



Rapport d'investigation préliminaire

# ***TREC'HER***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# ÉCHOUEMENT DU NAVIRE DE PÊCHE *TREC'HER* SUR L'ÎLE DE BATZ LE 29 FÉVRIER 2012

## LE NAVIRE ET L'ÉQUIPAGE



Chalutier en acier construit en 1990 ;  
Longueur hors tout : 19,5 m ;  
Largeur : 6,73 m ;  
Tirant d'eau : 2,41m ;  
Moteur : Caterpillar 472 kW.

Acquis en août 2011 par l'armement ARCOMA de Saint-Malo, le navire exerce la pêche au chalut de fond. Il est armé en pêche côtière ou en pêche hauturière.

L'équipage est composé de cinq marins.

Le patron est titulaire du Capitaine 200.

Le matelot de quart n'est titulaire d'aucun titre lui permettant d'exercer la veille à la passerelle.

## LES FAITS

### Conditions météorologiques :

Vent faible, mer belle, visibilité 5 milles.

Heures locales (UTC+2)

Le navire avait appareillé une semaine plus tôt pour une campagne de pêche en Manche Ouest.

Le 28 février 2012, le navire fait route vers Roscoff, port de débarque. Les quarts se succèdent.

Le 29 février à 01h00, un matelot prend le quart.

Vers 06h00, le matelot réveille le patron pour l'arrivée au port.

Quelques instants plus tard, le patron étant toujours dans sa couchette, un choc violent secoue le navire.

Le *TREC'HER* vient de s'échouer sur un rocher de l'île de Batz, à la position 48°45 N - 04°02 W.



Les secours sont déclenchés rapidement.

L'évacuation de l'équipage par un moyen SNSM sur zone n'est pas possible.

À 08h05, l'hélicoptère commence l'évacuation.



À 08h19, l'équipage se trouve en sécurité à bord de l'hélicoptère.

Les cinq marins sont pris en charge par le SAMU à leur arrivée à terre.

## CONSÉQUENCES

Deux membres de l'équipage souffrent d'une légère hypothermie.

Le navire reste échoué et sera détruit par la mer en quelques jours.

## CONCLUSION

L'entrée au port de Roscoff était programmée par l'est, avec un atterrissage sur la bouée Astan. Cette arrivée était prévue vers 07h00. Or, le navire a dévié de sa route vers le sud.

À 05h00, le matelot de quart a procédé à un changement de cap au 113.

À 05h12, il vient brusquement au sud.

Deux minutes plus tard, il reprend un cap au 105 jusqu'à l'échouement du navire.

Une procédure établie par le patron prévoyait un cercle de sécurité de 2 milles de diamètre disposé sur la carte électronique, avec une alarme à l'entrée. Le matelot de quart devait le prévenir quand le navire

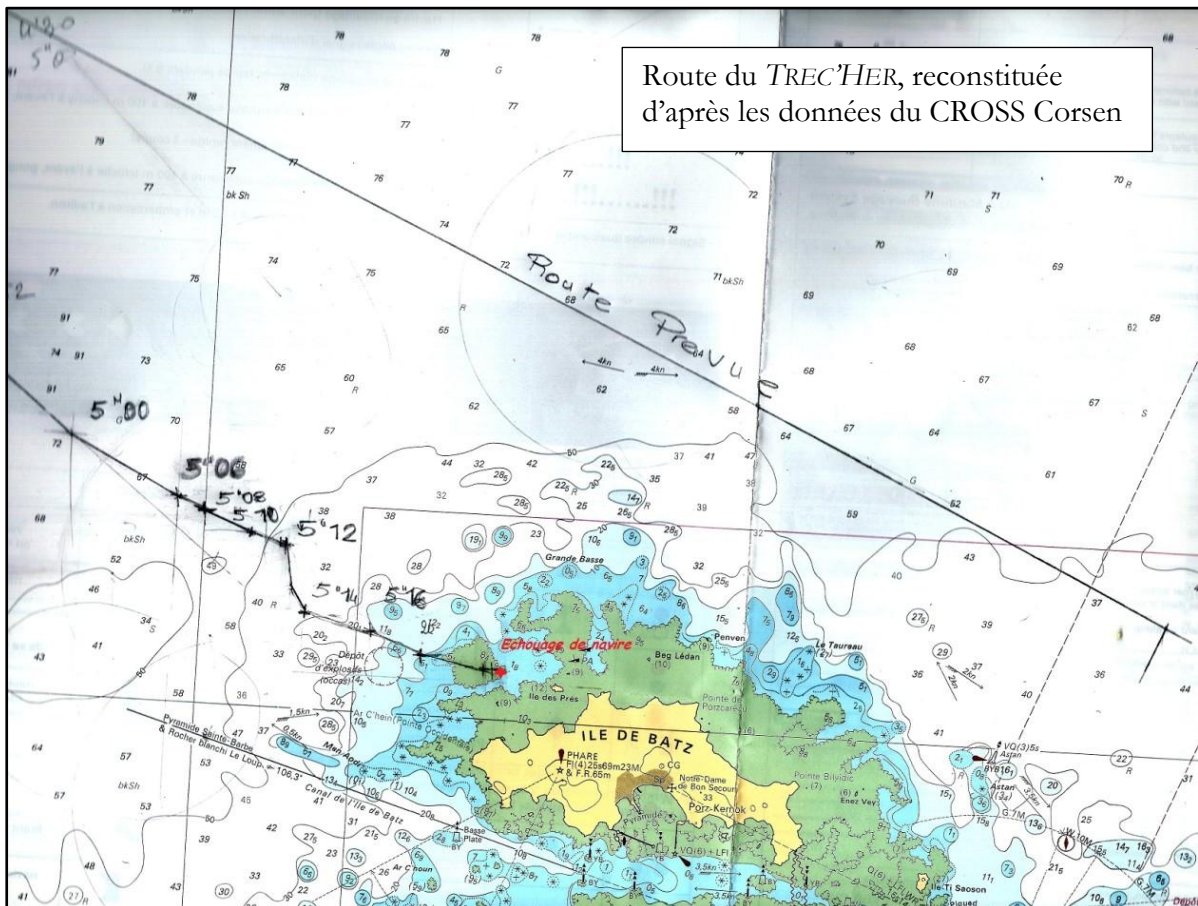
serait entré dans cette zone. Dans ce cas, le navire a dévié de sa route et n'y est jamais rentré.

Les changements de cap effectués par le matelot sont incompréhensibles. Dès lors, sa compétence paraît douteuse bien qu'il ait régulièrement assuré le quart passerelle sans aucun incident précédemment.

Le navire était équipé d'un dispositif d'alarme homme mort. Entre le moment de l'accident et l'hélicoptère, il s'est écoulé 1h30. Cependant, l'équipage n'a pas capelé les combinaisons de survie. Les mouvements brusques du navire et la présence importante d'eau sur le pont ne leur ont pas permis de les enfiler.

## ENSEIGNEMENTS

- Le matelot de quart doit avoir la qualification réglementaire.
- Le patron doit prendre des dispositions pour sécuriser l'atterrissage.





Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

## Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - 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