



Rapport d'investigation préliminaire

PETITE FLEUR

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

DISPARITION EN MER D'UN MARIN DU CHALUTIER *PETITE FLEUR* SURVENUE LE 9 OCTOBRE 2011 À 60 MILLES DANS L'OUEST DE LA POINTE DE PENMARC'H

NAVIRE ET ÉQUIPAGE



Le navire de pêche *PETITE FLEUR*, immatriculé au Guilvinec, est un chalutier en acier construit en 1977.

Longueur : 19,50 mètres - largeur : 6 mètres - jauge brute : 49,61 tx - puissance de propulsion : 324 kW.

Il pratique la pêche au chalut de fond et effectue des marées de 10 jours maximum. Il vend habituellement à la criée du Guilvinec.

Le navire est armé, conformément à sa décision d'effectif, par quatre hommes d'équipage. La passerelle doit disposer de l'alarme homme mort, le système anticollision du radar doit être activé et la durée à la mer ne doit pas excéder 10 jours. Le port du VFI sur le pont de travail est obligatoire.

Le marin disparu, embarqué comme matelot, est inscrit maritime depuis 1999. Il est à bord du *PETITE FLEUR* depuis août 2010 en qualité de second pont ou marin pêcheur qualifié.

Les 4 membres d'équipage sont à jour de leur visite médicale.

LES FAITS

Météo

Vent 280/18 nœuds - mer 3 – visibilité supérieure à 10 kilomètres.

Heures locales (UTC+2)

À 12h30, le lundi 26 septembre 2011, le chalutier *PETITE FLEUR* quitte le port du Guilvinec pour se rendre sur ses lieux de pêche.

À 01h30, le dimanche 9 octobre, alors que le navire est en pêche à la position 47°31',7N - 006°06'W, le matelot vient remplacer le patron qui est de quart à la passerelle.

Avant de quitter la timonerie, ce dernier introduit la route dans le traceur et donne pour consigne au matelot de rappeler au chef mécanicien, qui doit le relever à 04h00, de le réveiller à 06h30.

À 01h45, le patron va se coucher.

À 09h10, le patron se réveille, s'habille et se rend dans la cuisine.

À 09h15, le chalutier se trouve par 47°41',116N-005°46',756W. En arrivant dans la cuisine, alors que le café bout sur la gazinière, le patron regarde sur le pont par la porte et n'aperçoit personne. Il monte à la passerelle qu'il trouve déserte.

Bien que le *PETITE FLEUR* navigue toujours sous pilote automatique, le patron constate que, peu avant 07h00, le navire a dévié de la route tracée.

Il pense que le marin de quart est aux toilettes mais ne le trouve pas. Il descend au poste équipage et constate que le chef mécanicien et le second pont sommeillent dans leur couchette ; le matelot de quart n'a donc pas été relevé.

À 09h25, le patron réveille les deux marins et les informe qu'il ne trouve pas le matelot de quart. Les recherches entreprises à bord pour le retrouver restent infructueuses.

À 10h15, le navire se trouve par 47°42',8N - 005°51'W. Le matelot restant introuvable, le patron appelle en HF sur 2182 kHz le CROSS Étel pour signaler la disparition du matelot. L'appel sur 2182 kHz est reçu par le CROSS Corsen. Le patron contacte par VHF les chalutiers sur zone.

À 10h17, le CROSS Corsen avise par téléphone le CROSS Étel de cette disparition.

À 10h34, le CROSS Étel met en œuvre un avion de type Falcon 50 *RESCUE XB* de la Marine nationale. Dans le même temps, le COM Brest dérouté un Atlantique 2 *WB* en patrouille. CROSS Étel émet Mayday Relay sur HF 2182.

À 10h41, le chalutier *COPPELIA* accuse réception du Mayday Relay et se dérouté vers la zone de recherche.

À 11h03, le chalutier *HORIZON*, initialement informé de la disparition du matelot par le patron du *PETITE FLEUR*, et le *LOCLÉADE* se rendent également dans le secteur.

À 11h12, le CROSS Étel met en œuvre l'hélicoptère *GUÉPARD ZULU* médicalisé de Lanvéoc Poulmic.

