



Rapport d'enquête simplifié

**NAUFRAGE DU COQUILLIER *ALEXIS*
LE 2 JANVIER 2014 AUX ABORDS DE PORSPODER (29)**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : décembre 2014

NAUFRAGE DU COQUILLIER *ALEXIS*

LE 2 JANVIER 2014 AUX ABORDS DE PORSPODER (29)

LE NAVIRE :



Coquillier ALEXIS au Moulin Blanc/ Brest
(Crédit photo : F. Le Saux).

L'*ALEXIS* est un navire en bois, avec une seule cloison avant machine non étanche, construit en 1970 par le chantier Tanguy à Douarnenez, immatriculé BR 221335.

Principales caractéristiques :

Longueur hors-tout	: 9,57 m ;
Largeur	: 3,89 m ;
Jauge	: 9,14 UMS ;
Puissance de propulsion	: 118 kW ;
VHF	: 1 fixe 1 portable SMDSM ;
Radeau	: Classe V Pro ;
Balise	: SARSAT/COSPAS (toit de la timonerie).
Assèchement	: 1 pompe attelée au MP 1 pompe électrique

Navire exploité à Saint-Brieuc jusqu'à son achat en juin 2013 par l'actuel patron-armateur.

Exploitation : palangre été 2013 (Saint-Pabu), puis coquille en rade de Brest campagne 2013/2014.

Visite de sécurité à Saint-Quay-Portrieux le 25 janvier 2013, permis de navigation renouvelé jusqu'au 24 janvier 2014 en 3^{ème} catégorie.

Prescription : lors d'un prochain carénage, reprendre l'étanchéité des jambettes sur l'arrière du navire, de chaque bord.

Dernière visite spéciale coque à sec le 8 juin 2012 à Saint-Brieuc (inspecteur de Paimpol/présence d'un charpentier de marine). Aucun défaut n'est décelé sur la coque et sur la structure.

Octobre 2013, étanchéité râblure de quille refaite et élément massif d'étambot remplacé (chantier naval Saint-Pabu). L'armateur actuel a en effet constaté une infiltration d'eau dans la cale.

Contexte :

Nuit du 26 au 27 décembre 2013, le navire s'échoue plage du Moulin Blanc à Brest. L'armateur précise qu'il est victime d'un acte de malveillance (amarres larguées).

Navire déséchoué par équipage le 27 décembre. Aucune avarie sur œuvres vives ni équipements. Néanmoins, 4 virures des œuvres mortes portent des traces de choc tiers avant bâbord ; réparation provisoire (fixation de doublantes contreplaqué) effectuée par charpentier de marine.

Puis reprise de la coquille Saint Jacques en rade de Brest en attendant des conditions météo favorables pour transiter vers Saint-Pabu (Aber Benoît) pour réparations définitives.

L'ÉQUIPAGE

Patron-armateur titulaire du certificat de capacité et du permis de conduire les moteurs marins, à jour de sa visite médicale. Il était seul à bord lors de l'accident.

Navire armé à 2 marins en exploitation.

LES FAITS

Heures locales (UTC+1)

Météo (source : sémaphore Stiff) : vent 180° force 9 – mer 4 – visibilité 2 milles.

Marées :	Coeff	104/107
	BM	11h40
	PM	17h43

Heure de coucher du soleil : 17h34.

Le **jeudi 2 janvier 2014 à 14h30**, appareillage de Pors Beac'h (Logonna Daoulas-rade de Brest) à destination de Saint-Pabu.

Il remorque une annexe en polyester de 4,00 m de long, qui lui sert à débarquer à Saint-Pabu.

Auparavant, le patron a : consulté les prévisions météo (site internet Windguru, voir ci-après), contrôlé les pompes d'assèchement, les instruments de navigation et radios, inspecté la réparation provisoire bordé bâbord.

Il porte un VFI de type boléro.

Vers **18h00**, il double la Pointe Saint-Mathieu et rentre dans le chenal du Four. L'état de la mer lui paraît favorable.

