



Rapport d'enquête simplifié

HOMME À LA MER À BORD DU LIGNEUR *CHIMÈRE*
ET NAUFRAGE DU NAVIRE LE 1^{ER} NOVEMBRE 2012



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juin 2013

HOMME À LA MER À BORD DU LIGNEUR *CHIMÈRE* ET NAUFRAGE DU NAVIRE LE 1^{ER} NOVEMBRE 2012

LE NAVIRE



Le CHIMÈRE en version fileyeur

Le navire de pêche *CHIMÈRE*, immatriculé AD 928450, a été construit en 2010.

Caractéristiques principales :

Coque : polyester renforcé au verre textile (PRVT) ;

Longueur hors tout : 9,72 mètres ;

Jauge brute (UMS) : 7,76 ;

Moteur de propulsion : diesel de 181 kW ;

Vitesse : 17 nœuds.

Il dispose d'une timonerie avec un passavant de chaque côté, d'un panneau de cale et d'un gaillard à l'avant.

Il n'est pas insubmersible ni auto-redressable.

Le navire est conçu pour exercer les métiers de ligneur, palangrier, fileyeur ou caseyeur. Il est exploité en ligneur de mai à novembre. Durant cette période, les appareils de pêche au filet, aux casiers et au chalut à lançons sont débarqués.

La pêche est dirigée essentiellement vers le bar et accessoirement le lieu jaune ; elle est pratiquée au moyen de lignes de traîne sur la chaussée de Keller, au Nord de l'île d'Ouessant deux semaines par mois lorsque les coefficients de marée sont forts.

Le patron armateur du *CHIMÈRE* est aussi le propriétaire du ligneur *SPHINX* ; les deux navires travaillent ensemble. À l'issue de la pêche, le *CHIMÈRE* reste au mouillage à Ouessant durant la saison. Le *SPHINX* est basé à Camaret-sur-Mer.

Le permis de navigation du *CHIMÈRE* est valide jusqu'au 06 mars 2013 ; il est armé en 3^{ème} catégorie de navigation.

Le navire appartient à son patron armateur depuis sa mise en service le 23 mars 2010.

L'ÉQUIPAGE

L'effectif minimum se compose d'un patron/mécanicien.

Ce marin est titulaire du certificat de capacité et du permis de conduire les moteurs. Il est à jour de sa visite médicale.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

Un avis de grand frais est en cours. Le bulletin météorologique côtier annonce un vent d'ouest à sud-ouest force 6 à 7 beaufort avec fortes rafales, atteignant localement 8 en Atlantique. Mer souvent forte, houle d'ouest 0,50 m à 2 m s'amplifiant 1 m à 2,50 m s'orientant nord-ouest.

Observations du sémaphore du Stiff à 06h00 TU : vent d'ouest 28 nœuds, mer 3.

Heures locales (UTC+1)

À **06h00**, le **1er novembre 2012**, le *SPHINX* appareille du port de Camaret-sur-Mer et fait route vers Ouessant. Deux hommes sont à bord : le patron du *SPHINX* et celui du *CHIMÈRE*.

Avant l'appareillage, les deux hommes ont contacté le sémaphore du Stiff pour connaître les prévisions météorologiques côtières.

Vers **08h00**, le patron armateur embarque à bord du *CHIMÈRE*, au mouillage en baie du Stiff, puis les deux navires font route de conserve vers la chaussée de Keller.

Le patron du *CHIMÈRE* porte une veste flottante et un Vêtement à Flottabilité Intégrée (VFI) muni d'une balise radio type « wavefinder ».

Vers **08h30**, soit en 2^{ème} heure de jusant, les deux navires mettent en pêche, le *SPHINX* du côté de la roche Kingy et le *CHIMÈRE* à environ 150 m plus au Sud près de la roche An Noa. La hauteur moyenne de la houle est de 2 mètres et le coefficient de marée de 80.

Vers **10h00**, le *CHIMÈRE* est en action de pêche et remonte le courant en direction de l'île de Keller, lorsque le patron entend le bruit d'une déferlante. Un paquet de mer s'écrase alors sur l'arrière du navire et le projette à l'eau. Sa veste flottante et son VFI lui permettent de surnager. Le *CHIMÈRE* poursuit sa route, moteur embrayé en avant.

