



Rapport d'enquête technique

LES DAUPHINS

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

Perte totale du navire de pêche ***LES DAUPHINS*** survenue le 7 février 2006 suite à une voie d'eau

Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, ainsi qu'à celles, de la Résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) adoptée le 16 mai 2008 et portant Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents).

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du *BEA*mer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé.

Conformément aux dispositions susvisées, l'analyse de cet événement n'a pas été conduite de façon à établir ou attribuer des fautes à caractère pénal ou encore à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives à caractère civil. Son seul objectif a été d'en tirer des enseignements susceptibles de prévenir de futurs sinistres du même type. En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

PLAN DU RAPPORT

| | | |
|----------|------------------------|----------------|
| 1 | CIRCONSTANCES | Page 6 |
| 2 | NAVIRE | Page 7 |
| 3 | EQUIPAGE | Page 9 |
| 4 | CHRONOLOGIE | Page 9 |
| 5 | ANALYSE | Page 11 |
| 6 | SYNTHESE | Page 14 |
| 7 | RECOMMANDATIONS | Page 14 |

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Cartographie

Liste des abréviations

| | | |
|----------------|---|---|
| AVURNAV | : | AVis URgent de NAVigation |
| BEAmer | : | Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer |
| CROSS | : | Centre de Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage |
| kW | : | Kilowatt |
| SNSM | : | Société Nationale de Sauvetage en Mer |
| tx | : | Tonneaux |
| VHF | : | <i>Very High Frequency</i> (Ondes métriques) |

1 CIRCONSTANCES

Le mardi 07 février 2006, le navire de pêche *LES DAUPHINS* coule à la position 46°07'55"N – 001°28'67" W sur un fond rocheux d'environ 37 mètres.

Parti du port de Marennes ce même jour à 06h00 (heure locale), il fait une escale à La Rochelle pour y embarquer un matelot et divers matériaux. Il quitte ce port aux environs de 09h00 à destination de son lieu de pêche dans le Pertuis d'Antioche. A cette période de l'année, le navire est armé pour la pêche à la coquille Saint-Jacques.

Durant approximativement 2 heures 30, *LES DAUPHINS* est en action de pêche au moyen de ses deux dragues filées de part et d'autre du navire. Aucun incident ne vient perturber cette action. Vers 13h15, alors qu'il procède à une nouvelle remontée de ses dragues, le patron constate qu'elles se sont accrochées entre-elles. Ainsi, au lieu d'arriver normalement de chaque bord, elles remontent sous la coque qu'elles heurtent. Le patron entend distinctement le choc mais n'en éprouve aucune inquiétude.

Il termine ses opérations de remontée puis de remise à l'eau de ses dragues. Vers 13h20, alors qu'il est en train de filer ses funes, il entend l'alarme de voie d'eau et relève le panneau machine. Il constate alors que de l'eau emplit le compartiment et dépasse le niveau des plaques de parquet. Il ne remarque aucun bouillonnement signalant une entrée d'eau, la surface de celle-ci n'étant apparemment pas agitée. Il lui semble même, durant un court instant, que l'eau cesse de monter.

Rapidement, le moteur s'étouffe et stoppe ; le patron envoie alors par radio VHF un appel de détresse capté et répercuté par le CROSS Etel à 13h20.

Le patron et le matelot mettent ensuite le radeau de survie à l'eau et y prennent place. Ils sont rapidement recueillis par le navire de pêche *DANASTEE*, présent sur zone. Ils assistent alors à l'enfoncement, droit et par l'arrière, du *LES DAUPHINS* à 13h53.

2 NAVIRE

2.1 CONSTRUCTION

LES DAUPHINS est un navire de pêche polyvalent en bois, construit au chantier Boulanger à Marennes en juin 1976, immatriculé au quartier de Marennes sous le n° 343131 U et armé pour une navigation en 3^{ème} catégorie. Sa mise en service date du 19 juin 1976.

Principales caractéristiques :

| | |
|-------------------------------|--|
| Longueur hors tout | : 11,98 m ; |
| Largeur | : 4,03 m ; |
| Matériau | : bois ; |
| Propulsion | : 74 kW - moteur Baudouin 6R 120 SR 10 ; |
| Jauge brute | : 9.98 tx ; |
| Jauge nette | : 6.64 tx ; |
| Tirant d'eau moyen | : 1,80 m ; |
| Marque d'enfoncement (valeur) | : 400 mm. |

Le navire possède un permis de navigation à jour, avec un équipage maximum de 4 personnes. Au moment du naufrage, il est armé pour la pêche aux coquilles Saint-Jacques et utilise, conformément au permis de navigation renouvelé jusqu'au 1^{er} novembre 2006, deux dragues de 170 kg chacune et 500 mètres de funes pour un poids de 200 kg. Les panneaux et chaluts, ainsi que le portique, sont débarqués.

