



Rapport d'enquête simplifié

**NAUFRAGE DU CHALUTIER POLYVALENT *FLORENCE DOMINIQUE*
LE 7 AOÛT 2013 DANS LE NORD-EST DE L'ÎLE DE BATZ**

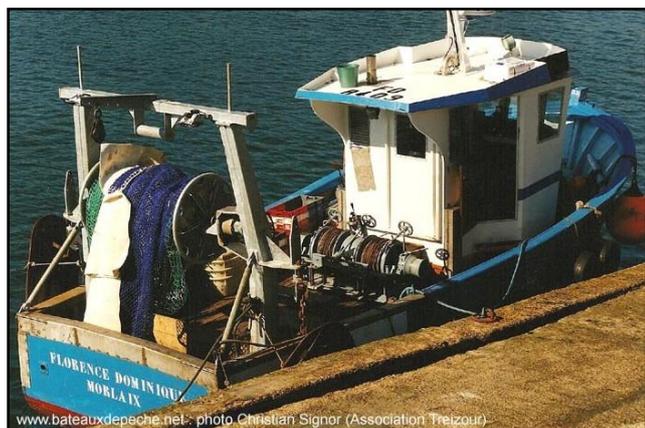


Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mars 2014

NAUFRAGE DU CHALUTIER POLYVALENT *FLORENCE DOMINIQUE* SUITE À UNE VOIE D'EAU LE 07 AOÛT 2013 DANS LE NORD-EST DE L'ÎLE DE BATZ (29)

LE NAVIRE



Le navire de pêche *FLORENCE DOMINIQUE*, immatriculé MX 221225, a été construit en 1969 par les chantiers Rolland de Plougasnou (29).

Caractéristiques principales :

- Coque : en bois ;
 - Longueur hors-tout : 9,98 m ;
 - Jauge brute : 12,51 UMS ;
 - Moteur : diesel Caterpillar de 105 kW ;
 - Sabords : 2 de chaque bord ;
 - Dalots : 3 de chaque bord ;
 - Pas de compartimentage ;
 - Pas de cale à poissons ;
 - Accès au moteur de propulsion et à l'appareil à gouverner par un panneau dans la timonerie ;
 - Alarme montée d'eau en bon état de fonctionnement.
 - Assèchement :
 - 2 pompes de 16 m³/heure, attelées au MP. Une, disposée en permanence en assèchement et l'autre, en pompe de lavage/incendie mais pouvant être utilisée également en assèchement.
 - 1 pompe électrique (débit non connu).
- Basé au port du Diben à Plougasnou (29) et accomplissant une navigation en 3^{ème} catégorie de navigation, le navire est armé en petite pêche.
- Son permis de navigation est valide jusqu'au 18 septembre 2013.

L'ÉQUIPAGE

La présence à bord d'un patron/mécanicien et d'un matelot est conforme à la décision d'effectif.

Le patron est apte à embarquer et possède les qualifications requises pour assurer la fonction.

Le certificat d'aptitude médicale du matelot est échu depuis le 07 mars 2013.

LES FAITS

Heures locales (UTC+2)

Le 07 août 2013 à Roscoff :

Basse mer : 01h25 Pleine Mer : 07h29 ; Coefficient : 80 ;

Météo : vent de nord-est force 2, mer belle (source : SITREP CROSS Corsen).

Le **06 août 2013**, en fin d'après-midi, le *FLORENCE DOMINIQUE* a été victime d'un incident mécanique au niveau de l'appareil à gouverner.

Selon le patron, après avoir terminé sa pêche à 10 milles dans le nord du port du Diben et voulant prendre une route sud, la barre reste bloquée toute à droite., C'est à la remorque du chalutier *PAX CHRISTI* qu'il rejoint le port aux alentours de **21h00**, soit 2 heures après la pleine mer.

Espérant repartir en mer le lendemain matin, le patron décide d'intervenir sur l'appareil à gouverner au cours de la nuit. Ne pouvant plus faire hisser son navire sur le quai, le patron décide de l'échouer sur la cale.

Vers **21h30**, il positionne le *FLORENCE DOMINIQUE* dans l'axe de cette dernière afin de faire monter son bateau le plus haut possible.

Après s'être échoué, le *FLORENCE DOMINIQUE* se couche sur bâbord. Le patron constate alors qu'il ne reste plus qu'un seul boulon sur les 6 servant à fixer la mèche au gouvernail. Il intervient en compagnie de son matelot pendant deux heures environ.

Peu après minuit, ils regagnent leurs domiciles respectifs et sont de retour à bord le **07 août à 04h45**.

Le *FLORENCE DOMINIQUE* est à flot à **05h00**. Aucune entrée d'eau particulière n'est constatée par le patron.

La réparation effectuée sur l'appareil à gouverner a été faite sur la partie immergée. Il n'y a pas eu d'intervention au niveau de l'étanchéité du tube d'étambot.

À **05h45**, le navire appareille du port du Diben pour rejoindre ses lieux de pêche à 10 milles dans le nord de la Pointe de Primel, après avoir vérifié le bon fonctionnement de la pompe d'assèchement.

