



# Rapport d'enquête simplifié

**ÉCHOUEMENT DU CHALUTIER *L'ESTRAN*, LE 20 JANVIER 2014  
DANS LE PORT DE SAINT-GUÉNOLÉ-PENMARC'H**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : janvier 2015

# ÉCHOUEMENT DU CHALUTIER *L'ESTRAN*, LE 20 JANVIER 2014 DANS LE PORT DE SAINT-GUÉNOLÉ-PENMARC'H

## LE NAVIRE



*Le chalutier L'ESTRAN à quai au port de Saint-Guénolé*

Le navire de pêche *L'ESTRAN*, immatriculé au Guilvinec sous le numéro GV 898455, est un chalutier en acier, construit en 2005.

### Caractéristiques principales :

Longueur hors-tout : 22,85 m ;  
Largeur : 7,71 m ;  
Jauge : 180,18 UMS ;  
Puissance de propulsion : 407 kW.  
Genre de navigation : Pêche au large.

Il pratique la pêche au chalut et sort en général pour deux semaines. La pêche est vendue habituellement à la criée de Saint-Guénolé.

Ce chalutier est la propriété de l'armement L'Estran.

*L'ESTRAN* est un navire bien entretenu. Sa dernière visite de sécurité date du 19 juin 2013.

Son permis de navigation, pour une navigation en 2<sup>ème</sup> catégorie, est valable jusqu'au 18 juin 2014.

## L'ÉQUIPAGE

Le navire est armé, conformément à sa décision d'effectif, par cinq hommes d'équipage :

- 1 patron,
- 1 mécanicien,
- 3 matelots.

Le patron est titulaire du brevet de patron de pêche et du certificat de motoriste.

Le mécanicien est titulaire du permis de conduire les moteurs et du diplôme de mécanicien 750 kW. Il est dérogataire sur ce navire.

L'aptitude médicale du patron est échue depuis le 30 novembre 2013.

## LES FAITS

Météo (origine : sémaphore de Penmarc'h) :

Vent 30° / 2 / Mer : 2 / visibilité 13 milles.

Marée : coefficient 78, basse-mer à 13h15, hauteur : 1,35 m.

### Heures locales (UTC+1)

**Le 20 janvier 2014 à 10h00**, le chalutier *L'ESTRAN* est au quai de Kruguen du port de Saint-Guénolé. Il appelle la capitainerie pour la prévenir de son départ pour une marée de pêche.

À **10h15**, *L'ESTRAN* appareille. Le patron engage son navire à vitesse réduite dans le chenal de sortie du port et il est poussé par un vent de nord-ouest et par le jusant. Aucune correction de cap n'est effectuée, le navire dérive sur bâbord et s'échoue.

Le patron effectue plusieurs manœuvres, notamment en s'aidant de son propulseur d'étrave, pour tenter de déséchouer le navire mais sans succès.



*L'ESTRAN échoué dans le port de Saint-Guénolé*

À **10h20**, le patron demande à l'équipage d'aller inspecter les différents compartiments ; le contrôle confirme l'absence d'entrée d'eau.

À **10h30**, alerté par la capitainerie, l'armement appelle la SNSM.

À **10h40**, le canot SNSM *PRINCE D'ECKMÜHL* est sur zone et tente de remorquer *L'ESTRAN* vers le chenal.

À **10h50**, *L'ESTRAN* ne bougeant pas, la remorque entre les deux navires est larguée. Le patron demande au mécanicien de stopper les moteurs.

À **10h58**, les pompiers sont avisés de l'échouement du chalutier. Ils mettent en œuvre un hélicoptère pour hélitreuillage de l'équipage.

À **11h15**, à l'initiative de l'armement, une bride pleine est acheminée à bord avec le concours des pompiers, et mise en place pour obturer l'évent de la cuve à gazole afin d'éviter tout risque de pollution en particulier.

À **11h20**, les pompiers évacuent par Zodiac les 3 matelots de *L'ESTRAN* qui ont refusé l'hélitreuillage. Le patron et le mécanicien restent à bord.

À **11h35**, le chalutier a pris de la gîte. En se rendant à la machine, le mécanicien constate que le liquide hydraulique de la caisse de service s'écoule par son évent. Il n'observe aucune entrée d'eau.

À **11h40**, l'embarcation des pompiers est de retour le long du chalutier. Ils demandent au patron et au mécanicien d'évacuer le navire. Le mécanicien embarque mais le patron refuse à plusieurs reprises. Après discussion, le patron accepte finalement de quitter le bord.

