

# Rapport d'enquête technique

## **NAUFRAGE DU FILEYEUR**

### ***BESACE***

**SURVENU LE 18 JANVIER 2005**

**A 20 MILLES DANS LE SUD-OUEST**

**DE L'ILE D'YEU**

**(1 DECEDE ET 3 DISPARUS)**



# 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

<b>1</b>	<b>CIRCONSTANCES</b>	<b>Page 6</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTE</b>	<b>Page 6</b>
<b>3</b>	<b>NAVIRE</b>	<b>Page 8</b>
<b>4</b>	<b>EQUIPAGE</b>	<b>Page 12</b>
<b>5</b>	<b>CHRONOLOGIE</b>	<b>Page 14</b>
<b>6</b>	<b>ANALYSE</b>	<b>Page 18</b>
<b>7</b>	<b>CONSEQUENCES</b>	<b>Page 19</b>
<b>8</b>	<b>SYNTHESE</b>	<b>Page 27</b>
<b>9</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b>	<b>Page 27</b>

## ANNEXE

Décision d'enquête

## Liste des abréviations

<b>ANFr</b>	:	Agence Nationale des Fréquences
<b>BEAmer</b>	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
<b>GM</b>	:	Distance Métacentrique
<b>INMARSAT</b>	:	International Maritime Satellite organisation, système qui utilise des satellites géostationnaire de communication
<b>NAVTEX</b>	:	Navigational Text message, désigne le service d'émissions coordonnées et de réception automatique sur 518 kHz de renseignements sur la sécurité maritime (RSM) au moyen de la télégraphie à impression directe à bande étroite, en langue anglaise
<b>PAP</b>	:	Poisson Auto Propulsé
<b>RLS</b>	:	Radio balise de Localisation des Sinistres
<b>SMDSM</b>	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
<b>VHF</b>	:	<i>Very High Frequency</i>

# 1 CIRCONSTANCES

Le 18 janvier 2005, trois navires ogiens, les *BESACE*, *PETIT GAËL* et *LA FILLE DU SUET*, pêchent en flottille le merlu dans le secteur Sud-Ouest de l'île d'Yeu, à environ 20 milles. L'équipage du *BESACE* est composé de 6 marins.

En début de soirée, les patrons décident de faire route vers Port-Joinville, compte-tenu des mauvaises conditions météorologiques sur zone : vent de secteur Ouest, 20 nœuds avec rafales de 40 nœuds, creux de 6 à 8 mètres. Les navires naviguent vent arrière ou trois-quart arrière.

A bord du *BESACE*, le patron assure la conduite du navire ; quatre marins demeurent dans le carré après le dîner, le sixième rejoint sa couchette.

Vers 21h00, une forte vague venant de bâbord arrière envahit l'arrière du pont de travail par la porte étanche restée ouverte. Le navire se couche immédiatement sur tribord et ne se redresse pas. L'eau sur le pont principal atteint la hauteur d'homme. Le patron signale par radio qu'il chavire.

Trois marins, après avoir tenté d'accéder à un des radeaux de sauvetage, puis de larguer les défenses amarrées aux batayoles, sautent à l'eau et s'accrochent à une bouée de sauvetage.

Dès réception du message de détresse, les deux navires de pêche, qui naviguent à proximité du *BESACE*, se déroutent. Le *PETIT GAËL* arrive sur zone 15 minutes plus tard. Le *BESACE* a disparu. Trois naufragés sont secourus. Cependant, en raison de l'état de fatigue et du froid, l'un d'eux décède quelques instants plus tard malgré les soins prodigués.

Trois matelots sont portés disparus.

## 2 CONTEXTE

### 2.1 Contexte réglementaire

Le *BESACE* a été construit en 1982, conformément aux dispositions du règlement annexé à l'arrêté du 6 août 1971 applicables aux navires d'une jauge brute inférieure à

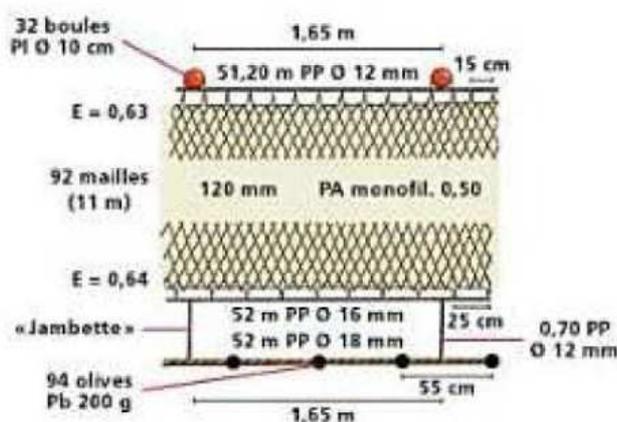
500 tx autres que les navires à passagers et que les navires de plaisance d'une longueur inférieure à 25 mètres.

Le dossier de stabilité est établi selon l'arrêté du 10 août 1972, fixant la composition et la forme des dossiers de stabilité à l'état intact des navires français.

Pour ce qui concerne le franc-bord et les lignes de charge, le *BESACE*, navire de pêche de longueur supérieure à 12 mètres, doit répondre aux exigences pertinentes de la troisième section du règlement annexé à l'arrêté du 6 août 1971.

## 2.2 Contexte économique

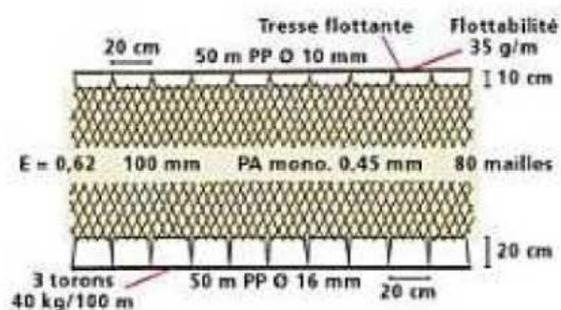
La pêche à l'île d'Yeu occupe une place importante dans l'économie ogienne. Une vingtaine de navires sont armés à la pêche au large. Le merlu se capture principalement d'octobre à août. La pêche s'effectue à l'aide de filets maillants. Les filets, d'une longueur de 6 à 10 km, sont immergés de 12 à 24 heures.



