



Rapport d'enquête simplifié

**CHAVIRAGE DU FILEYEUR-CASEYEUR *TORIG RU 2*
LE 21 MARS 2014 AUX ABORDS DE L'ÎLE DE GROIX**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : août 2014

CHAVIRAGE DU FILEYEUR-CASEYEUR *TORIG RU 2* LE 21 MARS 2014 AUX ABORDS DE L'ÎLE DE GROIX

LE NAVIRE



Le *TORIG-RU 2* est un navire de pêche de type polyvalent : fileyeur et caseyeur.

Le patron armateur est le second propriétaire depuis le 26 août 1999.

Ce navire en polyester a été construit en 1987 par les chantiers Bernard de Locmiquélic (56). Mis en service en mai 1988, il a été soumis, comme navire fileyeur, à deux expériences de stabilité en 2002. Elles avaient été imposées par le représentant du centre de sécurité des navires qui estimait que la stabilité du navire était insuffisante et que les travaux prévus étaient incompatibles.

Administrativement, il est déclaré comme navire de type ligneur et fileyeur mais possède un vire casier depuis le neuvage.

Le permis de navigation a été renouvelé pour un an, le 12 novembre 2013. Aucune mention sur les limitations d'exploitation n'est précisée (type de pêche, maximum de poids autorisé en pontée).

Armé en petite pêche, les sorties journalières sont régulièrement effectuées entre 3 heures du matin et le milieu de l'après-midi.

Caractéristiques Principales :

Immatriculation : Lorient n° 686615 ;
Longueur hors tout : 9,10 m ;
Largeur : 3,20 m ;
Jauge : 4 UMS ;
Puissance Propulsion : 103 kW ;
Navigation en 3^{ème} catégorie.



Navire pendant les travaux pour la mise en place du taud sur le pont arrière.

L'ÉQUIPAGE

Deux marins sont embarqués sur le rôle d'équipage, un patron mécanicien et un matelot.

Lors des opérations de pêche, le patron est aux commandes du moteur et du vireur, le matelot s'occupe des filets et des casiers.

Le patron armateur âgé de 40 ans est titulaire du certificat de capacité délivré le 25 avril 1993.

Son matelot âgé de 27 ans est titulaire du certificat d'initiation nautique depuis juillet 2012. Il est embarqué sur ce navire depuis un an.

Tous les deux sont à jour de leur visite médicale.

EXPOSÉ

Heures locales (UT+2)

Conditions météorologiques :

Vent au 260° force 3, mer 2, visibilité 13 milles. Pleine mer (port de référence : Port-Tudy à Groix), à 07h07, coefficient de 83. Basse mer à 13h35 (sources SITREP du CROSS Étel et sémaphore de Beg Melen)

Le **vendredi 21 Mars 2014** à **03h30**, le navire quitte Lorient pour rejoindre ses lieux de pêche situés à 1,5 mille dans le S-W de Pen Men.

Vers **05h00**, arrivée sur la première zone de pêche. Il relève cinq rangées de filets et les entrepose dans le parc situé sur l'arrière du navire. Les témoins et

les lests sont déposés dans un parc à l'avant de la timonerie.

Une fois les filets à bord, il fait route vers le nord de Pen Men, deuxième zone de pêche, pour relever des casiers. Ce travail étant terminé, il se dirige vers une autre zone à casiers.

Vers **10h30**, il arrive sur une autre filière de 20 casiers mouillée dans le nord-est du sémaphore de Beg Melen à proximité de la côte, entre 50 et 100 mètres, par des fonds de 8 mètres. Une fois relevés, ils sont rangés contre le parc à filets sur une hauteur de 3 casiers et sur toute la largeur du navire pour le premier rang. Par contre, à partir de la deuxième rangée, un espace est laissé sur bâbord pour lover les orins et déposer les gueuses. Les sabords de décharge à guillotine sont fermés pour que les orins ne partent pas à la mer.

Vers **11h00**, alors qu'il ne reste plus que la dernière gueuse de la filière à virer, le patron s'aperçoit que le vireur force, l'orin ne remonte plus, la gueuse est crochée au fond.

Le patron réagit comme d'habitude face à une telle situation, en embrayant et en évitant sur bâbord pour tenter de décrocher la gueuse vraisemblablement prise entre deux roches (orin de 14 mm).

Dès le début de la manœuvre, le navire gîte sur bâbord, bord où est installé le vire-casier. Le patron débraye avant de terminer sa giration.

Le caseyeur gîte de plus en plus et l'eau commence à envahir le pont arrière. Le vivier, d'une contenance de 462 litres, aux trois-quarts rempli d'araignées et d'eau de mer, se déverse sur le pont, la manche à eau toujours en fonction. Simultanément l'ensemble de la filière ripe et des casiers commencent à tomber côté bâbord.

La gîte s'accroissant, l'eau passe par-dessus la lisse.

Au même moment, le patron entend une alarme à la machine qu'il ne peut pas identifier.

Le moteur s'arrête quelques secondes plus tard, puis le navire chavire. Le patron ne peut accéder à la timonerie pour lancer l'alerte et ne parvient pas à couper l'orin de la filière bloqué dans le vire-casier.



Après renflouement, vue de l'orin pris dans le vire casiers.

Vers **11h02**, les deux marins se retrouvent sur la quille du navire au niveau de l'étrave et le navire coule par l'arrière.