2.2 EQUIPEMENTS DE SECURITE.

Pour l'assèchement, le navire est équipé d'une pompe électrique, d'une alarme de montée d'eau, avec renvoi en passerelle, et d'une pompe d'assèchement, attelée au moteur principal et fonctionnant en permanence, grâce à une dérivation provenant de la pompe de lavage ; cette dernière, attelée au moteur, fonctionne également en permanence.

A l'origine, le rapport de mise en service mentionnait l'existence de trois cloisons étanches. En fait, selon le patron-armateur, aucune cloison n'est réellement étanche. Ainsi, la cloison arrière, séparant le local machine du poste équipage, comporte à sa base une ouverture d'environ 40 x 50 cm, afin de permettre le passage de l'arbre d'hélice. La cloison

avant sépare le local machine de la partie avant dans laquelle est installée, à l'intérieur de la coque, une glacière en contreplaqué stratifié.

Un tube d'un diamètre intérieur de 5 cm part de cette glacière, traverse la cloison et aboutit dans le local machine. Cette installation a pour but d'évacuer la glace fondue par la pompe d'assèchement.

Le navire dispose d'un radeau de classe V prévu pour six personnes, visité en octobre 2005.

Il dispose également de quatre brassières de sauvetage, deux dans le poste équipage et deux dans la passerelle. Ce sont ces deux dernières qui ont été utilisées lors de l'évacuation du navire.

Un lot de signaux de détresse pyrotechniques se trouve à bord, stocké dans le poste équipage. Compte tenu de leur emplacement et de l'envahissement du local, ces signaux de détresse n'ont pu être utilisés.

2.3 HISTORIQUE

Le *LES DAUPHINS*, a été mis en service le 19 juin 1976 dès sa sortie du chantier de La Tremblade, initialement sous le nom de *BELONGA* et immatriculé au quartier de Marennes. Ce navire, de type chalutier, était armé pour une navigation en 3^{ème} catégorie limitée aux coureux de Marennes et à l'île d'Oléron, avec deux membres d'équipage.

En 1983, il a fait l'objet d'une vente, sans changement d'activité ni de port d'attache. En janvier 1989, l'actuel patron-armateur a racheté le navire et l'a baptisé *LES DAUPHINS*. Dès lors, il ne change plus de port d'attache, ni d'activité. Il est remotorisé en 1997.

En 1998, d'importants travaux de remise en état de la coque sont effectués par un chantier local.

En 2001, l'armateur fait une demande pour passer en 3^{ème} catégorie non limitée.

En 2005, le navire subit une visite spéciale relative au contrôle de la stabilité. En septembre de cette même année, il obtient l'autorisation de naviguer en 3^{ème} catégorie, le franc bord étant fixé à 400 mm. Le permis de navigation autorise l'emploi de deux dragues ou de trois chaluts, alternativement.

Outre ces interventions spécifiques, le navire a été régulièrement entretenu.

3 EQUIPAGE

Si le permis de navigation permet l'embarquement de quatre personnes, il n'existe en revanche aucune décision d'effectif visée par l'Administration ; le navire navigue habituellement avec un équipage composé d'un patron et d'un matelot.

Le patron et le matelot étaient embarqués du jour même sur le rôle d'équipage, le patron-armateur comme patron et mécanicien et le matelot en qualité de marin-pêcheur qualifié. Par contre, tous deux présentaient un retard dans leur visite d'aptitude, la dernière remontant pour chacun d'eux à 2003 (difficultés rencontrées localement pour obtenir une visite médicale).

4 CHRONOLOGIE

Mardi 07 février 2006 (toutes heures locales)

Vers **06h30**, le *LES DAUPHINS* appareille de Marennes, à destination de La Rochelle. Le patron est seul à bord. Il se rend dans ce port pour y récupérer son marin.

Aux environs de **09h00**, il embarque son équipier et fait route vers son lieu de pêche situé dans le Pertuis, au Sud de l'île de Ré.

Vers **10h00**, il met en pêche au moyen de deux dragues à coquilles filées de part et d'autre du navire.

Vers **13h15**, alors qu'il a remonté à plusieurs reprises ses dragues, sans incident, il effectue un nouveau relevage. Il constate que les dragues se sont accrochées entre-elles. Au lieu de se présenter chacune de son bord, elles remontent sous la coque qu'elles heurtent. Il effectue alors les opérations nécessaires pour les démêler et les remonter.

Vers **13h20**, il remet ses engins à l'eau. C'est alors, pendant le filage des funes, qu'il entend l'alarme de montée d'eau. Il l'acquiesce, soulève le panneau de la machine et constate une importante montée d'eau.

A **13h40**, Le patron envoie un message de détresse capté et répercuté par le CROSS Etel.

