



Rapport d'enquête technique

AMANDHELO

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

ÉCHOUEMENT

du fileyeur

AMANDHELO

survenu le 9 janvier 2011

à l'entrée du port de Doëlan-sur-Mer

Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, ainsi qu'à celles du « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255 (84).

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du *BEA*mer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé.

Conformément aux dispositions susvisées, l'analyse de cet événement n'a pas été conduite de façon à établir ou attribuer des fautes à caractère pénal ou encore à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives à caractère civil. **Son seul objectif a été d'en tirer des enseignements susceptibles de prévenir de futurs sinistres du même type.** En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

PLAN DU RAPPORT

1	CIRCONSTANCES	Page 6
2	CONTEXTE	Page 7
3	NAVIRE	Page 8
4	EQUIPAGE	Page 9
5	CHRONOLOGIE	Page 10
6	CONSEQUENCES	Page 12
7	ANALYSE	Page 13
8	SYNTHESE	Page 16
9	RECOMMANDATIONS	Page 17

ANNEXE

Décision d'enquête

Liste des abréviations

AG	:	Alliage d'Aluminium et de Magnésium (Duralumin)
ASN	:	Appel Sélectif Numérique
BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
CRPMEM	:	Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins
CROSS	:	Centre Régional de Surveillance et de Sauvetage
CSL	:	Canot de Secours Léger
DDAM	:	Direction Départementale des Affaires Maritimes
GPS	:	<i>Global Positioning System</i> (système de positionnement mondial par satellite)
RLS	:	Radio balise de Localisation des Sinistres
SITREP	:	<i>Situation Report</i> (compte-rendu de situation)
SMDSM	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
SNSM	:	Société Nationale de Sauvetage en Mer
VHF	:	Radio Très Haute Fréquence (<i>Very High Frequency</i>)
VSAV	:	Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes

