



# Rapport d'enquête simplifié

**ÉCHOUEMENT DU CHALUTIER *LES VIKINGS II*  
SURVENU LE 21 SEPTEMBRE 2012  
SUR LA PLAGE DES BREBIS À LA TURBALLE (44)**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juin 2013

# ÉCHOUEMENT DU CHALUTIER *LES VIKINGS II* SURVENU LE 21 SEPTEMBRE 2012 SUR LA PLAGE DES BREBIS À LA TURBALLE (44)

## LE NAVIRE



Le chalutier *LES VIKINGS II*, construit en 1990, immatriculé SN 769454, est un navire en acier.

Longueur hors-tout : 20,80 mètres ;

Propulsion : moteur Caterpillar ;

Puissance : 404 kW ;

Vitesse : 9 nœuds.

Armé en pêche au large et navigant en 2<sup>ème</sup> catégorie, il pratique la pêche au chalut de fond et au pélagique.

Ses titres de sécurité sont en cours de validité.

Du mois de juin au mois d'octobre, *LES VIKINGS II* travaille en « bœuf » avec le *NEPTUNE I* pour la pêche à l'anchois.

## L'ÉQUIPAGE

Au moment de l'évènement, 6 marins sont embarqués sur le rôle alors que 5 sont à bord.

Soient : un patron breveté, un mécanicien titulaire du brevet de motoriste (750 chevaux) depuis avril 2012, et 3 matelots.

La décision d'effectif est respectée. Elle prévoit 5 personnes au chalut pélagique et 6 au chalut de fond.

Un marin reste une semaine à terre, à tour de rôle.

Tous sont à jour de leur visite médicale.

Le matelot de quart au moment de l'échouement, âgé de 39 ans, est titulaire du certificat d'apprentissage. Il est embarqué à bord depuis un an.

Le deuxième matelot est titulaire du CIN.

Le troisième ne possède aucun diplôme, il est inapte au commandement et à la veille depuis le 13 juillet 2012. Il effectue cependant le quart passerelle.

D'une manière générale, à la pêche à l'anchois, la paire de « pélagiques » commence sa semaine le samedi soir. Les navires quittent le port entre 23h00 et 01h00 pour se rendre sur les lieux de pêche.

Actuellement, ceux-ci se situent à 4 heures de route, au large de Groix.

Le chalut est mis à l'eau au lever du jour si le poisson est détecté, sinon, il faut le rechercher.

Les traits de chalut, durent entre  $\frac{3}{4}$  d'heure et une heure. Le patron assure le quart toute la journée.

Lorsqu'il y a du poisson, les matelots sont sur le pont en permanence. Ils ne se reposent que lorsqu'il y a de la recherche, à condition qu'il n'y ait pas de travail sur les chaluts.

La pêche est livrée à la criée de La Turballe chaque nuit. Dès l'arrivée à quai, le poisson est débarqué et les navires reprennent la mer aussitôt, soit vers 01h00 ou 02h00 du matin.

La semaine se termine le vendredi matin à l'issue des travaux à bord.

D'une manière générale, lorsque le navire est armé à l'anchois, l'équipage se repose peu.

## LES FAITS

### Conditions météorologiques et marée :

Vent d'ouest 14 nœuds - mer 2 - visibilité 10 milles.

### Heure PM à Saint-Nazaire le 20 septembre 2012 :

20h01 - hauteur : 5,5 mètres - coefficient : 88.

### Heure BM à Saint-Nazaire le 21 septembre 2012 :

03h08 - hauteur : 01,10 m - coefficient : 81.

### Heure locale (UTC +2)

Le 19 Septembre 2012, le chalutier *LES VIKINGS II* appareille du port de La Turballe à 23h00 pour se rendre vers ses lieux de pêche situés au large de Groix, soit à 4 heures de route.

Le 20 septembre 2012, le navire arrive sur zone au lever du jour. Il n'y a pas de détection de poisson. Le patron trouve le poisson à 09h00. Le matelot concerné par l'échouement, s'est reposé 9 heures environ depuis le départ.