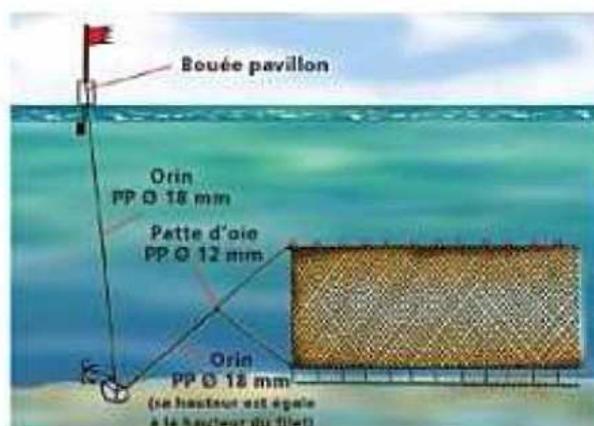
Filet avec ralingue intermédiaire



Merlu



Filet sans ralingue intermédiaire



## 3 NAVIRE

Le *BESACE* est un navire de pêche polyvalent en acier, construit en 1982 par un chantier naval de Loire-Atlantique. Il pratique la pêche au chalut, aux filets maillant calés et au trémail. Il est immatriculé au service des affaires maritimes de l'île d'Yeu.

### 3.1 Principales caractéristiques

- N°immatriculation : 424892 ;
- Catégorie de navigation : Deuxième ;
- Indicatif / MMSI : FULV/227565000 ;
- Longueur hors tout : 19,50 m ;
- Largeur : 6,02 m ;
- Creux : 2,94 m ;
- Tirant d'eau max (été) : 2,265 m ;
- Franc-bord : 775 mm ;
- Déplacement lège : 80,998 t ;
- Jauge brute : 49,93 tx ;
- Jauge nette : 16,77 tx ;
- Propulsion : 470 kW CUMMINS ;
- Moteur auxiliaire : 37 kW PERKINS.

### 3.2 Equipements de sécurité

#### 3.2.1 Equipements de sauvetage

- 2 radeaux de 6 et 8 places ;
- 2 bouées de sauvetage dont 1 avec lumineux ;
- 7 combinaisons de survie ;
- 8 brassières de sauvetage.

Au moment du naufrage, le port d'un VFI n'est pas obligatoire.

### 3.2.2 Signaux de détresse

- 6 fusées parachutes ;
- 2 feux à main/lance-amarre ;
- 2 fumigènes flottants.

### 3.2.3 Equipements de radiocommunications

- 1 RLS 406 Mhz ;
- 1 VHF ;
- 1 VHF SMDSM portative ;
- 1 BLU ;
- 1 INMARSAT C (remplace le récepteur NAVTEX).

Lors des inspections de l'installation radioélectrique, l'Agence Nationale de Fréquence relève que le *BESACE* n'est pas encore en conformité avec le SMDSM. Il ne dispose pas de VHF ASN, HF ASN ni de répondeur radar 9 Ghz. Cependant, les navires existants doivent répondre aux exigences pertinentes de la division 219 au plus tard le 1<sup>er</sup> février 2005. Par ailleurs, aucun membre d'équipage n'est titulaire du certificat d'opérateur SMDSM.

### 3.2.4 Cloisonnement et lutte contre l'envahissement

Le navire, en acier, dispose de 4 cloisons étanches. Les deux cloisons étanches de l'avant sont situées de part et d'autre de la position réglementaire de la cloison d'abordage. La commission régionale de sécurité estime (procès verbal n° 110-6) que l'ensemble de ces deux cloisons est équivalent à la cloison d'abordage exigible.

L'entrepont couvert « ouvert » entre en compte pour le calcul et l'emplacement des sabords de décharge. Une porte étanche transversale entre les couples 12 et 13, ainsi qu'une porte sur le bordé tribord de la superstructure, abritent de la mer l'entrepont.

Le poste de couchage et le compartiment machine disposent d'une échappée donnant sur l'entrepont.

Deux pompes d'assèchement, d'un débit d'au moins de 14 m<sup>3</sup>/h, permettent d'assécher le compartiment machine. Une alarme sonore de montée d'eau, avec indication en passerelle, est installée dans le compartiment.

### 3.2.5 Stabilité

Les conditions d'exploitation prises en compte pour l'établissement de la stabilité à l'état intact sont les suivantes :

- matériel de pêche : 7,6 t ;
- pontée de poisson : 3 t ;
- pas de vivier sur le pont.

Les cas de chargement soumis ont été établis sur la base des caractéristiques prévisionnelles du navire lège suivantes :

D : 80,998 t      KG : 2,402 m      LCG : 7,433 m

Les éléments de stabilité des cas de chargement soumis satisfont aux critères réglementaires de l'arrêté sauf pour le cas n°1 (d'épart pêche) où la valeur maximale du bras de levier de redressement GZ est atteint à un angle de 24,9 au lieu de 25° (GM = 820 mm, bras de levier à 30° = 260 mm). Le dossier de stabilité a été accepté compte-tenu des marges de sécurité importantes existant sur les autres critères essentiels.