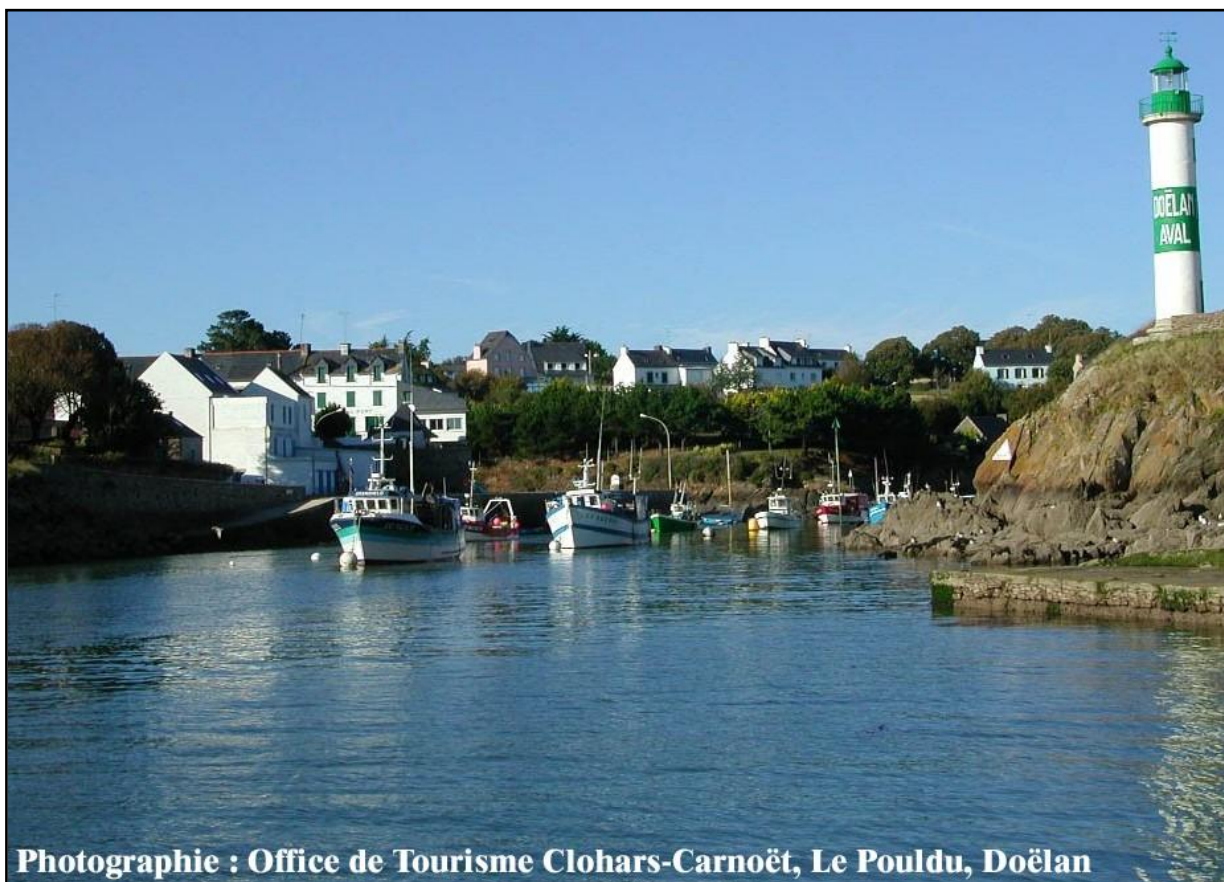
1 CIRCONSTANCES

Le 9 janvier 2011, tôt le matin, le fileyeur *AMANDHELO* quitte son mouillage avec 4 hommes à son bord pour se rendre aux îles de Glénan pour y poser ses filets. Après seulement quelques minutes de route, le patron s'enquiert des prévisions météorologiques. Celles-ci sont très mauvaises pour le lendemain. Le patron décide de retourner à son poste de mouillage.

Arrivé au niveau de la balise de la *Basse La Croix*, le fileyeur, ne suit pas l'alignement d'entrée dans le port de Doëlan-sur-Mer et se déporte sur bâbord. La houle, importante, se brise sur les rochers. Le navire talonne puis, poussé par le ressac, vient s'échouer sur la pointe *Beg An Tour*. Le patron informe aussitôt le CROSS Étel qui engage d'importants moyens nautiques, aériens et terrestres.

Un des matelots est projeté par-dessus bord. Les trois autres marins regagnent la terre, à la nage pour l'un et par les rochers pour les deux autres. Le matelot tombé à la mer est récupéré sain et sauf, mais en état d'hypothermie avancé.

L'*AMANDHELO* fini par se briser.