L'alerte est transmise par le sémaphore au CROSS Etel qui coordonne les opérations de sauvetage.

La balise de détresse n'a pas transmis d'alerte.

Vers **11h04**, le navire de servitude *MOR BRAZ II* se dérouté.

À **11h21**, il confirme avoir récupéré les deux marins à son bord.

À **11h31**, début d'hélicoptère des deux rescapés par hélicoptère de la Sécurité civile Dragon 29.

À **12h09**, prise en charge des deux marins par les urgences de l'hôpital.

Du **24 au 29 avril** ont eu lieu les opérations de renflouement et de remorquage de l'épave pour l'échouer sur une plage de l'île de Groix.

Les plongées successives n'ont pas permis de confirmer la croche.



État du navire échoué après l'opération de renflouement.

CONSÉQUENCES

À l'issue des opérations de récupération, il a été finalement déconstruit le **12 mai 2014**.

Les deux marins secourus n'ont pas eu d'arrêt de travail.

OBSERVATIONS

Les calculs et les premières expériences de stabilité menées en 2002 (pendule et roulis) font apparaître la nécessité d'abaisser le centre de gravité par lestage pour respecter un GM supérieur ou égal à celui prévu par la réglementation (0,70 m).

Après ce lestage, 735 kg pour la quille, 250 kg dans la cale à poisson et de 100 kg dans le poste avant, des nouvelles expériences de stabilité effectuées le 5 mars 2002 déterminent un GM toujours inférieur à la norme (entre 0,60 et 0,62 m).

Cette augmentation significative du poids du navire (déplacement initial du navire léger : 8 tonnes) diminue la hauteur du franc-bord qui n'était pas conforme à la réglementation de l'époque, au moins 1/10 de la largeur du navire (la réglementation actuelle pour les navires pontés est de 1/20 de la largeur). Mesuré lors de la première expérience, il était de 290 mm pour atteindre après lestage 274 mm.

Les différents travaux réalisés depuis 2002 :

- l'installation d'un taud (150 kg) en décembre 2003 après suppression du portique arrière (340 kg) sur le pont arrière, bilan poids : - 190 kg,
- un changement de moteur le 19 juillet 2009, bilan poids : + 70 kg,

n'ont pas pu accroître de manière significative la hauteur du Franc-bord ni le GM. De plus, le poids d'une filière de casiers (20 casiers = 360 kg) rangés en pontée sur trois niveaux (hauteur 1,20 m) n'a pas été pris en compte.

Aucun compte-rendu d'essais, pour vérifier que l'utilisation du vire casier ne constitue un danger pour la stabilité du navire, n'est mentionné dans le dossier du navire.

Les sabords de décharge à guillotine, fermés supprimant l'évacuation de l'eau de mer, ont provoqué une carène liquide sur le pont arrière.



Sabord de décharge à guillotine fermé.

Par ailleurs, l'orin de la filière s'est pris dans l'hélice avant que le coupe-orin fasse son office.



Orin de la filière des casiers pris dans le coupe-orin de l'hélice.

Le matelot portait un VFI mais le système de gonflement n'a pas fonctionné. Le VFI du patron était accroché dans la timonerie. Contrairement à la réglementation, il ne le porte que lorsqu'il fait mauvais temps.

Ces équipements avaient été achetés pour l'un le 4 juin et pour l'autre le 7 octobre 2013 suite à une prescription émise lors de la visite périodique pour le renouvellement du permis de navigation.

Si son largeur hydrostatique a bien fonctionné, le message d'alerte de la radiobalise de localisation des sinistres (COSPAS SEPIRO Kannad 406 PRO), révisée le 10 octobre 2010, n'a pas été reçu sans que cela constitue un dysfonctionnement.

En effet, le contrôle et l'expertise réalisés par le constructeur confirment que la balise est en état de fonctionner et qu'elle a été en émission pendant 12 minutes avant d'être stoppée automatiquement à sa sortie de l'eau. L'hypothèse que la balise a été rapidement récupérée après sa remontée avant que le signal ne soit détecté par un satellite (naufrage proche d'une zone d'ombre générée par une falaise) est privilégiée.

CONCLUSION

Les principaux facteurs contributifs du chavirage sont :

- une réserve de stabilité initiale insuffisante,
- la manœuvre entreprise qui au vu du franc-bord réduit a entraîné une gîte importante et une entrée d'eau sur pont arrière,
- la fermeture des sabords de décharge à guillotine qui a créé une carène liquide réduisant la stabilité initiale.

Le non-port du VFI ou son dysfonctionnement auraient pu avoir des conséquences plus graves pour les marins.

ENSEIGNEMENTS

- 1 - 2014-E-060 : La réserve de stabilité et la hauteur de franc-bord étaient insuffisantes en situation normale et a fortiori en situation dégradée.
- 2 - 2014-E-061 : Le périmètre du DUP pour les navires de pêche polyvalents a vocation à prendre en compte les risques liés aux différents métiers pratiqués.
- 3 - 2014-E-062 : Les utilisateurs de VFI à flottabilité additionnelle doivent pratiquer régulièrement des autocontrôles pour s'assurer du bon fonctionnement du matériel (voir information disponible sur le site internet de l'institut maritime de prévention : www.imp-lorient.com).



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