### 3.2.6 Conditions d'exploitation et appareils de pêche

Le jour de l'événement, le navire disposait de :

- gasoil : 6,5 t à l'avant et 5 t dans la soute bâbord et 3,5 t dans la soute tribord ;
- glace dans la cale à poisson : 5 t ;
- poisson (dans le couloir de la cale en caisse) : 1,5 t ;
- filets (8 séries de tombée 7 m soit 10 km) : 1 t ;
- poids du plomb sur les ralingues inférieures : 5,6 t (56 kg/100 m) ;
- poids des ancres : 0,960 t (16 kg x 60) ;
- poids des chaînes : 0,240 t (4 kg x 60).

Le poids minimum dans le parc au moment du naufrage est d'environ 7,8 t. A cela s'ajoute le matériel de rechange dans le magasin constitué de chaînes, d'ancres et de filets plombés.

Etat récapitulatif des cas de chargement :

Désignation		Cas n°1 Départ pêche	Cas n°2 30% consommable 100% de poisson	Cas n°3 10% consommable 100% de poisson	Cas n°4 10% consommable 20% de poisson	Le 18/01/2005
Filets dans parc		6 t	6 t	6 t	6 t	7,8 t
Gasoil	peak avant	6,5 t	/	/	/	7 t
	caisse tribord	4,2 t	2,1 t	0,5 t	0,5 t	3,5 t
	caisse bâbord	5,4 t	2,8 t	1,1 t	1,1 t	5 t
Glace		8 t	5 t	5 t	5 t	?
Poisson en cale		/	11 t	11 t	2,2 t	1,5 t
Poisson en pontée		3 t	3 t	3 t	3 t	0 t

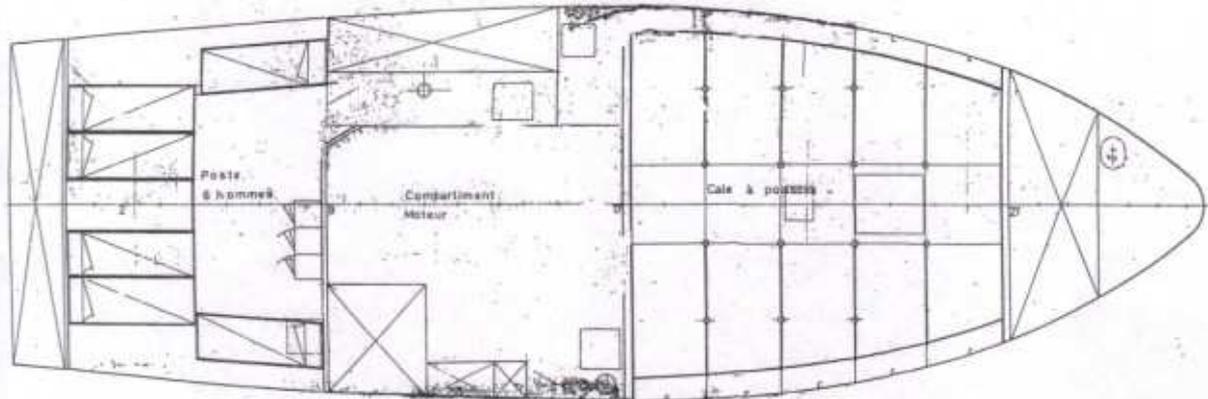
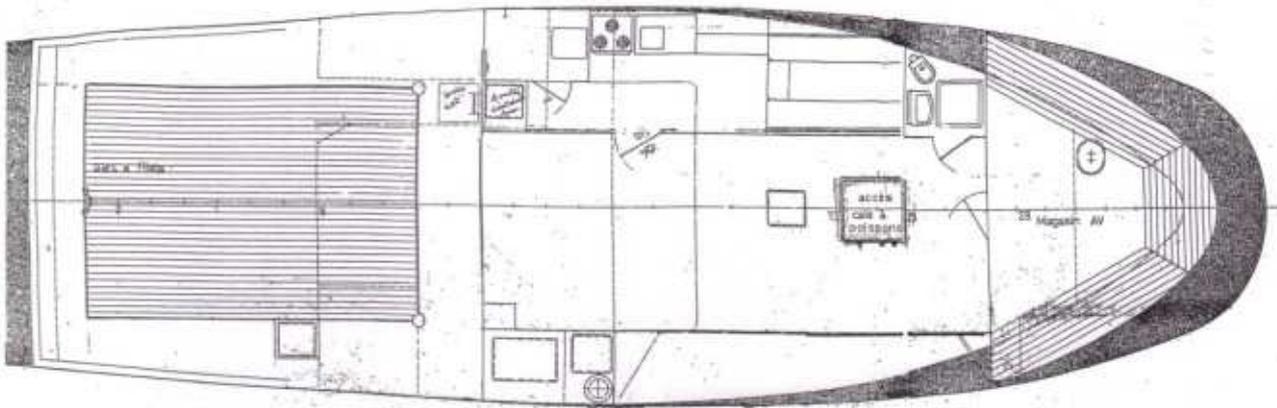
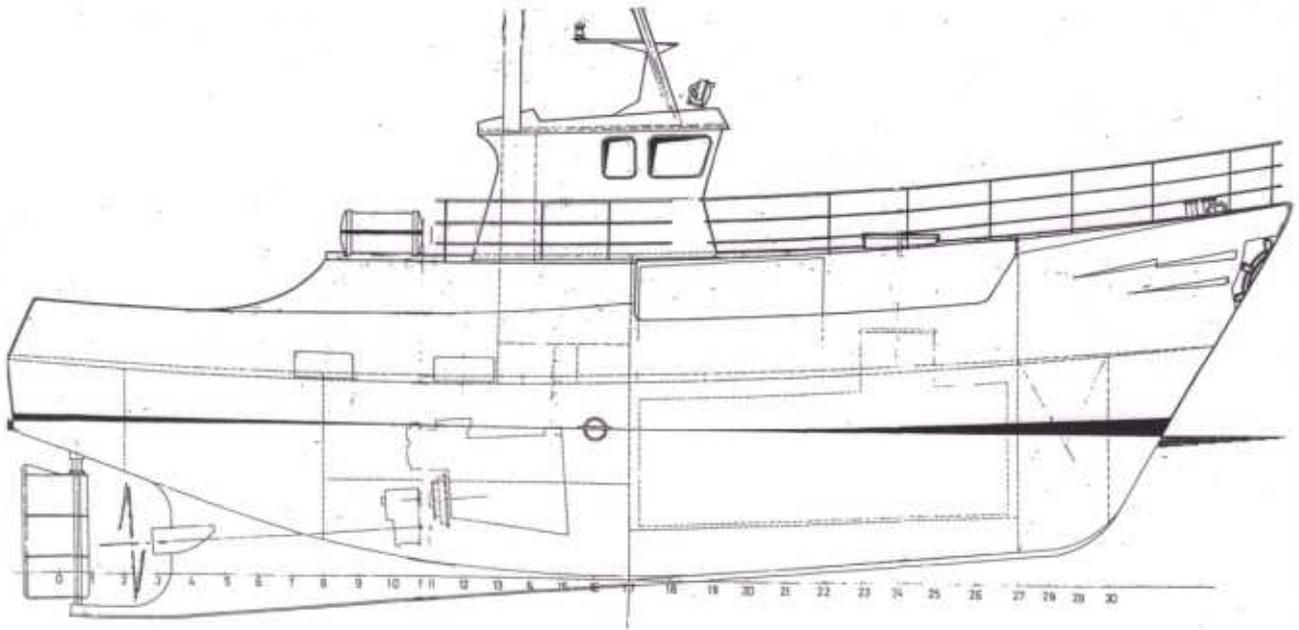
### 3.2.7 Contrôles périodiques