Entre **12h30** et **13h00**, le patron et l'armateur veulent monter à bord mais les pompiers refusent. Craignant une entrée d'eau, l'armateur et le patron demandent aux pompiers de transférer les moto-pompes se trouvant sur le canot SNSM à bord de *L'ESTRAN*. Les pompiers acceptent mais disent qu'ils doivent d'abord installer un barrage flottant.

À **13h30**, l'armateur réitère sa demande et insiste pour faire embarquer les équipements de pompage et appareiller son navire *LES CALANQUES* pour assistance. Cette demande restera vaine.

À **13h50**, début de la mise en place du barrage.

À **14h05**, fin de la mise en place du barrage.

Compte tenu de la montée de l'eau, il va s'avérer par la suite impossible de transférer les moto-pompes à bord.

À **14h30**, le chalutier *L'ESTRAN* ne s'est pas redressé. L'eau monte sur le pont arrière par les sables de décharge. Le navire commence à se remplir d'eau par le panneau situé au-dessus du local barre, sans doute mal fermé et peu étanche. La porte étanche entre le local barre et la machine étant restée ouverte, l'eau passe dans le local machine. Puis, la marée ayant continué à monter et le navire ne redressant pas, l'eau passe par le panneau sous pont couvert et envahit le navire.

## CONSÉQUENCES

*L'ESTRAN* s'est rempli d'eau. L'armement fera appel à une entreprise spécialisée pour le désécher.

Les dégâts sont importants : l'appareillage électrique et électronique ainsi que les moteurs seront remplacés.

Il n'y a pas eu de pollution.

*L'ESTRAN* sera déséchoué dans la nuit du 30 janvier par une entreprise spécialisée et mis à quai.

Il sera réparé dans un chantier de Lorient (durée des travaux de l'ordre de 9 mois).

## OBSERVATIONS - ANALYSE

En quittant le navire, l'équipage n'a pas fermé toutes les portes étanches et la vérification de cette fermeture n'a pu être ensuite effectuée en raison de l'interdiction d'accès au navire.

Les panneaux de pont au-dessus du local barre et sous pont couvert étant mal fermés, l'eau a envahi le navire en passant d'abord par le local barre et ensuite par le panneau sous pont couvert.

À proximité du lieu de l'échouement, les chalutiers qui sortent du port de Saint-Guénolé ont l'habitude de raser les bouées latérales vertes du côté des hauts fonds.

*L'ESTRAN* a frôlé ces bouées et le patron n'a pas été assez attentif à sa route. En restant dans l'axe du chenal, le chalutier aurait bénéficié d'une profondeur de 2,50 m sous la quille.

Un AVURNAV du 21 janvier 2014 indiquait que la bouée latérale bâbord numéro 2 de la petite passe était signalée disparue (fait signalé par la capitainerie).

Le patron déclare avoir été gêné par cette situation. Cependant, les autres bouées latérales étaient présentes. De plus, le patron a l'habitude de fréquenter ce chenal.

Selon l'armateur toutefois, pour avoir un alignement correct, il conviendrait de mettre en place deux espars verts supplémentaires.

L'article R304-2 du Code des ports maritimes précise : « Dès qu'un officier de port, officier de port adjoint, surveillant de port, ou auxiliaire de surveillance a connaissance d'un sinistre ou qu'un navire, bateau ou engin flottant est en difficulté dans la limite administrative du port ou la partie fluviale de la zone maritime et fluviale de régulation, il alerte le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) territorialement compétent, conformément aux procédures définies conjointement par l'autorité portuaire et le directeur départemental des services d'incendie et de secours ».

Dans le cas présent, le CODIS qui a été alerté par la capitainerie a entièrement géré cet événement mais une préparation coordonnée à faire face à ce type d'événement a fait défaut.

## CONCLUSIONS

L'échouement de *L'ESTRAN* dans le port de Saint-Guénolé-Penmarc'h a pour origine un manque d'attention de la part du patron.