A **13h42**, deux navires sur zone, *DANASTEE* et *LES FORBANS*, signalent qu'ils font route vers le *LES DAUPHINS*.

A **13h44**, l'hélicoptère de service public de la Marine Nationale basé à La Rochelle est mis en œuvre.

A **13h46**, le canot de la SNSM *PATRON LOUIS BLANCHARD* stationné à La Cotinière est mis en alerte au port.

A **13h50**, les deux occupants du *LES DAUPHINS* quittent le navire et prennent place à bord du radeau de survie.

A **13h53**, le *DANASTEE* est sur les lieux et signale que *LES DAUPHINS* coule.

A **13h57**, le *DANASTEE* informe avoir récupéré les deux naufragés sains et saufs.

A **14h12**, le *DANASTEE* quitte la zone et fait route sur le port de La Cotinière après avoir recueilli divers débris et signalé que l'épave contenait encore 600 litres de gazole. La balise de détresse a également été récupérée et désactivée.

A **14h14**, l'hélicoptère de service public est sur zone.

A **14h22**, il signale une légère irisation en surface ainsi que la présence de divers petits objets ne présentant aucun danger pour la navigation. Liberté de manœuvre lui est donnée.

A **14h30**, diffusion d'un AVURNAV concernant l'épave.

A **15h30**, la vedette *VERTONNE* de la Gendarmerie Maritime sur zone, ne constate aucune trace de pollution.

A **15h48**, le *DANASTEE* dépose au port de La Cotinière les deux naufragés.

5 ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse a été celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255 (84).

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- **facteurs naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteur humain ;**
- **autres facteurs.**

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEA*mer ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- **certain, probable ou hypothétique ;**
- **déterminant ou aggravant ;**
- **conjoncturel ou structurel ;**

avec pour objectif d'écartier, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des événements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits. Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par ce sinistre. Leur objectif étant d'éviter le renouvellement de ce type d'accident, ils ont privilégié, sans aucun *a priori*, l'analyse inductive des facteurs qui avaient, par leur caractère structurel, un risque de récurrence notable.

5.1 Facteurs naturels

Le naufrage du navire *LES DAUPHINS* est survenu de jour. Les conditions météo sur zone étaient bonnes : vent de Nord-Nord-Ouest (330°) faible, mer belle, et visibilité de 8 kilomètres.

Il n'y a pas de lien entre ces conditions et l'accident. Elles ont cependant facilité le repérage par d'autres navires de pêche et l'évacuation.

5.2 Facteurs matériels

5.2.1 Le heurt de la coque par les engins de pêche

Aucune constatation concernant la cause directe du naufrage n'est possible. En effet, le navire repose droit sur un fond de sable et roche par 37 mètres. Des plongeurs ont constaté qu'aucune inspection de la coque n'était possible en dessous de la ligne de flottaison. L'accès du compartiment machine est ainsi quasiment impossible en raison de l'exiguïté du lieu même et de son accès (tenter d'y pénétrer représenterait un danger pour les plongeurs et en outre serait probablement inutile compte tenu de la configuration des lieux).

Compte tenu des circonstances ayant précédé le naufrage, il est permis de supposer que la voie d'eau l'ayant provoqué a été occasionnée par les dragues lorsque celles-ci ont heurté la coque. Les funes tirant les pattes d'oie vers les côtés du navire, les barres constituant la base des dragues et armées de dents devaient vraisemblablement être dans une position proche de la verticale.

Ces dragues ont une largeur maximum de 2 mètres. Leur base est constituée d'une barre métallique épaisse et lourde, sur laquelle à partir de chaque extrémité et à environ tous les 10 cm sont fixées des dents constituées de barres d'acier d'environ 2 à 3 cm de diamètre et de 7 à 10 cm de long, pointues à leur extrémité. Les dents ont leur utilité pour décoller les coquilles affleurant la surface du sable et les faire entrer dans la poche de la drague.

Dans le cas présent, les dragues se sont accrochées entre-elles au cours de la remontée. Elles ne se sont pas emmêlées, mais simplement accrochées. C'est pour cette raison qu'après le choc initial, le patron a pu désengager la drague tribord, simplement en dévirant la fune. Sous son propre poids et celui de son contenu, la drague tribord s'est décrochée de celle de bâbord.

Les dragues sont reliées à leur fune par une patte d'oie rigide afin d'être toujours tractées dans leur axe. Leur poids est de 150 kg auxquels il faut ajouter le poids de la charge éventuelle de chaque drague. Selon le patron, la drague bâbord contenait une charge d'environ 150 kg constituée de coquilles mais aussi de cailloux.

La vitesse de remontée des dragues est de 100 mètres en 3 minutes. Lors de la remontée, le navire est stoppé sans erre.