La dernière visite annuelle date du 6 mai 2004. Il est relevé entre autres les prescriptions suivantes :

- Faire fonctionner le feu à retournement ;
- Marquer les bouées couronnes ;
- Faire visiter la balise RLS (01.2004) ;
- Prévoir les visites des extincteurs et des radeaux (dernier contrôle périodique juin 2003) avant juin 2004 ;
- Changer les largeurs périmés des radeaux (validité jusqu'en mai 2004).

Le permis de navigation est renouvelé pour un an en seconde catégorie, sous réserve de la fourniture, par l'armateur, d'une déclaration sur l'honneur attestant de la réalisation des prescriptions émises.

Le certificat national de franc-bord a été délivré le 11 septembre 2003 pour une durée de 3 ans. Le visa annuel pour la confirmation du certificat après visite annuelle date du 6 mai 2004.



## 4 EQUIPAGE

### 4.1 Composition

Le jour du naufrage, l'effectif est constitué de six marins portés sur le rôle, un patron, un mécanicien, un second-mécanicien et trois matelots.

## 4.2 Qualification et expérience

### Le patron (décédé)

Agé de 40 ans, il est titulaire entre autre du brevet de patron de pêche (1989), du certificat de capacité (décret de 1991) (1984) et du permis de conduire les moteurs marins (1981). Il ne possède pas le certificat d'opérateur prévu dans le cadre du SMDSM.

Il navigue depuis 1980. En 1983, il embarque à bord du *BESACE*, navire armé à la pêche au large, comme novice. Après plusieurs embarquements en qualité de second et de patron, il occupera la fonction de patron titulaire dès 1991. C'est un marin expérimenté qui totalise 13 ans en qualité de patron.

### Le chef mécanicien (rescapé)

Agé de 29 ans, il est titulaire du certificat d'apprentissage professionnel maritime (CAPM) option machine depuis 1994. Il navigue depuis 1990 et a embarqué successivement comme novice, matelot léger, matelot, second-mécanicien puis comme chef mécanicien à bord de navires armés à la pêche au large. Il totalise 4 ans ½ dans cette fonction. En 1996, il navigue à bord du *BESACE*. Il occupe la fonction de second-mécanicien et de chef mécanicien un an plus tard.

Ce marin ne dispose pas du titre professionnel maritime ni de la dérogation correspondante pour occuper la fonction de chef mécanicien compte tenu de la puissance du moteur. Une seule dérogation lui a été accordée en juillet 1999 pour une période d'un mois.

### Le second-mécanicien (rescapé)

Il est âgé de 43 ans et possède un CAP de mécanique générale (1978) ainsi qu'un permis de conduire les moteurs (1985). Il navigue depuis 1984, d'abord comme matelot, puis comme second mécanicien et mécanicien. Ses embarquements s'effectuent uniquement à bord de navires armés à la pêche au large. En 2001, dès son premier embarquement à bord du *BESACE*, il occupe la fonction de second mécanicien. Il fait par ailleurs quelques remplacement de chef mécanicien.

### **Le matelot 1 (disparu)**

Il est âgé de 43 ans et titulaire du certificat de fin d'études d'apprentissage maritime pêche (1977). C'est un marin expérimenté qui totalise 25 ans de navigation effective au service pont à bord de navires armés à la pêche au large. Il est très constant dans ses embarquements qui se limitent à quasiment deux navires, *LE MIRADOR*, de 1984 à 1998, puis le *BESACE*.

### **Le matelot 2 (disparu)**

Il est âgé de 34 ans et titulaire du certificat de capacité (1998) et du permis de conduire les moteurs (1992). Il navigue depuis 1990 en qualité de matelot à bord de navires de pêche armés à la pêche au large et à la pêche côtière. De 2001 à 2003, il embarque en qualité de mécanicien sur des navires armés à la pêche au large. Il effectue son premier embarquement à bord du *BESACE* en août 2004 dans le fonction de matelot pour une durée totale de deux mois. Il rembarque sur ce dernier le premier janvier 2005.

