



Rapport d'enquête simplifié

**NAUFRAGE DU FILEYEUR *LE PETIT CORSE*
LE 18 DÉCEMBRE 2012 À PROXIMITÉ
DU PLATEAU DE LA GAMELLE AUX ABORDS D'AUDIERNE**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juin 2013

NAUFRAGE DU FILEYEUR *LE PETIT CORSE*

LE 18 DECEMBRE 2012 À PROXIMITÉ

DU PLATEAU DE LA GAMELLE AUX ABORDS D'AUDIERNE (29)

LE NAVIRE



Immatriculation : AD 850948,
Type : fileyeur,
Construction : 1994, en polyester,
Longueur hors-tout : 11,92 mètres,
Largeur : 4,2 mètres,
Jauge : 11,64 UMS,
Puissance de propulsion : 184 kW.

Pratique la pêche au filet et sort pour la journée.
Vente de la pêche habituellement à la criée de Poulgoazec.

Ce fileyeur est la propriété de son patron, c'est le seul navire qu'il exploite.

C'est un navire bien entretenu. Sa dernière visite de sécurité date du 12 mars 2012. Son permis de navigation en 3^{ème} catégorie est valable jusqu'au 12 mars 2013.

L'ÉQUIPAGE

Le navire est armé, conformément à sa décision d'effectif, par trois hommes d'équipage, un patron-mécanicien et deux matelots.

Au moment des faits, un passager se trouvait également à bord.

Le patron est titulaire du capitaine 200 et du permis de conduire les moteurs.

La dernière visite médicale du patron date du 27 janvier 2011, elle est valide pour une durée d'un an mais, sur sa fiche marin, la date de validité de cette visite est le 31 janvier 2013, ce qui constitue une anomalie.

LES FAITS

Météo (SITREP CROSS Corsen 2012/1653) :

Vent 310, 22 nœuds - mer 4 - visibilité 10 milles.

Heures locales (UTC+1)

À **03h05**, le **mardi 18 décembre 2012**, le navire quitte le port d'Audierne pour se rendre sur ses lieux de pêche dans le sud de l'île de Sein. Tout le matériel se trouve à bord, soit 70 à 80 filets plus les orins, les bouées et les ancres pour gréer ces filets.

Vers **03h10**, le patron constate la présence de fumée dans le compartiment moteur, il pense qu'elle provient du reniflard à huile dont le filtre avait été démonté la veille et non remis en place.

À **03h30**, le phénomène de fumée s'amplifie et la visibilité devient nulle dans le compartiment moteur. Le patron décide de faire demi-tour pour rentrer au port.

À **03h35**, après un nouveau contrôle de la machine, le patron s'aperçoit d'une entrée d'eau. L'alarme de montée d'eau se déclenche. Le patron couple la pompe d'assèchement attelée et met en marche la pompe électrique. L'eau continue à monter rapidement. Les membres de l'équipage revêtent alors leur brassière. Peu après, un matelot met le radeau de survie à l'eau et tire sur le bout pour le déclencher mais le radeau ne se gonfle pas. Le patron prévient par VHF les navires à proximité et contacte *L'ARCHE D'ALLIANCE*. Le navire se remplissant d'eau, l'équipage se jette à la mer.

À **03h45**, *LE PETIT CORSE* se retourne et sombre par l'arrière à 0,5 mille dans le 220 du Plateau de la Gamelle, la proue restant émergée.

À **04h05**, le CROSS Corsen est informé que le fileyeur est en train de couler.

À **04h06**, le CROSS Corsen met en œuvre l'hélicoptère EC225 de la Marine nationale, le canot SNSM d'Audierne et diffuse un MAYDAY RELAY.

À **04h09**, *L'ARCHE D'ALLIANCE* met à l'eau son radeau de survie.

À **04h24**, les naufragés sont sains et saufs à bord de *L'ARCHE D'ALLIANCE*.

À **04h27**, le canot SNS d'Audierne *AMIRAL AMMAN* appareille.

À **04h46**, les naufragés sont débarqués au port d'Audierne.

À **05h02**, *LE PETIT CORSE* est pris en remorque par le canot SNS 068, le convoi fait route sur Audierne.

À **05h25**, la remorque casse et est repassée, le convoi se remet en route

À **06h55**, l'épave touche le fond, le remorquage n'est plus possible.