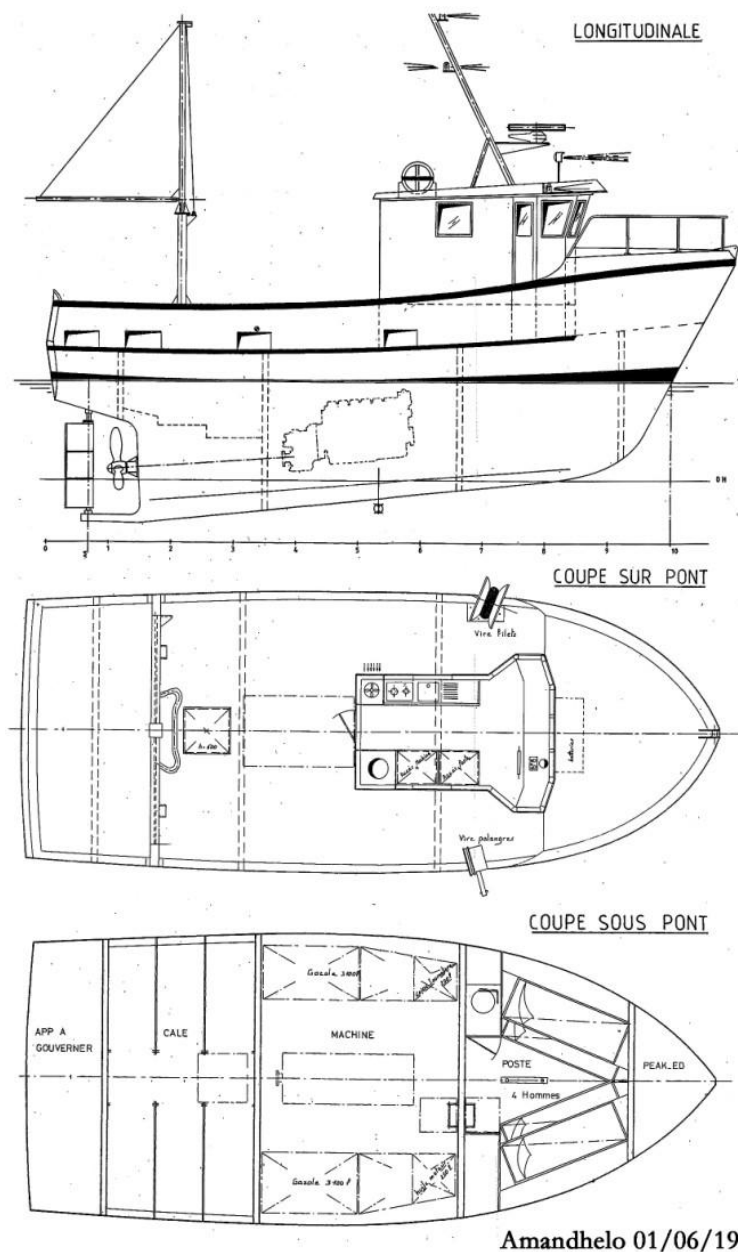


2 CONTEXTE

Le port communal de Doëlan-sur-Mer abrite une flottille de 12 unités de pêche professionnelle de moins de 12 mètres. Le poisson est débarqué tous les soirs.

L'*AMANDHELO* est un navire de pêche polyvalent de type fileyeur/palangrier /caseyeur dont le patron est le propriétaire depuis juin 1991. Il cible essentiellement le lieu jaune, la baudroie, le merlu, le rouget et la sole. Les apports sont vendus principalement à la criée de Concarneau.

Cette activité est soumise à licence professionnelle contingentée et la longueur des filets strictement limitée.



3 NAVIRE

L'*AMANDHELO* a été construit par un chantier de l'Ouest Cornouaille en tant que fileyeur/palangrier.



3.1 Principales caractéristiques

- Longueur hors tout : 12,00 m ;
- Largeur : 4,80 m ;
- Tirant d'eau (10H) : 2,50 m ;
- Creux : 2,32 m ;
- Jauge brute : 20,63 tx ;
- Construction : PRVT ;
- Déplacement : 24,94 t ;
- Vitesse : 8 nœuds ;
- Propulsion : BAUDOUIN 6P15/2 de 166 kW ;
- Capacité combustible : 6200 litres.

Le permis de navigation et le certificat national de franc-bord sont en cours de validité.

3.2 Équipements de navigation et de sécurité

Sauvetage :

- 1 radeau classe III de 6 places avec système de largage hydrostatique ;
- 2 bouées couronnes dont une munie d'un luminaire ;
- 5 brassières de sauvetage avec luminaire ;
- 4 VFI, 1 auto-gonflant et 3 boléro (2 en passerelle et 2 en cuisine).

Au moment de l'accident, les marins travaillant sur le pont ne portaient pas leur VFI.

Passerelle et radiocommunications :

- 1 VHF ;
- 1 VHF ASN ;
- 1 VHF portative SMDSM ;
- 1 RLS ;
- 1 radar (plein jour 9 GHz) ;
- 2 GPS ;
- 1 Sondeur ;
- 1 table traçante ;
- 1 pilote automatique ;
- Un compas magnétique CASSENS & PLATH (absence de courbe de déviation et de compensation depuis le neuvage) ;
- Un compas de relèvement SILVA 70 ;
- Une corne de signalisation ;
- Trois fusées parachutes et deux fumigènes flottants.