### **Le matelot 3 (disparu)**

Il est âgé de 39 ans et titulaire du certificat de fin d'études d'apprentissage maritime pêche (1981), du permis de conduire les moteurs (1983) et du certificat de capacité (1984). Il navigue depuis 1980 à bord de navires de pêche armés à la pêche au large. Il a occupé respectivement des fonctions de novice, de matelot et de mécanicien dérogatoire. D'octobre 2003 à janvier 2005 il navigue sur un navire armé à la petite pêche. Il embarque le 18 janvier 2005 à bord du *BESACE*.

Enfin, tous sont à jour de leur visite médicale annuelle et aptes à l'exercice de leurs fonctions respectives, hormis le matelot 3, embarqué le jour même du naufrage et dont l'aptitude physique est échue au 9 septembre 2003.

## **5 CHRONOLOGIE**

Cette chronologie a été établie à partir des témoignages des rescapés et des patrons des navires de pêche ayant porté assistance au *BESACE* et du SITREP du CROSS Etel.

## Toutes heures TU + 1

### Journée du 18 janvier 2005

A **01h30**, le *BESACE* prend la mer et rejoint vers **07h00** ses lieux de pêche. Il met en pêche à une vingtaine de milles dans le Sud-Ouest de l'île d'Yeu en compagnie de deux autres fileyeurs le *PETIT GAËL* et *LA FILLE DU SUET*.

Ces trois navires travaillent dans le même secteur.

En début de soirée, **vers 18h30**, après avoir remonté les filets, les patrons décident de faire route terre en direction de Port-Joinville, en raison des mauvaises conditions météorologiques en suivant une route parallèle entre eux. Ainsi, le *PETIT GAËL* navigue à 2 milles du *BESACE* sur son bâbord et *LA FILLE DU SUET* se trouve à 10 milles devant. Les vents sont de l'ordre de 40 à 50 nœuds avec des creux de 6 à 7 mètres. Le *BESACE* navigue vent arrière. Du fait du temps un peu bouché et des conditions de mer, le *BESACE* et le *PETIT GAËL*, bien que proches, ne s'aperçoivent pas.

Le patron du *BESACE* assure le quart. Il se fait remplacer de 20h00 à 20h20 par le second mécanicien pour aller prendre un repas. Le dîner se termine. Le mécanicien, son second ainsi que les matelots 2 et 3 restent dans le réfectoire, le matelot 1, quant à lui, rejoint sa couchette située dans le poste arrière.

A **21h00**, un énorme choc est perçu dans le carré équipage et le fileyeur se couche aussitôt sur tribord. Une déferlante vient de frapper le *BESACE* par l'arrière bâbord, couchant le navire sur son flanc tribord. Avant que le navire ne se redresse, un deuxième paquet de mer coiffe l'arrière. L'équipage réalise que la situation est grave, vu la quantité d'eau qui a envahi le pont. Le chef mécanicien, s'apercevant que de l'eau s'introduit dans la machine par le ventilateur, descend afin de mettre en route les pompes d'assèchement du local.

Toutes les portes étanches sont ouvertes, celles du magasin et du gaillard avant, ainsi que celle du pont arrière. Le panneau de la cale à poissons est fermé, mais non verrouillé. L'accès au poste de couchage est devenu très difficile compte-tenu de la forte gîte et de l'envahissement.

Le patron du *BESACE* signale aux deux autres navires, sur un canal VHF réservé, qu'il chavire. Une déferlante vient d'envahir le navire par l'arrière bâbord. Alors que le navire accuse une gîte de 45° et que plus de la moitié du navire est sous l'eau, les deux mécaniciens

et le matelot 2 sortent sur le pont de travail extérieur par la porte arrière. Aussitôt, les marins montent au niveau du pont supérieur et tentent d'accéder à un des radeaux de sauvetage, puis aux défenses sphériques des pares-battage amarrés aux batayoles.

Devant l'impossibilité de mettre à l'eau un radeau ou de décrocher une défense, le chef mécanicien, qui aperçoit une bouée couronne à l'eau, saute par-dessus bord et s'accroche à la bouée après avoir crié au patron de quitter la passerelle. Les deux autres marins se jettent à leur tour à l'eau et rejoignent le chef mécanicien.

L'appel radio, qui indique « on chavire » est aussitôt capté par le *PETIT GAËL* et *LA FILLE DU SUET*.

Aussitôt, les patrons des navires de pêche *PETIT GAËL* et *LA FILLE DU SUET* se dirigent vers la position donnée. Le *PETIT GAËL* informe dans le même temps le sémaphore de Saint-Sauveur de l'Île d'Yeu qui relaie aussitôt l'alerte au CROSS Etel. Il est **21h18**.

A **21h20**, le CROSS sauvetage met en œuvre l'hélicoptère de la Marine nationale de La Rochelle et diffuse par radio des messages MAYDAY RELAY.

Le matelot 2, agrippé avec ses camarades à la bouée couronne, perd rapidement connaissance. Les deux autres naufragés ne peuvent le retenir. Le matelot 2 s'éloigne tout en flottant. Les deux mécaniciens rejoignent le patron qui a pu sauter à l'eau et s'agripper à un plateau de pêche. Aucun des membres d'équipage ne porte de gilet de sauvetage. Ces derniers sont stockés, avec les combinaisons d'immersion, sur une couchette à l'arrière du navire, sous le pont de franc-bord.

Le patron est conscient, mais de plus en plus faible et les deux autres marins doivent l'aider à se maintenir en surface.

En moins de 10 minutes, après s'être couché sur son bâbord arrière puis continuer à flotter, étrave en l'air, le *BESACE* coule.

A **21h30**, le *PETIT GAËL* arrive sur zone après s'être tout d'abord dérouté vers un radeau de sauvetage, trouvé vide. A son arrivée, il relève une forte odeur de gasoil et constate que le *BESACE* a déjà sombré. Trois naufragés sont repérés ; le mécanicien, le second-mécanicien et le patron.