On peut donc conclure que c'est l'extrémité de l'une des barres, ou peut-être une ou plusieurs dents, qui ont heurté la coque en bois du navire, occasionnant vraisemblablement la voie d'eau et constituant ainsi le **facteur déterminant** de l'accident.

5.2.2 L'alarme de montée d'eau et le dispositif d'assèchement

Le patron a entendu l'alarme de montée d'eau alors qu'il venait de remettre à l'eau ses deux dragues et qu'il filait les funes. Dès qu'il a entendu l'alarme, il l'a acquittée puis soulevé le panneau de pont donnant accès au compartiment machine. L'eau recouvrait déjà les plaques métalliques du parquet. Il n'a constaté aucun bouillonnement et, durant un court instant, il a même pensé que le niveau montait moins vite.

Les deux pompes attelées et la pompe de cale électrique étaient toutes en fonction. Mais seule la pompe électrique concourait à l'assèchement car, le niveau ayant atteint la prise d'air du moteur, celui-ci s'est rapidement étouffé.

La visite du compartiment moteur avait été effectuée le matin même par le patron lors du lancement de son moteur. D'après le patron, le navire n'avait jamais connu de problème d'entrée d'eau.

Sur une unité de cette taille, 11,98 m de long pour une largeur maximum de 4,03 m, la partie réservée au compartiment moteur est très réduite. Le moteur est centré dans l'axe du navire et placé très bas, le fond du carter touchant presque la carène. Deux caisses à gazole de 1400 litres chacune sont disposées de chaque côté du moteur, directement contre la coque. Le navire ne possède pas réellement de cloison étanche.

De fait, toutes les parties du navire sont communicantes (cf. chapitre 2.2). Le volume global interne de la coque est évalué à environ 40 m³. Le navire a coulé entre quinze et vingt minutes à partir du déclenchement de l'alarme.

Cet absence de cloisonnement constitue un **facteur aggravant** des conséquences de l'accident.

Par ailleurs, du fait des bruits liés à la manœuvre des dragues, le patron et son matelot n'ont pas entendu immédiatement l'alarme lorsqu'elle celle-ci s'est déclenchée, mais seulement après que les dragues aient été remises à l'eau.

Il semble donc que, en raison des bruits ambiants sur le pont lors du relevage des dragues et leur remise à l'eau, le niveau sonore de l'alarme n'ait pas été suffisant pour être audible par un équipage en pleine activité.

Ceci a retardé la mise en œuvre de la pompe d'assèchement attelée, qui s'est trouvée inopérante, le patron n'arrivant pas à atteindre les vannes et le moteur étant rapidement noyé. On peut considérer que le niveau sonore insuffisant de l'alarme de montée d'eau constitue un second **facteur aggravant** des conséquences de l'accident.

6 SYNTHÈSE

Alors qu'il remonte ses dragues à coquilles, celles-ci s'emmêlent et viennent percuter les œuvres vives à un endroit où celles-ci ne sont pas protégées.

La voie d'eau ainsi provoquée n'est détectée qu'avec retard du fait du niveau de bruit sur le pont et d'une faible puissance du signal d'alarme de montée d'eau, ne permettant pas au patron de disposer la pompe de cale attelée, avant que le moteur ne s'arrête.

Le navire est évacué dans le bon ordre après émission d'un signal de détresse.

Le navire ne sera pas renfloué.

7 RECOMMANDATIONS

Le *BEA*mer recommande :

A l'administration chargée des contrôles de sécurité :

- 7.1** de vérifier que le niveau sonore des alarmes de montée d'eau permet d'entendre celles-ci depuis le pont, lorsque le navire est en exploitation ;
- 7.2** d'encourager la mise en place de commandes à distance des vannes essentielles (coque, assèchement) ;
- 7.3** de s'assurer de la cohérence entre les mentions portées sur les rapports de mise en service (en l'espèce les cloisons étanches) et la réalité.

LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Cartographie

Décision d'enquête

La Défense, le 09 février 2006

0 0 0 0 3 0



DÉCISION

Le directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;

- Vu la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu l'arrêté ministériel du 17 février 2004 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu l'arrêté ministériel du 18 Juillet 2005 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu le SITREP SAR NR 0066 / UNIQUE du CROSSA ETEL en date du 07 février 2006 ;

DECIDE

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant le naufrage du chalutier / coquillier *LES DAUPHINS*, immatriculé MN 343131, survenu le 7 février 2006 à 6 milles dans le NNW de la Pointe de Chassiron.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que ces événements comportent pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment le titre III de la loi sus-visée et la résolution A.849 (20) de l'organisation maritime internationale.

Pour l'Administrateur général de 2^{ème} classe
des affaires maritimes SCHINDLER

P.i. l'Administrateur en chef de 1^{ère} classe
des affaires maritimes VERLET



Cartographie



Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer
En charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Tour Pascal B – Antenne 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