4 ÉQUIPAGE

4.1 Composition

L'*AMANDHELO* a une décision d'effectif à 3 personnes, visée à l'époque par la DDAM, pour la petite pêche uniquement : un patron/mécanicien titulaire du certificat de capacité et du permis de conduire les moteurs et deux matelots.

Le jour de l'évènement, il y a quatre marins portés sur le rôle (le nombre maximal de personnes à bord, tel que figurant sur le permis de navigation est de 5).

4.2 Qualification et expérience

Le patron-armateur

Âgé de 48 ans, il est titulaire depuis 1988 du certificat de capacité (décret de 1991) et du permis de conduire les moteurs marins. Il n'est cependant pas titulaire du certificat restreint d'opérateur, obligatoire dans le cadre du SMDSM.

Il navigue depuis 1983, exclusivement à bord de navires armés à la petite pêche. Il est sur l'*AMANDHELO* depuis 1991, en qualité de patron et de patron/mécanicien.

Le mécanicien

Il est âgé de 52 ans. Actif depuis 1986, il est titulaire du permis de conduire les moteurs. Il a navigué à la petite pêche, à la pêche côtière et à la pêche au large comme matelot. Il embarque à bord de l'*AMANDHELO* en 1991, comme matelot jusqu'en juillet 2000, et ensuite comme mécanicien.

Le matelot 1

Âgé de 22 ans, il est titulaire du certificat d'aptitude professionnelle maritime de matelot depuis juillet 2007 et du certificat restreint d'opérateur. Après un mois à la pêche au large en sortie de cours, il embarque comme matelot à bord de l'*AMANDHELO*.

Le matelot 2

Il est âgé de 35 ans. Il possède, depuis juin 1992, un certificat de fin d'études maritimes option pêche. Ses embarquements, en qualité de matelot, ont été exclusivement effectués à la petite pêche. Il a rejoint l'*AMANDHELO* en août 2007.

Tous sont à jour de leur visite médicale périodique.

5 CHRONOLOGIE

(Les heures sont données en heures TU + 1)

Cette chronologie a été établie à partir des témoignages de l'équipage et du SITREP du CROSS Étel.

Le **9 janvier 2011**, à **06h25**, le navire de pêche *AMANDHELO* quitte son mouillage et sort des passes de Doëlan-sur-Mer pour se rendre sur son lieu de pêche, au Sud des îles de Glénan, pour y mettre ses filets à l'eau en prévision de les virer le lendemain vers 06h00.

Le navire navigue sous pilote automatique. Les deux GPS, la table traçante, le sondeur sont en route, ainsi que le radar sur l'échelle ½ mille. Comme à chaque marée, les alarmes anticollision du radar et de fond du sondeur, ne sont pas actives.

A **06h35**, alors que les deux matelots et le mécanicien sont sur le pont arrière, à réaliser des épissures, le patron, après avoir entendu sur la VHF une discussion entre navires de pêche concarnois sur les conditions météorologiques à venir, puis pris les prévisions de Météo France, qui annonce des vents de 5 à 6 Beaufort pour le lendemain, décide de faire demi-tour. Il fait donc route au GPS, sans prendre en compte l'environnement extérieur, vers l'espar de la *Basse La Croix*.

A **06h40**, alors qu'il fait encore nuit, le vent est faible. Cependant, une houle importante, d'environ 3 mètres, déferle sur les rochers. L'*AMANDHELO* se présente dans l'Ouest de la passe du port de Doëlan-sur-Mer et talonne.