A **21h36**, la radio balise de localisation des sinistres émet un signal de détresse à la position 46°34 N - 002°50 W. Deux autres navires de pêche se déroutent sur la position indiquée ; l'*AURORE BOREALE* et le *MAMMOUTH*.

A **21h45**, la vedette de sauvetage *PRESIDENT LOUIS BERNARD* de la station SNSM de l'Île d'Yeu appareille, médicalisée.

A **21h52**, les trois rescapés, après plus de ¾ heure dans l'eau, sont immédiatement embarqués à bord du *PETIT GAËL*, non sans difficultés. Deux sont en hypothermie légère et le troisième en état d'hypothermie sévère. En état de choc, le patron du *BESACE* perd aussitôt connaissance.

A **22h05**, l'hélicoptère *GUEPARD YANKEE* de la marine décolle de La Rochelle et le navire de pêche *CALEBARAN* appareille pour rallier la position du naufrage.

A **21h50**, malgré un massage cardiaque et une oxygénothérapie, le patron du *BESACE* décède.

A **23h21**, un avion de patrouille maritime décolle de sa base de Lann Bihoué.

### **Journée du 19 janvier 2005**

A **01h31**, la vedette de sauvetage récupère un des deux radeaux du *BESACE* signalé par l'avion de patrouille maritime, ainsi que la RLS.

A **01h59**, l'hélicoptère *GUEPARD YANKEE* quitte la zone de recherches et est relevé par un super frelon *RESCUE BRAVO FOXTROT*. Les deux rescapés refusent d'être hélitreuillés.

A **03h30**, le deuxième radeau de sauvetage est récupéré par le *CALEBARAN*.

A **03h40**, le CROSS donne liberté de manœuvre aux moyens engagés.

A **06h30**, le *PETIT GAËL* arrive à quai à Port Joinville. Les naufragés sont alors pris en charge par le SAMU.

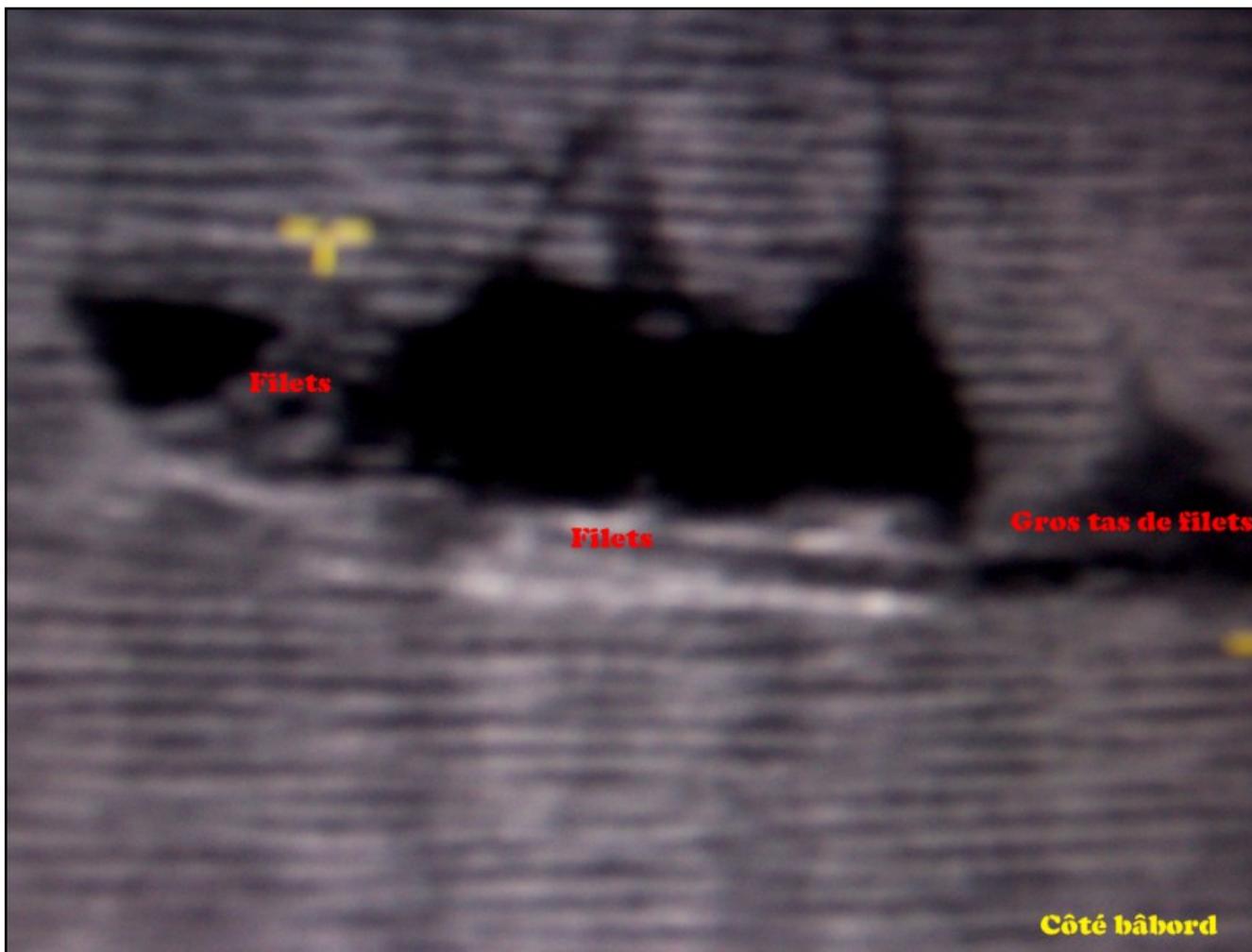
Les recherches maritimes et aériennes pour retrouver les 3 marins portés disparus se poursuivent le 19 et le 20 janvier 2005.