À 09h00, le chalut est mis à l'eau.

À 10h00, le chalut est viré (1 heure de repos).

De 10h00 à 11h30, travail sur le pont.

De 11h30 à 14h00, repos et repas.

De 14h00 à 15h00, en pêche (repos ou travail sur le pont).

De 15h30 à 16h30, en pêche.

De 16h30 à 18h30, recherche de poisson (équipage au repos).

De 18h30 à 19h30, en pêche (équipage au repos, heure du repas).

De 20h00 à 20h30, en pêche.

Vers 20h45/21h00, mise en route vers La Turballe. Arrivée prévue vers 01h00. Le patron prend le quart, les matelots trient le poisson puis nettoient le navire.

À 22h00, fin des travaux sur le pont. Les matelots vont se reposer.

À 23h45, le patron cède le quart à un matelot. Le navire est sous pilote automatique et marche entre 09 et 10 nœuds. Le matelot doit suivre la route tracée sur l'ordinateur et réveiller le patron à la position marquée d'une croix

rouge. Ce point se situe à environ **3 milles** et correspond à **20 minutes de route de l'entrée du port**.

Les deux radars sont en fonction : l'un réglé sur 0,75 mille et l'autre sur 1,5 mille. Seule l'alarme de veille est activée. Celle-ci ne se déclenche qu'au bout de 8 à 10 minutes. Le sondeur est arrêté.

Vers 01h00, le patron, se reposant dans sa cabine située juste derrière le poste de pilotage, est réveillé par un changement de régime du moteur. Il se lève et bondit sur les manettes pour réduire les gaz et débrayer le moteur.

À son arrivée, il n'y a personne à la passerelle. Le matelot de quart apparait quelques secondes plus tard.



Porte d'accès à la cabine du patron

Vers l'échelle de descente au pont principal pour aller à la cuisine.

À 01h11, *NEPTUNE I* signale au CROSS Étel que *LES VIKINGS II* est échoué sur la plage des Brebis à La Turballe.

À 01h20, le CROSS Étel, met en œuvre deux vedettes SNSM de La Turballe.

À 01h52, une remorque est passée à bord de *LES VIKINGS II*. La tentative de la SNSM est infructueuse.

Entre 02h24 et 02h40, la remorque reste tendue pour éviter que le navire ne remonte un peu plus sur la plage. Les moyens nautiques restent sur zone avec la remorque tendue.

À 04h27, *LES VIKINGS II* est déséchoué, la coque est intègre.

À 04h37, les deux chalutiers et les moyens de la SNSM, rentrent dans le port de La Turballe.

### CONSÉQUENCES

Deux inspecteurs du centre de sécurité des navires se sont déplacés à La Turballe pour contrôler le navire à sec (coque et appendices).

Aucune trace apparente de déformation ou de déchirure de la coque n'a été relevée. Le navire a été remis à l'eau à l'issue de la visite.

### CONCLUSION

À bord du chalutier *LES VIKINGS II*, comme à bord de tous les navires pratiquant la pêche à l'anchois, le rythme de travail est soutenu durant une semaine.

Le matelot de quart a reconnu qu'il s'est assoupi. Il ne se rappelle plus combien de temps. Lorsqu'il s'est réveillé, il a décidé de se rendre à la cuisine pour bouillir de l'eau afin de se faire un café. C'est en arrivant au haut de l'échelle, au niveau de l'entrée de la timonerie, qu'il a entendu l'alarme de veille et qu'il s'est rendu compte que le navire était échoué.