Dans les minutes qui suivent, le patron du *SPHINX* constate que le *CHIMÈRE* fait une route anormale à proximité de l'île de Keller ; il aperçoit alors le patron dans l'eau et fait route immédiatement vers lui. Il dispose une échelle de corde sur le tableau AR et effectue une manœuvre pour présenter l'arrière du navire au naufragé. Ce dernier se trouve à ce moment dans une zone plus calme, sans déferlantes. Le patron du *CHIMÈRE* réussit à saisir l'échelle de corde et à poser un genou sur le flap tribord du *SPHINX*, à la faveur du roulis. Au bout de quelques minutes, aidé par le patron du *SPHINX*, il parvient à enjamber le pavois AR après s'être maintenu debout sur le carter du flap tribord puis sur un dalot, tout en s'aidant du chaumard tribord. Le naufragé étant en sécurité, le *SPHINX* rejoint l'abri de la baie de Beninou (île d'Ouessant).



À **10h10**, le patron du *SPHINX* informe le sémaphore du Stiff de l'évènement. Ce dernier répète l'information au CROSS Corsen.

À **10h13**, le CROSS Corsen prend contact par téléphone avec le *SPHINX*. Le naufragé est en état de choc et souffre du bras droit. Le *CHIMÈRE* s'est échoué sur la côte de l'île de Keller.

À **10h30**, après consultation téléphonique avec le SAMU, accord est donné au naufragé de se rendre par ses propres moyens aux urgences de Douarnez. Afin de localiser précisément l'épave, le CROSS Corsen fait engager une patrouille terrestre via le CODIS 29.

À **11h30**, investigation de la patrouille terminée. Aucun visuel de l'épave.

À **12h30**, le *SPHINX* arrive au port.

À **12h46**, le signal de détresse de la balise SARSAT/COSPAS 406 Mhz du *CHIMÈRE* est reçu par le CROSS Gris-Nez.

À **15h59**, le CROSS Corsen dérouté un hélicoptère de la Marine nationale au-dessus de l'île de Keller. L'épave du ligneur est retrouvée ; elle est semi-immersée parmi les rochers de l'île, en position : 48°29',00 N et 005°06',10 W. La partie avant est apparente avec un radeau de sauvetage amarré à la coque. La balise de détresse est localisée.

CONSÉQUENCES

Le navire est totalement perdu. Il y avait environ 500 à 600 litres de gazole à bord, mais aucune pollution n'a été signalée.

Le naufragé, bien que choqué et contusionné, est sain et sauf.

CONCLUSIONS

La chaussée de Keller est une zone poissonneuse mais dangereuse en raison de la présence de forts courants de marée et de nombreuses têtes de roche à proximité de tombants de 70 à 90 mètres. La houle peut y générer des vagues déferlantes redoutables.

Le 1^{er} novembre 2012 vers 10h00, la zone est soumise à une houle d'ouest de 2 m et à un vent d'ouest d'environ 25 nœuds. La mer est agitée. Le coefficient de marée est de 80. C'est la quatrième heure de jusant (pleine mer vers 06h00), au plus

fort du courant. Sa vitesse est estimée à au moins 3 nœuds par endroits, portant au sud-ouest, de direction contraire de celle de la houle et du vent. Le risque de voir surgir des vagues déferlantes soudaines à l'arrivée d'un train de houle est par conséquent élevé, particulièrement près des écueils.

Les patrons des ligneurs sont habitués à effectuer les manœuvres adéquates pour éviter ou franchir les vagues déferlantes. Le patron du *CHIMÈRE* a plus de 12 ans d'expérience de ce métier. Le 1^{er} novembre 2012, il n'a cependant pas le temps de réagir lorsqu'une vague soudaine déferle sur l'arrière du navire, alors qu'il tient la barre franche et regarde vers l'avant.

La hauteur moyenne des pavois de tableau AR est de 0,70 m sur l'arrière et de 0,74 m au milieu du navire. Une rambarde est fixée au pavois jusqu'au milieu du navire. La hauteur moyenne, pavois + rambarde, est de 0,96 m sur l'AR et 0,92 m au milieu. Elle était donc supérieure au critère règlementaire de 0,75 m. Par ailleurs, le navire est équipé de deux mains de fer sur les parois AR de la timonerie.

Le dispositif permettant à un homme à la mer de remonter à bord se composait de 3 échelons fixés au tableau AR à bâbord. Le moteur du navire étant embrayé en avant au moment de la chute à la mer, le patron n'avait aucune chance de remonter à bord par ses propres moyens.