Entre **20h00** et **20h30**, il embouque le chenal méridional de Portsall. À la roche du Petit Melgorn (Porspoder), l'alarme de niveau d'eau de la cale machine retentit. Le patron inspecte la zone de réparation provisoire des bordés et ne constate pas d'entrée d'eau. Il observe cependant que le niveau d'eau monte malgré l'action des deux pompes d'assèchement.

Puis le moteur cale, est relancé, mais cale à nouveau. Désespéré, le navire dérive vers la côte sous l'effet de la houle et du vent. Le patron ne tente pas de mouiller l'ancre, disposée sur la plage avant.

À **20h45**, le patron informe le CROSS Corsen sur le canal VHF 16 de sa situation critique.

De **20h46** à **20h52**, diffusion par Corsen d'un Mayday Relay sur canal 16 puis mise en œuvre SNS 284 (Lanildut) et hélicoptère Marine nationale de Lanvéoc Poulmic.

À **21h22**, l'*ALEXIS* talonne (cf. carte); le patron informe le CROSS qu'il évacue son navire et monte à bord de l'annexe. Il allume tout l'éclairage de bord, dont le projecteur. Il emporte une bouée couronne, une brassière de sauvetage et des signaux pyrotechniques. L'annexe n'étant pas motorisée, il se propulse à la godille. Le vent a fortement fraîchi et les vagues déferlent.

À **21h25**, la SNS 615 d'Argenton de type pneumatique semi-rigide, qui a aussi appareillé, a visuel sur l'annexe. Le patron de l'*ALEXIS* a perdu son avion après avoir touché un écueil. Il s'est blessé au poignet et son embarcation dérive au milieu des vagues déferlantes.

À **21h36**, la SNS 615 passe une remorque à l'annexe, l'éloigne de la zone dangereuse, puis embarque le naufragé.

À **22h04**, la SNS 615 est à quai à Argenton.

À **22h10**, l'hélicoptère Marine nationale dépose une équipe médicale à Argenton.

À **22h53**, naufragé pris en charge par sapeurs-pompier et dirigé vers l'hôpital de Brest.

CONSÉQUENCES

Patron blessé légèrement sans arrêt de travail.

Le navire s'est disloqué.

OBSERVATIONS/ANALYSE

La météo :

Prévisions Météo France du 2 janvier 2014 :

Deux BMS ont été diffusés sur VHF canal 79 par le CROSS Corsen :

- Bulletin météo spécial (BMS) côte n° 4 de 04h55 UTC zone de La Hague à Penmarc'h : avis de grand frais à coup de vent valable du 2 janvier à 16h00 UTC au 3 janvier à 12h00 UTC au moins. Vent secteur Sud 7 à 8 Beaufort, virant sud-ouest en milieu de nuit en mollissant temporairement 7. Rafales. Informations complémentaires : mer s'atténuant temporairement forte à très forte aujourd'hui, puis redevenant grosse sur Pointe Bretagne vendredi matin avec une longue houle d'ouest s'amplifiant 6 à 7 mètres.
- Nouveau BMS côte n° 5 à 15h57 UTC, émis dans des termes à peu près similaires : vent secteur sud à sud-ouest 7 à 8 Beaufort virant sud-ouest en milieu de nuit en mollissant temporairement 7 avec rafales et houle s'amplifiant en journée de 5 à 7 mètres, valable jusqu'au 4 janvier 2014 à 00h00 UTC au moins.

Prévision site Internet Nord-Américain Winguru, consulté par le patron et spécialisé pour des « spots » de surf répertoriés :

- Ce site donne : vitesse et direction du vent, hauteur et direction vagues (avec pas de 3 heures). Quatre « spots » sont répertoriés le long du trajet suivi par l'*ALEXIS* : Brest Le Moulin Blanc, Plouzané Le petit Minou, Plougonvelin Le Trez-Hir. Pour l'après-midi et la nuit du 2 au 3 janvier 2014, il est prévu un vent

de secteur sud-ouest 5 à 6 Beaufort. La hauteur prévue des vagues est en moyenne de 4,4 m.