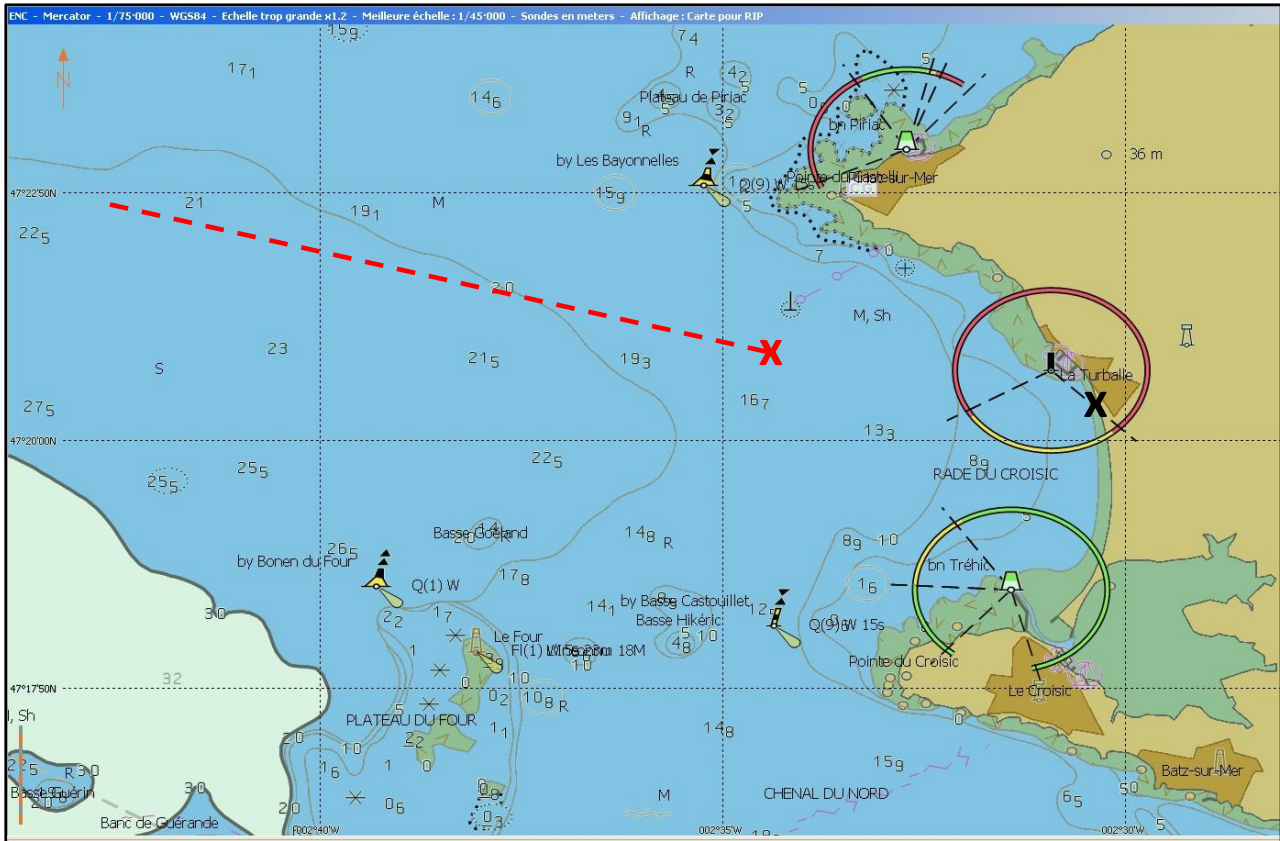
### ENSEIGNEMENTS

Cet échouement résulte :

**2013-E-015** Vraisemblablement d'une accumulation de fatigue durant la semaine, ce qui ne permet pas de conserver la vigilance nécessaire à la conduite du navire. S'agissant d'une pêche saisonnière, la durée minimale de repos à bord de ces navires de pêche est difficilement respectée.

**2013-E-16** De la suppression des deux alarmes radar, et plus généralement de la non utilisation de tous les moyens mis à la disposition de l'homme de quart pour prévenir un accident (radars et sondeur).

Il est à noter que le troisième matelot, assurant du quart, est inapte au commandement et à la veille. Il ne possède aucune qualification nautique.



**X** Position où le matelot doit réveiller le patron.

**X** Lieu d'échouement.

----- Route suivie par le navire





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