Le *CHIMÈRE* et le *SPHINX* sont équipés d'un Dispositif d'Alarme d'Homme à la Mer et d'Actions de Sauvetage (DAHMAS) dénommé « wavefinder ». Le système repose sur l'intégration d'une balise radio d'une portée de 5 à 6 milles dans un VFI qui, lorsqu'il se gonfle, provoque l'émission de la balise et le déclenchement d'une alarme sonore et lumineuse à bord d'un navire équipé du récepteur adéquat ; un indicateur placé à bord du navire ayant reçu l'alerte permet de déterminer la direction et la distance de l'homme à la mer. Quand il a chuté à la mer, le patron du *CHIMÈRE* portait l'équipement adéquat ; son VFI à gonflage automatique a bien fonctionné. Cependant, aucune alerte n'a été reçue à bord du *SPHINX*, pourtant à proximité et équipé d'un récepteur. Le lundi 19 novembre 2012, un essai de fonctionnement a été effectué à Tréboul, en présence de l'enquêteur du *BEA*mer et des deux patrons. Les balises du *CHIMÈRE* et du *SPHINX* ont été testées, sans succès. Le récepteur du *SPHINX* est resté inopérant. Le système « wavefinder » n'est plus fabriqué depuis 2009 et son service après-vente n'est plus assuré depuis 2011. Aucun contrôle

périodique de ce DAHMAS n'a été effectué par le fabricant ou son représentant depuis sa mise à bord.

Pour mémoire, dans le cadre du plan pour une pêche durable et responsable mis en place en 2008 par le ministre en charge des pêches, ce système avait été sélectionné par l'Institut Maritime de Prévention (IMP) et subventionné ; il a notamment été installé gratuitement sur la flottille des ligneurs du Raz de Sein. En raison de l'arrêt de la fabrication du « wavefinder », l'IMP évalue actuellement un nouvel équipement. Son principe repose aussi sur l'emport d'une balise radio intégrée à un VFI permettant de transmettre une alerte à un navire disposant du récepteur adéquat pour retrouver l'homme à la mer.

L'échelle de corde stockée dans un sac et disposée par le patron du *SPHINX* sur l'AR de son navire, a montré qu'elle n'a pas été suffisamment efficace pour qu'un homme à la mer puisse remonter à bord par ses propres moyens. Elle a cependant permis au patron du *CHIMÈRE* de s'agripper, le temps de trouver un point d'appui pour son genou.

En effet, l'échelle est trop légère et aucun barreau ne plonge suffisamment dans l'eau pour y poser le pied.

Le patron du *CHIMÈRE* s'est servi des appendices fixés au tableau AR du *SPHINX* pour gravir cette partie de la coque. Le *SPHINX* étant dépourvu d'appareil de levage, son patron ne pouvait hisser seul son collègue.

L'alerte de la balise SARSAT/COSPAS parvenue au CROSS Gris-Nez a été tardive (à 12h46 locales). La balise présente à bord était du type « pont », placée dans un conteneur fixé à la timonerie et muni d'un largueur hydrostatique récemment remplacé. Sachant qu'une partie de l'épave du *CHIMÈRE* a été observée semi immergée plusieurs heures après le naufrage, il est vraisemblable que la profondeur d'immersion du largueur hydrostatique ait été insuffisante pour libérer la balise rapidement.

La chute à la mer du patron du *CHIMÈRE* est due à une vague déferlante soudaine venant de l'arrière, dans un environnement et par des conditions de temps et de mer propices à de tels phénomènes.

Le port d'une veste flottante et d'un VFI par le naufragé, l'a fortement aidé à surnager. La présence du *SPHINX* à proximité et la dextérité de son patron dans la manœuvre de récupération ont permis un sauvetage très rapide.

Le naufrage du *CHIMÈRE* aurait peut-être été évité si sa propulsion avait été arrêtée automatiquement lors de la chute à la mer du patron.

ENSEIGNEMENTS

Pour les patrons et armateurs de ligneurs :

- 1 - 2013-E-034 : Redoubler de vigilance aux abords des brisants, voire ne pas hésiter à quitter temporairement certaines zones, lorsque les conditions de mer sont particulièrement défavorables.
- 2 - 2013-E-035 : L'efficacité des dispositifs spécialisés permettant à un homme tombé à la mer de se hisser seul à bord devrait être systématiquement testée sur les navires où ils sont installés. La mise en place de dispositifs fixes sur la coque devrait être privilégiée.
- 3 - 2013-E-036 : Le bon fonctionnement du DAHMAS installé à bord devrait être contrôlé au moins une fois par an par le fabricant ou son représentant et testé très fréquemment par l'équipage.
- 4 - 2013-E-037 : La pêche dans des brisants devrait toujours se pratiquer à plusieurs navires, afin d'assurer un secours mutuel.

Pour les fabricants de DAHMAS et les organismes chargés de leur approbation :

- 5 - 2013-E-038 : La mise au point d'un DAHMAS, permettant non seulement de transmettre et recevoir une alerte mais aussi de commander l'arrêt de la propulsion du navire, devrait être encouragée, notamment pour les navires dont l'effectif se compose d'un seul marin.



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