A **06h45**, les tentatives pour dégager le navire en battant la propulsion en arrière restent sans effet. L'*AMANDHELO* est drossé sur les écueils vifs de la côte. Le navire, échoué à proximité de la *Basse La Croix*, est poussé par le ressac sur la pointe *Beg An Tour*. Le patron informe sur le canal VHF 16 le CROSS Étél de la situation et demande assistance. La vedette de sauvetage de Doëlan-sur-Mer, SNS 211 *CAPITAINE COOK*, est mise en œuvre.

A **06h50**, les navires de pêche *TRAGAN II* et *MARIE ANNA*, à 1 mille du navire en détresse, se rendent sur zone.

A **06h56**, le patron, qui constate qu'un des membres d'équipage n'est plus à bord, avise le CROSS Étél. Le matelot 2 est tombé à la mer au moment de l'échouement. Aucun membre d'équipage ne porte de VFI. Devant la situation, devenue très dangereuse, le patron décide de quitter le navire avec les deux autres marins.

Dans le même temps, le CROSS Étél engage sur le lieu du sinistre l'hélicoptère médicalisé *GUÉPARD ZULU* de la Marine nationale basé à Lanvéoc, ainsi que celui de la Sécurité civile *DRAGON 29* avec plongeurs.

A **07h02**, concomitamment à la diffusion d'un message MAYDAY RELAY, le centre de coordination et de sauvetage demande l'envoi de deux CSL, d'un VSAV et d'une patrouille terrestre.

A **07h12**, les navires *TRAGAN II* et *MARIE ANNA* sont à proximité du sinistre et débutent leur recherche d'homme à la mer.

Le patron parvient à nager jusqu'à la plage, le matelot 1 et le mécanicien se hissent sur les rochers. Le matelot 2, qui a chuté à la mer, après avoir tenté de nager, est projeté contre les écueils par les rouleaux formés par la forte houle.

A **07h15**, le *TRAGAN II* signale qu'une partie de l'équipage de l'*AMANDHELO* a rejoint la terre.

A **07h25**, la vedette de sauvetage *CAPITAINE COOK*, qui a appareillé 3 minutes auparavant du port de Doëlan-sur-Mer, est sur zone. Elle confirme que 2 marins ont regagné la terre.

A **07h36**, alors que les deux marins sont pris en charge par le VSAV, le CSL repère un troisième membre d'équipage sur les rochers.

A **07h44**, les hélicoptères *GUÉPARD ZULU* et *DRAGON 29* survolent le secteur.

A **07h45**, le CSL est au contact du quatrième homme d'équipage. En effet, le matelot 2, a réussi à grimper sur les rochers malgré les déferlantes. L'homme, qui n'arrive plus à se mouvoir, blessé au visage et aux jambes, et en hypothermie, est aussitôt pris en charge.

A **08h20**, compte-tenu de son état, le matelot 2 est conduit par l'hélicoptère *GUÉPARD ZULU* vers le centre hospitalier de Lorient.

6 CONSEQUENCES

Après avoir talonné, puis s'être échoué, l'*AMANDHELO*, drossé régulièrement sur les écueils s'est d'abord cassé en deux, puis disloqué. Le navire a été déclaré en perte totale et l'épave, démantelée par une entreprise spécialisée.

Quelques irisations ont été constatées (le navire contenait environ 2000 l de gazole).



Photographie : Marine Nationale



Crédit Photo : SOS Plongée

7 ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse est celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255 (84).

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- **facteurs naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteur humain.**