Le mardi 18 décembre en soirée, l'épave est remorquée jusqu'au port de Sainte-Evette et hissée sur la cale du port.

CONSÉQUENCES

Irréparable, le navire est ramené sur le terre-plein du port de Poulgoazec pour destruction.

Il était équipé de deux cuves à gazole, de 450 litres chacune, situées sur l'arrière, côtés tribord et bâbord. Au moment du naufrage, chaque cuve contenait environ 300 litres. La cuve tribord a été éventrée quand le navire s'est mis en position verticale et que l'arrière tribord a tapé sur le fond rocheux. En raison d'une mer agitée près de la Gammelle, la pollution s'est rapidement dissipée. Environ 300 litres de la cuve bâbord ont été pompés dans un camion, le navire se trouvant sur la cale de Sainte-Evette.

OBSERVATIONS

La voie d'eau a été localisée comme provenant du système d'échappement humide. La sortie de l'échappement moteur s'est désolidarisée du pot de barbotage « waterlock » en matériau composite, qui a en partie fondu.



Liaison désolidarisée du « waterlock ».

Le pot de barbotage est refroidi par injection de l'eau de refroidissement du moteur de propulsion. Après démontage, il s'est avéré que le rouet de la pompe de refroidissement de ce moteur était endommagé. En conséquence, l'arrivée d'eau n'a pas été suffisante pour refroidir dans de bonnes conditions le « waterlock » dont le matériau composite ne résiste pas à plus d'environ 100 degrés.

Le pot de barbotage a donc chauffé puis fondu, et la durite s'est désolidarisée du pot. L'eau de refroidissement du moteur s'est alors répandue dans la cale.

La sortie de l'échappement, sur le tableau arrière, n'est située que quelques centimètres au-dessus de la ligne de flottaison. D'après le patron le fileyeur partait en pêche avec 70 à 80 filets à bord. Du fait du poids qu'il y avait à bord, la sortie d'échappement devait être immergée. Lorsque la liaison au pot de barbotage a cédé, l'eau s'est engouffrée par la sortie d'échappement.



LE PETIT CORSE, vue arrière en cale de Sainte-Evette.

LE PETIT CORSE partait en mer avec, selon le patron, 70 à 80 filets à son bord. Le poids d'un filet se situe entre 30 et 35 kilos. Le poids de la totalité des filets se situait entre 2100 et 2800 kilos. À ce poids, il convient d'ajouter celui des ancres, des chaînes et des bouées destinées à gréer les filets. Un passager se trouvait également à bord en plus de l'équipage. Les limites d'exploitation fixées à ce navire sont de 2100 kilos en pontée. Ce navire était donc en surcharge d'au moins 500 kilos.

Le radeau de survie de ce fileyeur, contrôlé en février 2012, a été mis à l'eau par un matelot à 03h35, 10 minutes avant que le navire ne sombre. Il s'est finalement ouvert vers 4h45 lorsque la SNS

d'Audierne est arrivée sur zone, soit près d'une heure après qu'il ait été mis à l'eau. Ce dysfonctionnement est peut-être dû à une traction insuffisante sur la drisse de gonflage.

CONCLUSIONS

Le naufrage du fileyeur *LE PETIT CORSE* est dû à un dysfonctionnement de la pompe de réfrigération du moteur principal. Cela a entraîné un manque de refroidissement du « waterlock » et une fonte de celui-ci avec rupture de la liaison avec l'échappement du moteur. L'eau de mer, entrée par la sortie d'échappement se trouvant immergée du fait de la surcharge du navire, a entraîné le naufrage.

ENSEIGNEMENTS

Pour les patrons des navires de pêche :

2013-E-017 L'exploitation d'un navire de pêche doit se faire dans les limites de la charge autorisée.

Pour les constructeurs de navires de pêche et les centres de sécurité des navires :

2013-E-018 La hauteur de la sortie d'échappement doit être suffisante pour que cette sortie ne se trouve pas immergée d'une manière permanente, lorsque le navire est en charge.

2013-E-019 La résistance à la chaleur des pots de barbotage « waterlock » en matériau composite est insuffisante. A défaut d'un matériau supportant une forte élévation de température, une alarme thermique avec report en passerelle devrait être installée.

Pour les armateurs et les patrons des navires de pêche :

2013-E-020 Des exercices d'utilisation des matériels de sauvetage doivent être régulièrement organisés.



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