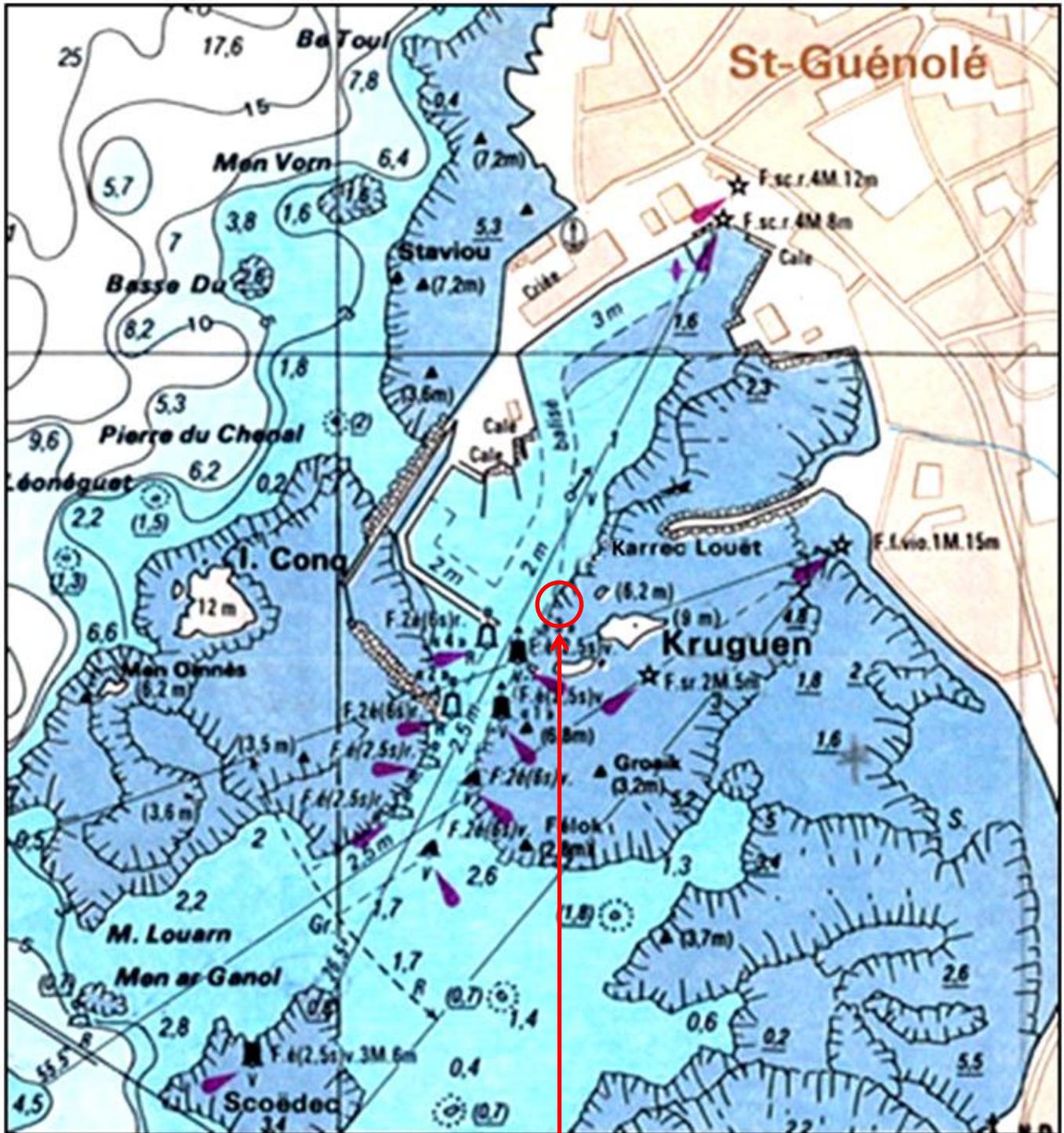
L'absence d'une bouée latérale, signalée par un AVURNAV, n'est pas un facteur contributif dans cet événement.

La non-fermeture de portes étanches a conduit à l'invasion du navire.

Le déséchouement du navire ce jour-là aurait nécessité une meilleure coordination des différents intervenants.

## ENSEIGNEMENTS

- 1 - 2015-E-001 : Une vigilance accrue notamment dans un chenal étroit, aurait permis d'éviter l'échouement.
- 2 - 2015-E-002 : La fermeture de toutes les portes étanches aurait permis d'éviter d'aggraver les conséquences de l'échouement.
- 3 - 2015-E-003 : L'existence préalable d'un plan coordonné d'intervention (autorité portuaire /CODIS/armateur) aurait facilité la gestion de cet événement de mer survenu dans les limites administratives du port, et permis, en particulier une meilleure prise en compte des attentes de l'armateur.



Position de l'échouement  
de L'ESTRAN



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)



FRANCE  
2009092411