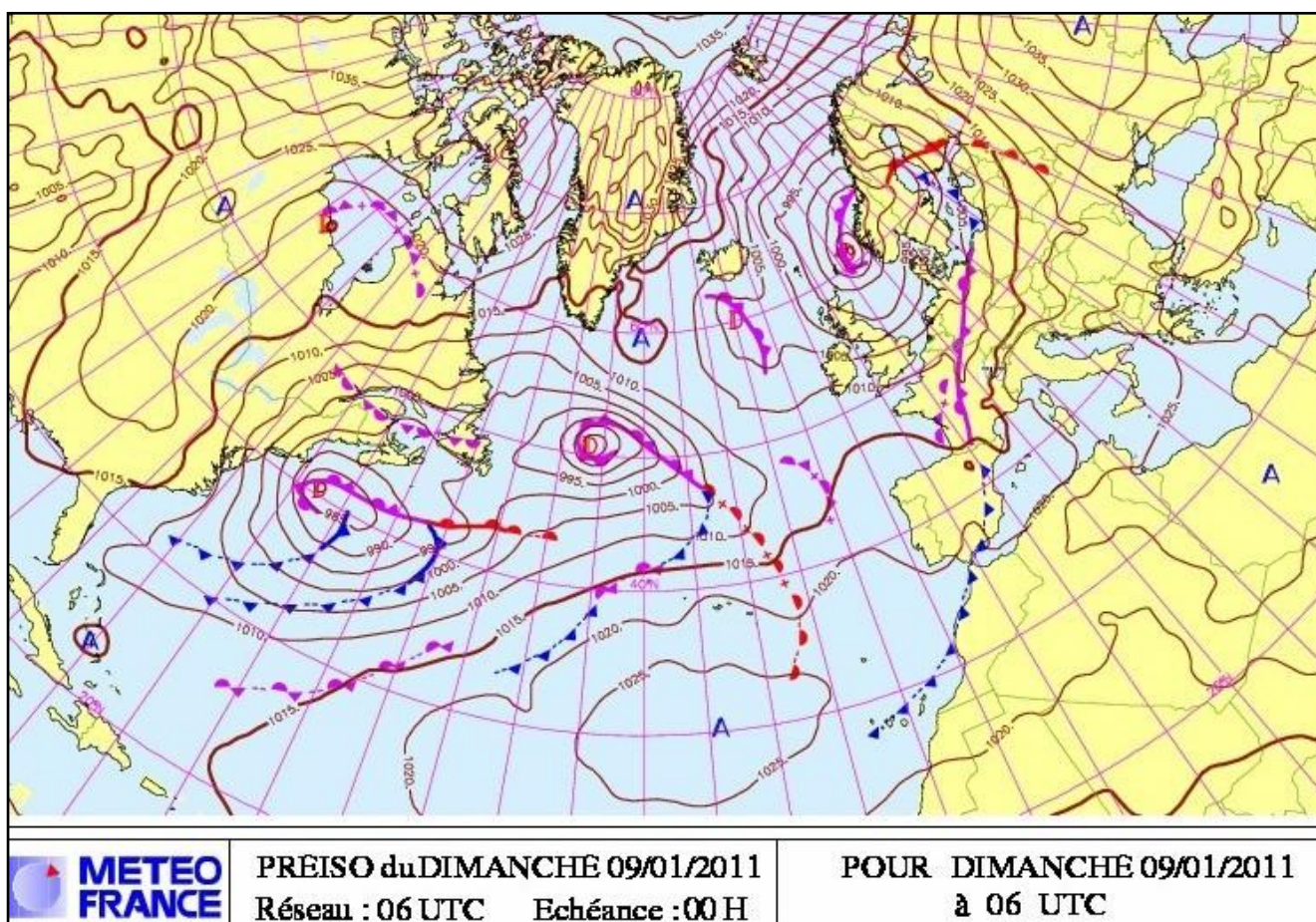
Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEA*mer ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- **certain ou hypothétique ;**
- **déterminant ou sous jacent ;**
- **conjoncturel ou structurel ;**
- **aggravant ;**

avec pour objectif d'écartier, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des événements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits. Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par l'évènement.

7.1 Facteurs naturels

7.1.1 Conditions météorologiques



Le matin du 9 janvier 2011 : vent d'Ouest force 2, la mer est peu agitée, avec toutefois une forte houle, et la visibilité est excellente.