À 11h27, le CROSS Étel émet un message Mayday Relay par safetynet.

À 11h46, l'hélicoptère *GUÉPARD ZULU* décolle.

À 11h47, l'*ATL2 WB* débute les recherches.

À 11h59, le F50 *RESCUE XB* est au décollage.

À 12h19, le navire de charge *MCL EXPRESS* répond au safetynet et se rend sur zone.

À 12h41, le F50 *RESCUE XB*, désigné OSC par le CROSS, arrive sur zone et relève l'*ATL2 WB*.

À 13h22, l'hélicoptère *GUÉPARD ZULU*, en fin de potentiel, quitte la zone de recherches.

À 14h00, l'hélicoptère *GUÉPARD ZULU* se pose à Lanvéoc Poulmic. Le *MCL EXPRESS*, arrivé sur zone débute les recherches.

À 16h15, le CROSS libère le *MCL EXPRESS*

À 17h42, le F50 *RESCUE XB* quitte la zone. Les recherches se poursuivent avec les moyens nautiques.

À 20h00, les navires de pêche quittent progressivement la zone, à l'exception du *PETITE FLEUR*.

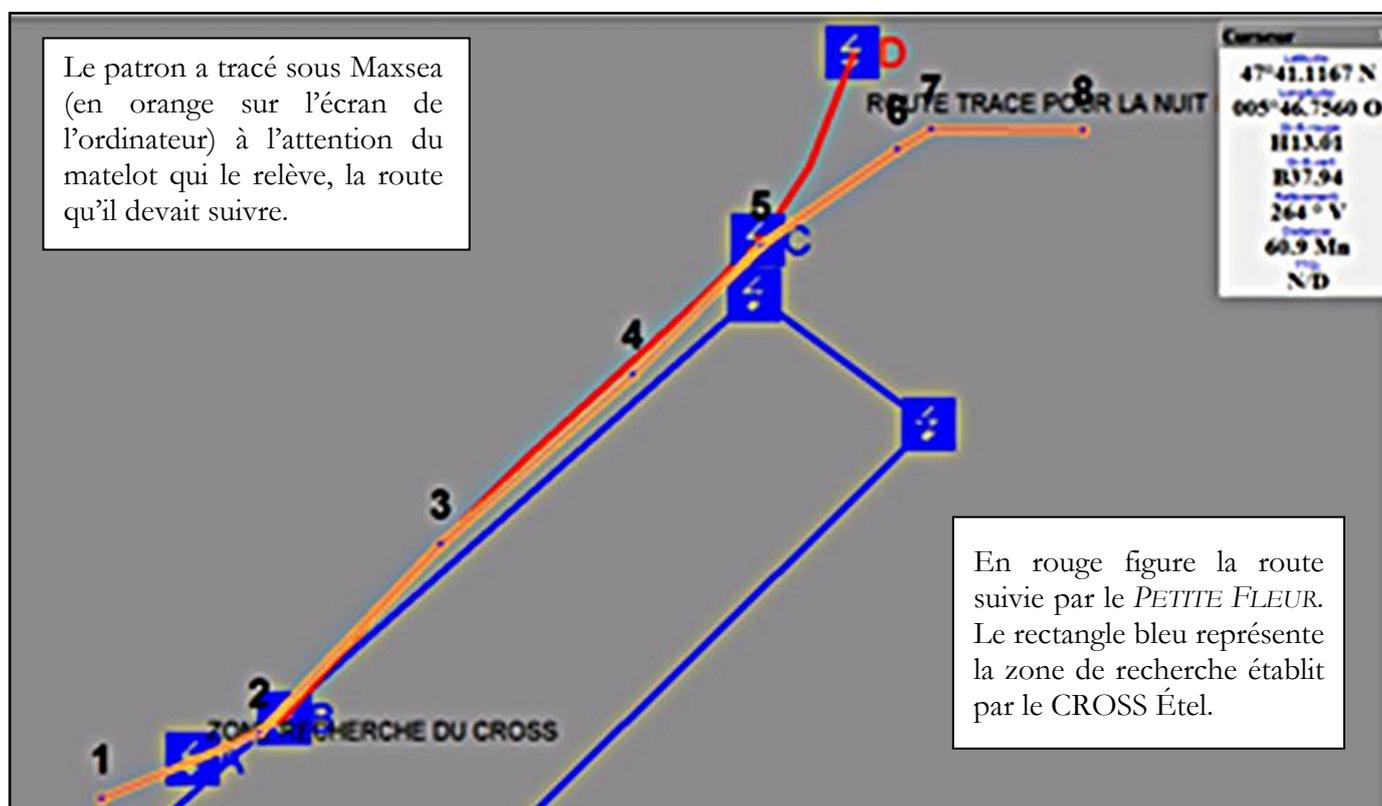
À 20h30, le CROSS Étel met fin aux opérations de recherche dirigées.