La navigation :

Distance à parcourir jusqu'à Saint-Pabu : 43 milles.

Distance parcourue jusqu'au lieu du naufrage : 32 milles.

Vitesse moyenne durant la navigation : 5,3 nœuds.

L'*ALEXIS* est soumis à un courant de marée défavorable pour sortir de la rade et du goulet de Brest. Vers 18h00, la nuit tombe. Il double la pointe Saint-Mathieu pour emprunter le chenal du Four vers le nord, alors que le début de jusant le soumet à un courant de marée portant au sud, opposé à la direction du vent (secteur sud-ouest). Cette configuration, dans un contexte de renforcement du vent et de courant de vive eau, aggravé par une houle de plus de 4 mètres, lève une mer très formée particulièrement aux abords des zones rocheuses. Le patron juge que la mer est peu agitée avant d'embouquer le chenal méridional de Port-sall. Le patron de la SNS 615 d'Argenton rapporte du vent très fort et des vagues déferlantes sur les lieux du naufrage. L'éclairage extérieur du navire et la connaissance de sa position GPS ont permis de repérer rapidement le naufragé. La balise RLS n'a commencé à émettre que dans la matinée du 3 janvier puis durant plusieurs jours. Elle n'a pas été retrouvée. L'*ALEXIS* a sombré plus tard et seuls quelques débris ont été retrouvés à la côte.

La voie d'eau :

L'origine de la voie d'eau reste inconnue. La réparation provisoire sur le bordé bâbord pouvait constituer un point faible, mais ne serait pas la cause de la voie d'eau selon le patron. On note cependant que l'échouement du navire dans la nuit du 26 au 27 décembre 2013 sur la plage du Moulin Blanc, s'est produit par un vent de sud-ouest force 7 à 8 et une mer forte à très forte.

Le navire, couché sur le flanc et soumis aux paquets de mer, a pu subir des contraintes inhabituelles.

Dans ces conditions, une fatigue des tuyauteries d'eau de mer en acier voire une amorce de rupture de carvelles de virures de bordé n'est pas exclue.

Le 2 janvier 2014, l'eau a envahi rapidement la cale, sans que le patron ne perçoive de choc ni ne remarque au préalable un comportement à la mer inhabituel de l'*ALEXIS*. A ce moment, il était soumis à une mer forte.

L'utilisation de l'annexe :

Le patron de l'*ALEXIS* a préféré évacuer en utilisant l'annexe plutôt que le radeau de survie, placé sur le toit de la timonerie ; dont l'accès lui a paru plus risqué.