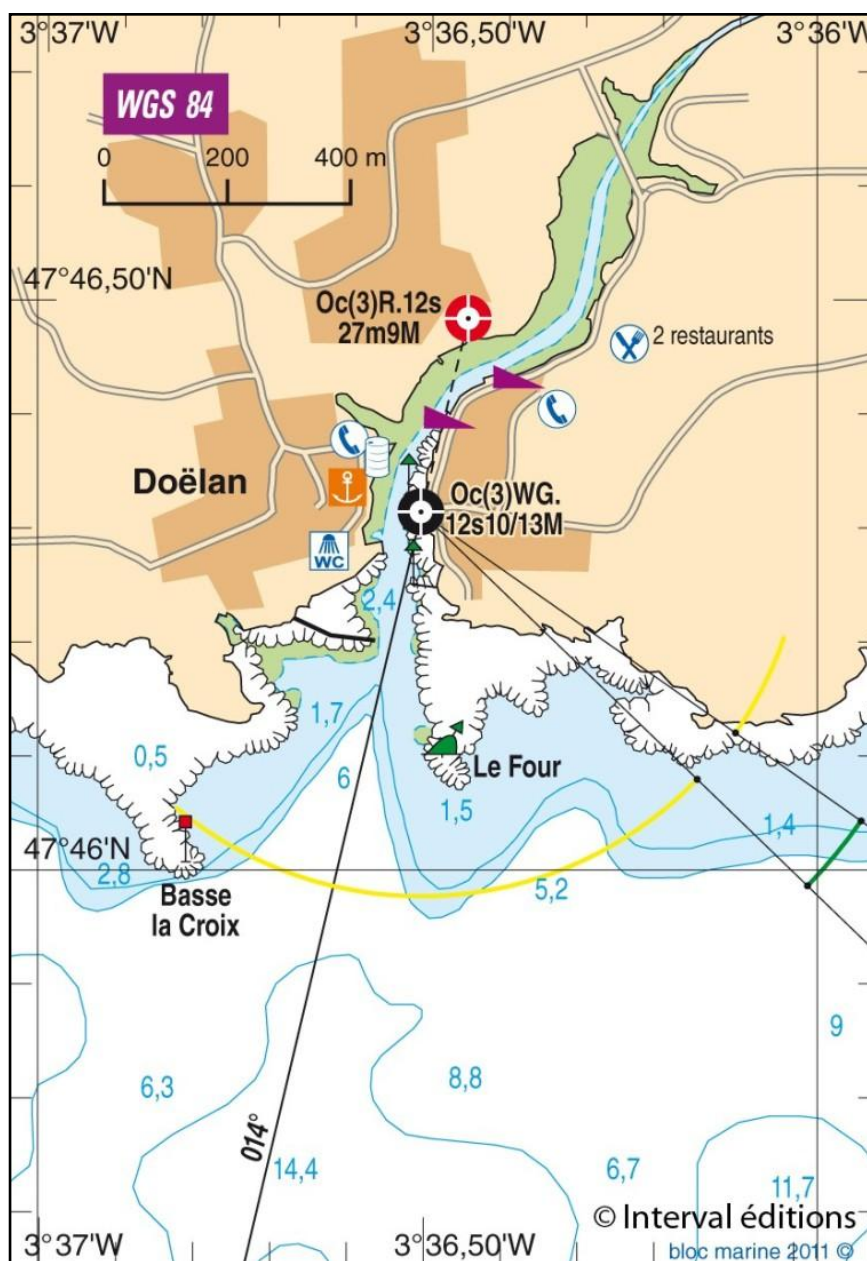
Les conditions météorologiques n'ont joué aucun rôle dans la survenance de l'évènement, mais la houle a aggravé les conséquences de l'accident en provoquant la chute à la mer d'un marin et la destruction du navire.

7.1.2 Le chenal d'accès

Le port de Doëlan-sur-Mer est formé par une ria longue de 1100 m et large de 70 m en moyenne, orientée NNE-SSW. On y trouve une souille longue de 250 m, large de 40 m et draguée à la profondeur de 2 m (1991).