## 6 CONSEQUENCES

Le navire a sombré par fonds de 84 à 92 m. Trois marins sont portés disparus, un est décédé et deux sont rescapés.

Le 28 janvier 2005, le chasseur de mines *CASSIOPEE* de la Marine nationale procède, à l'aide d'un sonar, à la détection de l'épave. Le *BESACE* est repéré, posé droit sur un fond sableux par 92 mètres de fond, avec des morceaux de filets tout autour et au-dessus de l'épave à la position 46°34',12 N – 002°49',82 W .

La présence des filets empêche toute intervention de plongeurs. Compte tenu du risque d'accrochage, il n'y a pas non plus de seconde investigation au moyen du PAP. Dans ces conditions, la présence éventuelle de corps à l'intérieur de la coque n'a pu être vérifiée.





## 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 ;**
- **autres facteurs.**

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'écarter, 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**

Dans un rapport d'étude, Météo France fournit pour la soirée du 18 janvier 2005, dans la zone du naufrage (20°WSW de l'île d'Yeu), les éléments météorologiques suivants :

#### **Situation générale**

Le lundi 17 janvier 2005, une dépression à 948 hPa, entre Islande et Groenland, se déplace lentement vers l'Est. Elle génère des vents forts à très forts d'Ouest (8 à 9 Beaufort) à l'ouest des îles britanniques.

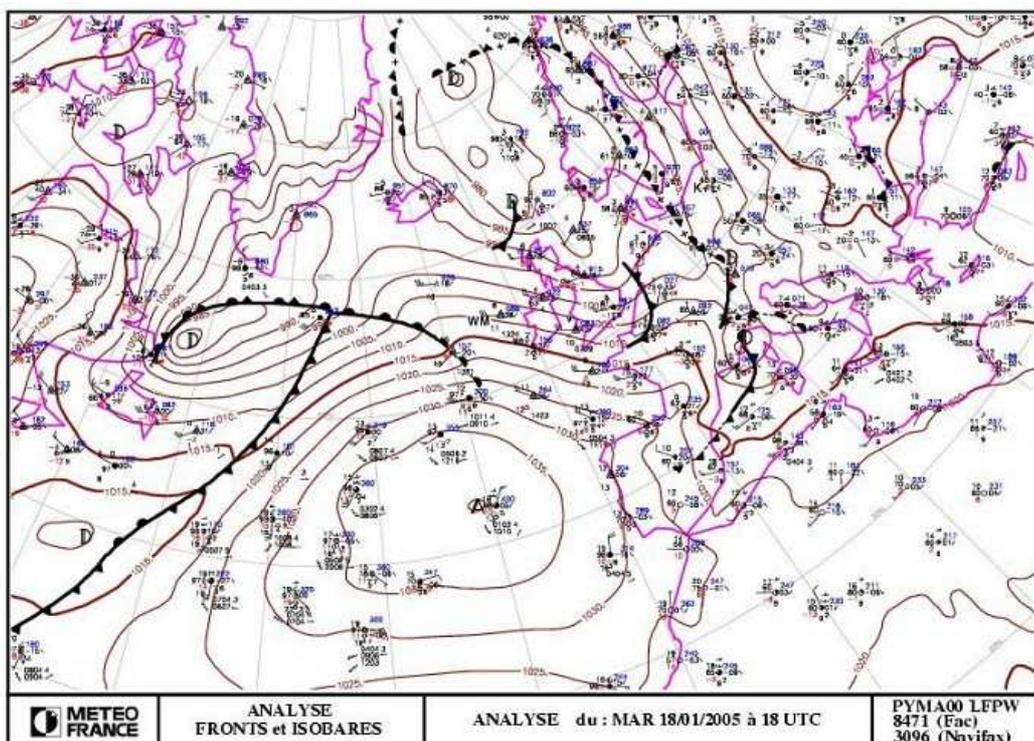
Un anticyclone à 1038 hPa au large de Terre-Neuve se décale lentement vers les Açores.

Le mardi 18 janvier 2005, la dépression à 963 hPa centrée alors au sud-ouest immédiat de l'Irlande à 00h UTC se décale vers l'est en se comblant légèrement. Les forts vents d'Ouest associés à cette dépression et qui soufflent à l'ouest des îles britanniques, virent progressivement au Nord-Ouest entre 00h UTC et 12h UTC et s'étendent jusqu'au golfe de Gascogne.

L'anticyclone à 1038 hPa, centré au Nord-Ouest immédiat des Açores à 00h UTC, évolue peu.