CONCLUSION

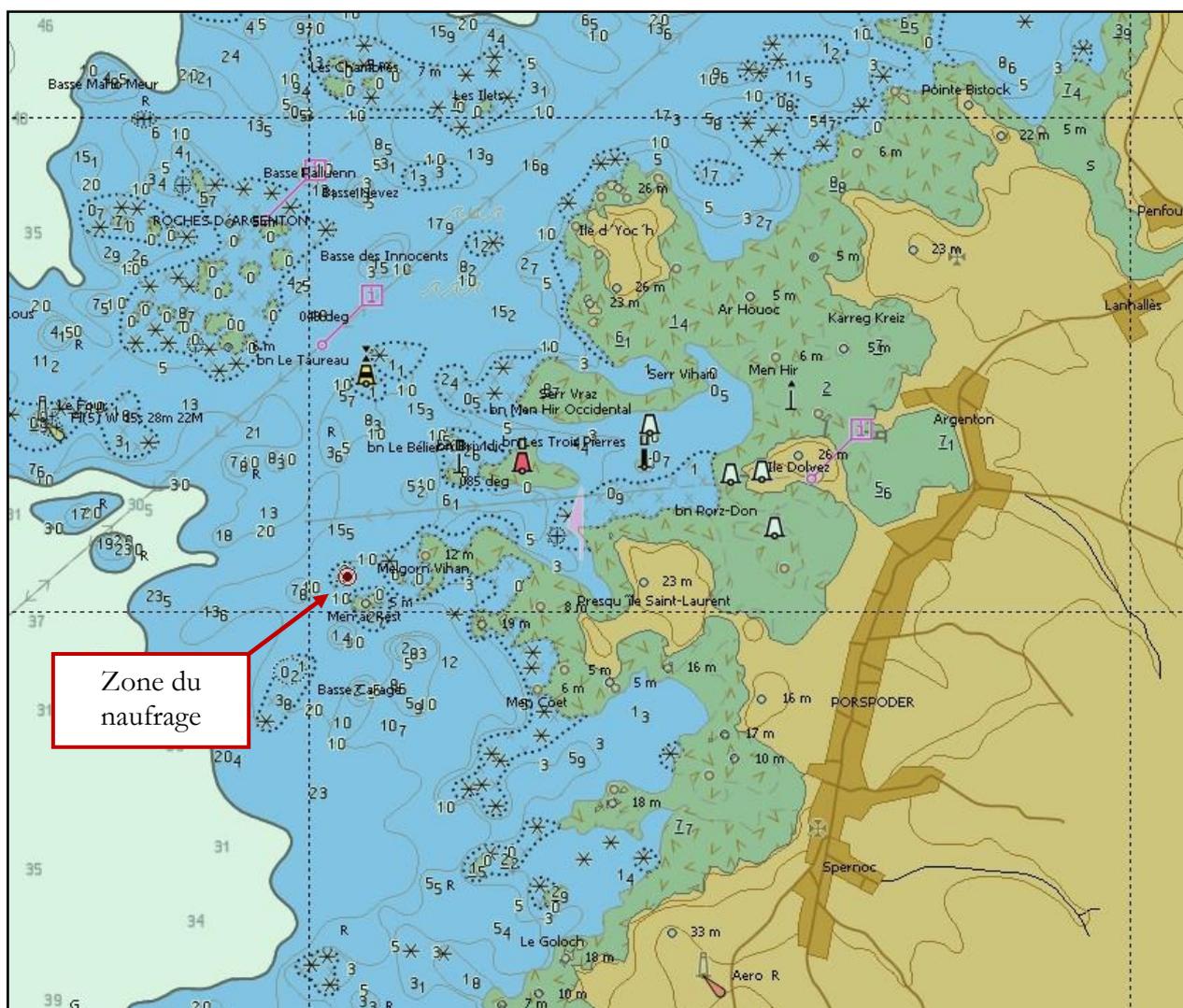
Le fait de ne pas consulter ou écouter les BMS n'a pas permis au patron d'anticiper la dégradation météo annoncée.

L'envahissement subit de la cale pourrait provenir donc d'une désolidarisation d'une virure de bordé ou de la rupture d'une tuyauterie d'eau de mer. Le fait que le navire ne dispose pas de cloisonnement étanche a aggravé les effets de la voie d'eau.

L'appareillage trop tardif de Pors Beac'h a empêché la progression de l'*ALEXIS* dans les conditions optimales de vitesse et de sécurité.

ENSEIGNEMENTS

- 1 - 2014-E-085 : Les paramètres météo (diffusion CROSS) et océanographiques, au regard des caractéristiques du navire, doivent être pris en compte lors de la planification du voyage.
- 2 - 2014-E-086 : Un compartimentage aurait sans doute permis de contenir l'invasion d'eau (cf. notamment les rapports du *BEA mer* : *LE PETIT COMÉDIEN*, *LA LICORNE*, *FLORENCE DOMINIQUE*). Par ailleurs une vigilance particulière est à apporter à l'état de corrosion des carvelles.
- 3 - 2014-E-087 : La ligne de mouillage doit être disponible et pouvoir être rapidement mise en œuvre et la procédure maîtrisée.
- 4 - 2014-E-088 : L'éclairage du navire a permis de localiser rapidement le naufragé à proximité.





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
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411