L'entrée se situe entre la balise latérale bâbord de *la Basse la Croix* et la bouée latérale tribord *le Four*. L'alignement remarquable au 013°,8 des phares amont et aval de Doëlan-sur-Mer fait passer entre ces deux dangers.

A l'entrée du port, du côté Ouest, s'enracine le môle-abri de *la Grande-Vache*, en direction Est/Ouest. Cet ouvrage n'empêche pas le ressac d'être parfois violent ⁽¹⁾, rendant l'entrée du port dangereuse par gros temps de SW.



Le jour de l'accident, l'entrée du port de Doëlan-sur-Mer ne présente pas de difficulté particulière.

¹ Instructions nautiques C2B (Shom), de la Pointe de Penmarc'h à la frontière espagnole - pages 88 et 89.

7.1.3 Marée et courant

L'accident a eu lieu en fin de flot, avec un coefficient de marée de 68. Ceci est sans influence sur le cours de l'événement.

7.2 Facteurs matériels

L'*AMANDHELO* est un navire en bon état d'entretien. Aucune déficience en lien direct avec le naufrage n'a été relevée lors des différentes visites de sécurité. Par ailleurs, le navire est régulièrement entretenu par des entreprises spécialisées.

Tous les équipements de navigation étaient en état de fonctionner.

Aucun **facteur matériel** n'est retenu comme ayant joué un rôle dans l'événement.

7.2 Facteurs humains

Le patron connaît parfaitement le secteur et l'entrée du port de Doëlan-sur-Mer, qu'il pratique depuis 20 ans. Habituellement, il suit l'alignement au 013°,8 sous pilote qu'il désactive au niveau de la digue de *la Grande-Vache*.

Le jour de l'événement, en approche du port sous pilote automatique, le patron n'effectue aucun réel suivi de la navigation et le navire s'écarte de l'alignement. Ce n'est qu'au premier talonnage qu'il s'en aperçoit. Il est alors trop tard.

Selon le patron, celui-ci suivait sur prescription un traitement médicamenteux. Ceci pourrait expliquer la perte de vigilance.

L'absence d'attention portée à la navigation est **le facteur déterminant** de l'échouement.

8 SYNTHÈSE

L'*AMANDHELO* fait demi-tour peu après être sorti du port de Doëlan-sur-Mer.

Le patron met le cap sur l'entrée du port mais n'assure pas le suivi de la navigation. Le navire, sous pilote automatique, s'écarte de l'alignement d'entrée et vient s'échouer sur les roches.

La houle provoque la chute à la mer d'un marin et la destruction du navire.

Il n'y a pas de victimes.

9 RECOMMANDATIONS

Le *BEA*mer rappelle :

aux patrons de pêche :

- 9.1** l'obligation de port du VFI, dans les conditions fixées par la réglementation (décret 2007-1227 du 21 août 2007) ;

à tout marin assurant le quart :

- 9.2** la nécessité de prendre en compte les effets de certains médicaments sur la vigilance.

ANNEXE - Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **12 JAN. 2011**
N/réf. : BEAmer **0002**



D É C I S I O N

Le Ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement ;

- Vu** la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu** le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu** le décret du 09 septembre 2008 portant délégation de signature (Bureau d'enquêtes sur les événements de mer) ;
- Vu** le décret du 09 juin 2008 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le SITREP SAR OMI 0034 établi le 9 janvier 2011 par le CROSS Etel ;

D E C I D E

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant l'échouement du fileyeur *AMANDHELO* survenu le 9 janvier 2011 à l'entrée du port de Doelan (29).

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que ces événements comportent pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment le titre III de la loi sus-visée et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Pour la Ministre et par délégation
le Directeur du BEAmer
Jean-Pierre MANNIC

Ministère de l'Écologie,
du Développement durable,
des Transports
et du Logement

BEAmer

Tour Voltaire
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
télécopie : 33 (0) 1 40 81 38 42
Bea-Mer@developpement-durable.gouv.fr





Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

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
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411