trait sur des fonds particulièrement denses en tubes de vase. Il a ramassé ces « fayots » qui se sont agglomérés en une masse compacte obstruant le cul de chalut.

Le chalut alourdi par cette masse est resté à pic et n'a pu être ramené à bord. En pareille situation la manœuvre habituellement employée consiste à reprendre de la vitesse pour tenter de « laver le chalut ».

Le patron a privilégié cette option plutôt que d'actionner le système de libération de la tension des funes.

Le navire a accumulé du poids dans le chalut et s'est enfoncé par l'arrière.

D'autre part, l'application de la force correspondant au poids du chalut « à pic » positionnée au niveau de l'enrouleur de portique au-dessus du pont a considérablement relevé le centre de gravité du navire et fortement réduit la stabilité de celui-ci.

De plus la stabilité de forme s'est également réduite. Conjugué avec les actions du patron sur la barre pour garder le navire dans l'axe, celui-ci rendu instable a pris une gîte dangereuse et a chaviré sur bâbord.

Le patron et le matelot portent leur VFI en permanence. Le patron du *PETITE FANNY* a souligné au *BEA*mer que ceci a contribué à les sauver.

Enseignements

1. 2018-E-04 : Le port permanent du VFI s'est avéré salutaire pour l'équipage du *PETITE FANNY*.
2. 2018-E-05 : Le *BEA*mer attire l'attention de la flottille sur le risque de colmatage du chalut dans le secteur de la baie de la Vilaine et du Croisic ; les traits et les manœuvres de chalut doivent être adaptés en conséquence.

Liste des abréviations :

CROSS : Centre Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
EPIRB : Emergency Position Indicator Radio Beacon
SAMU : Service d'Aide Médicale Urgente
VFI : Vêtement à flottabilité intégrée
VHF : Very High Frequency
VSAV : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes



Décision

Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) ;

Vu le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer ;

DECIDE

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant le naufrage du chalutier *PETITE FANNY* survenu le 5 octobre 2017 au large de la pointe du Castelli à Piriac-sur-Mer.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment les articles du Code des transports susvisé et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Luc LE LIBOUX
Directeur du BEAmer

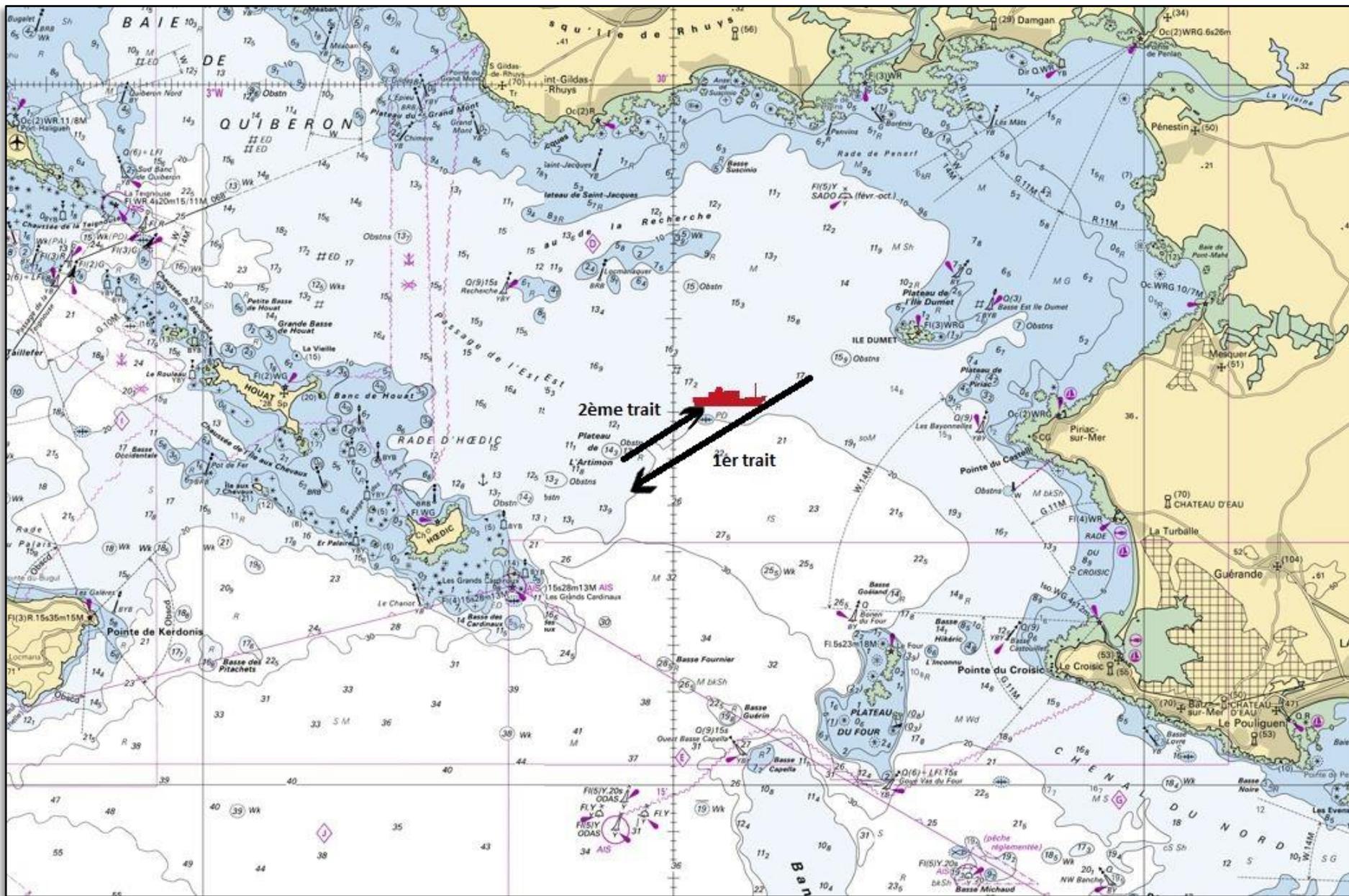


Ministère de la Transition
écologique et solidaire

BEAmer

Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr







Ministère de la Transition écologique et solidaire

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Arche sud - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