En effet, tous les matins en mettant en marche le moteur, la pompe attelée disposée en assèchement se met à débiter. Au cours de la nuit, l'eau de mer s'infiltrait par les bordés.

À **07h00**, le *FLORENCE DOMINIQUE* arrive sur zone. L'équipage met en pêche. Il effectue une pêche à la ligne sur des épaves à une profondeur de 80 mètres environ.

Après une tentative infructueuse, le patron décide de faire route quelques milles plus au nord.

À cette position, le résultat est meilleur. Une quarantaine de kg de lieux jaunes et de maquereaux sont pêchés.

Vers **09h10**, l'alarme de montée d'eau se déclenche.

Le patron descend sous le pont et nettoie la crépine d'aspiration positionnée dans un puisard situé à l'arrière du moteur de propulsion.

Cette opération est effectuée tous les jours, voire plusieurs fois par jour.

Une fois cette dernière terminée, il remonte et se remet en pêche.

L'alarme voie d'eau se déclenche de nouveau quelques minutes après.

Le patron redescend et constate que l'eau a monté jusqu'au niveau du plancher.

Il dispose la pompe de lavage en assèchement et met la pompe électrique en marche.

À **09h23**, le patron, par VHF, alerte le CROSS Corsen et les navires sur zone et décide de faire route sud vers le port du Diben.

Le chalutier *GARLIZEN* croisant à proximité se dérouta.

À **09h26**, la vedette SNSM *NOTRE DAME DU TRÉGOR*, basée au port du Diben, est mise en oeuvre.

À **09h30**, l'hélicoptère NH Caïman de la Marine nationale est engagé.

Vers **09h45**, le niveau d'eau atteint la courroie des pompes attelées. Elles se mettent à patiner ce qui provoque une diminution du débit d'eau évacuée.

Le niveau d'eau continuant à monter, le patron décide d'arrêter le moteur et d'isoler les pompes d'assèchement.

Il réussit à isoler la pompe située à tribord. Ne pouvant plus faire le tour du moteur pour accéder à la pompe bâbord, la vanne de sortie de cette pompe restera en position ouverte.

À **09h49**, le *FLORENCE DOMINIQUE* se met à gîter fortement sur bâbord. Le patron demande à son matelot de mettre le radeau de survie à l'eau et d'y embarquer.

Il l'y rejoint au moment où la lisse bâbord atteint la surface de l'eau. Les deux marins sont équipés de leur VFI et munis d'une VHF portable.

Le bateau reste couché sur bâbord quelques minutes. L'eau s'engouffre dans la timonerie et sous le pont par le panneau d'accès resté ouvert.

À **09h55**, le navire s'enfonce verticalement par l'arrière et coule à pic à la position 48°51'38 nord et 003°49'3 ouest. Un effet de souffle important est audible.

À **10h07**, les naufragés embarquent sur le *GARLIZEN*, arrivé sur zone.

À **10h11**, ils sont transférés sur le canot SNSM *NOTRE DAME DU TRÉGOR*. Fin de mission pour l'hélicoptère.

À **10h42**, le *GARLIZEN* récupère la balise COSPAS SARSAT 406 Mhz du *FLORENCE DOMINIQUE*.

À **11h33**, arrivée du canot SNSM au port du Diben et prise en charge des naufragés par les services de secours pour un transfert vers l'hôpital de Morlaix.

OBSERVATIONS

La météorologie sur zone était favorable.

La pêche de 80 kg, effectuée depuis deux heures et demie, stockée dans des bacs sur le pont du navire, ne peut pas être à l'origine d'une perte de stabilité.

Seul un problème, qui s'est amplifié graduellement au niveau des œuvres vives, a pu permettre une entrée d'eau importante.

À chacune de ses investigations sous le pont, le patron surveillait si de l'eau ne pénétrait pas par le tube d'étambot ou par les bordés. Aucune entrée d'eau n'avait été détectée.

Par ailleurs, un carénage était programmé à la fin du mois d'août, au chantier des 7 Vents à Saint-Pol-de-Léon, pour remplacer les deux soufflages en bois (protection des bordés pour limiter le ragage des dragues) situés sur la partie arrière de chaque bord, sous et au-dessus de la ligne de flottaison.

CONSÉQUENCES

Le navire a sombré par 80 mètres de fond. L'épave a été localisée mais, compte tenu de son âge, ne sera pas renflouée.

Un arrêt de travail de 20 jours minimum a été délivré à l'équipage.

CONCLUSION

L'origine de la voie d'eau importante n'a pu être déterminée avec certitude. On observe cependant que :

- les entrées d'eau par le bordé étaient permanentes bien que maîtrisées.

- l'échouage la veille du naufrage a pu fragiliser les œuvres vives.

L'absence de compartimentage n'a pas permis de contenir l'invasion d'eau, ce qui a conduit au naufrage.

ENSEIGNEMENTS

- 1 - 2014-E-12 : Un compartimentage aurait permis de contenir l'invasion d'eau.
- 2 - 2014-E-13 : Les bordés des navires en bois doivent faire l'objet de contrôles réguliers et de réparations immédiates si nécessaire.



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