Le lundi 10 octobre 2011, les chalutiers *GWENN EMMA* et *PETITE FLEUR* effectuent de nouveaux des recherches jusqu'à la tombée de la nuit.

Le mardi 11 octobre 2011 à 3h15, le chalutier *PETITE FLEUR* arrive au port du Guilvinec.

CONSÉQUENCES

Le matelot du chalutier *PETITE FLEUR* est porté disparu.



OBSERVATIONS

Point 1 : le matelot prend son quart à 01h30.

Point 2 : à 02h30, le matelot change son cap pour venir suivre la route assignée par le patron (47°32',3N-006°03',7W).

Point 5 : le *PETITE FLEUR* dévie de sa route vers 06h30 (47°39',8N-005°52',9W).

1. Lorsqu'à 09h10 le patron se rend à la cuisine, le café bout sur la gazinière. La cafetière d'une contenance maximale de 1,5 litre n'est pas vide. Ne connaissant pas la quantité exacte de café mis à chauffer par le matelot, on ne peut estimer à quelle heure il s'est mis à bouillir et à s'évaporer. Ce renseignement, facteur crucial, n'a pas été communiqué au CROSS Étel. Il aurait très probablement influé sur l'organisation des recherches.

Vers 09h15, le patron monte à la passerelle. Le navire se trouve par 47°41',117N-005°46',756W. Depuis le point 5, bien que le pas de l'hélice et les paramètres du moteur sont, selon le patron, identiques à ceux établis lors du changement de quart, le navire a dévié de sa route.

Le CROSS n'est informé de la disparition du matelot qu'à 10h15.

2. Un document unique de prévention se trouve à bord du navire en passerelle. Ce document est à jour et prévoit dans un de ses chapitres les risques liés à la chute d'un homme à la mer.

3. Le pont supérieur du chalutier, sur lequel il existe une sortie directe par l'arrière de la passerelle, est couvert d'un revêtement antidérapant et entouré d'un garde corps (batayoles) d'un mètre de hauteur sur l'intégralité de son pourtour.
4. Lors de sa chute à la mer, le matelot de quart ne portait pas de VFI. Cinq équipements de ce type se trouvent à la passerelle. Ils sont portés en permanence par les marins lorsqu'ils se trouvent sur le pont de travail. De plus, le matelot possède son propre VFI de type boléro.
5. La décision d'effectif du 8 mars 2007 autorise une navigation avec un équipage de quatre marins sous réserve, entre autres, que le navire soit équipé d'une *alarme homme mort* en passerelle et que la durée de *la marée n'excède pas 10 jours*. Le chalutier *PETITE FLEUR* a appareillé le 26 octobre 2011 à 12h30, ce qui correspond à 14 jours en mer. Par ailleurs, le système de vigilance de veille *homme mort* n'était pas activé au moment des faits. Selon le patron, il ne l'est qu'occasionnellement.

CONCLUSIONS

Comme aucun facteur météorologique ou technique n'explique une chute à la mer du matelot de quart, il n'est pas écarté que cette chute soit volontaire.

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

ENSEIGNEMENTS

Pour les patrons des navires de pêche

Dans ce type d'évènement, tous les renseignements doivent être immédiatement communiqués au CROSS.

Le système de vigilance, dit de *l'homme mort*, doit être mis en service quand un marin assure seul le quart de nuit.



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