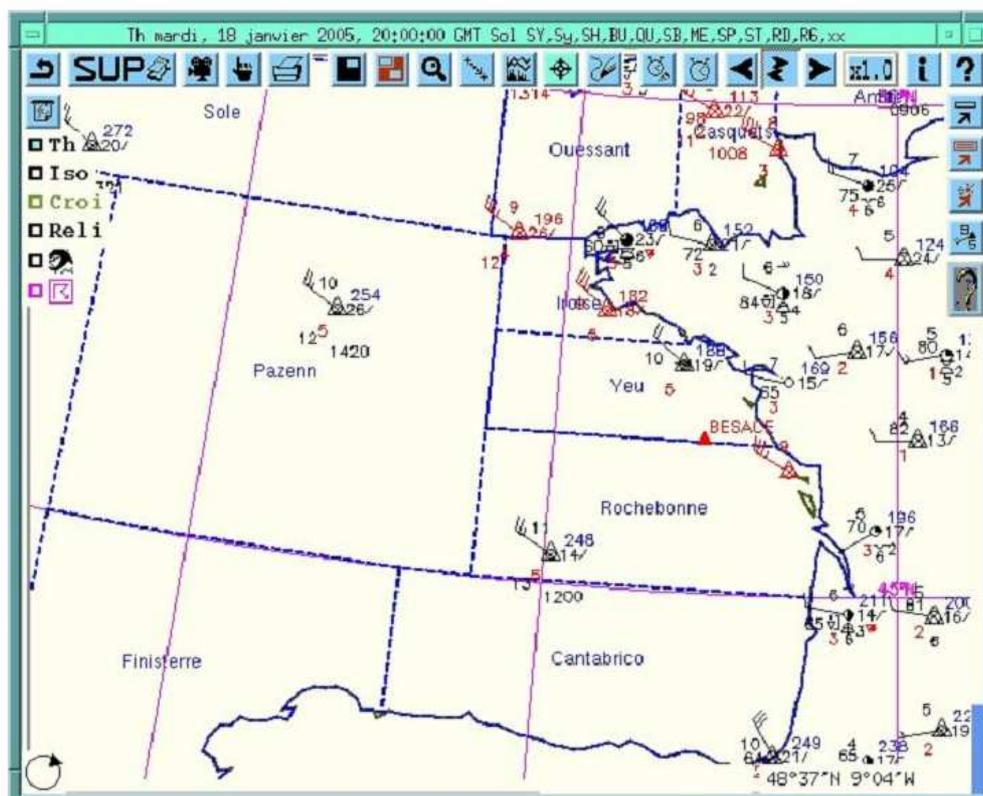
A 18h UTC, la situation météorologique se caractérise par un anticyclone de 1039hPa par 43°32N et 023°19W, une zone dépressionnaire complexe de 975 hPa située entre l'Islande et la Norvège et une dépression de 975 hPa au Sud-Ouest du Groenland.

Le flux de Nord-Ouest s'étendant des îles britanniques au golfe de Gascogne est assez fort à fort.



## Vent

Le vent observé à St Sauveur (Ile d'Yeu) à 20 heures UTC le 18 janvier est un vent de Nord-Ouest (290°) de 17 nœuds soit force 4 B ; la rafale maximale dans l'heure précédente est de 35 nœuds.



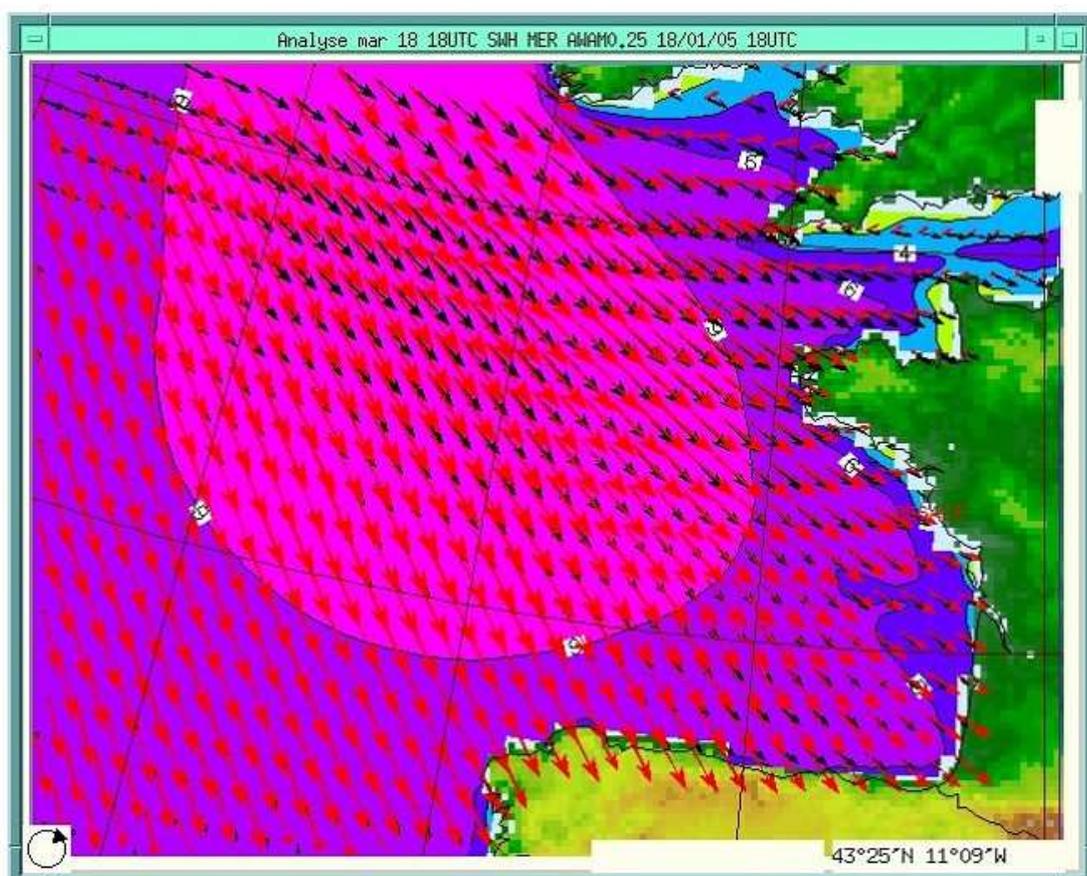
A 21h UTC, le vent moyen est de 19 nœuds et la rafale maximale dans les 3 heures précédentes est de 45 nœuds.

## Mer

La mer totale est constituée d'une mer du vent et d'une houle proches en direction et orientées au Nord-Ouest. A 18h UTC la mer du vent est de 4,40 m (période de 9 secondes) et la houle de 5,10 mètres (période de 16 secondes). A 00h UTC la mer du vent est de 4,10 mètres (période 9 secondes) et la houle 5,20 mètres (période 10 secondes).

La mer totale analysée est grosse (creux en hauteur significative compris entre 6 et 9 mètres) avec des creux de hauteur significative de 6,70 mètres sur la zone considérée à 18h UTC et 6,60 mètres le 19 à 00h UTC.

Les bouées les plus proches, « Brittany » située par 47°30'N et 008°30'W et « Gascogne » située par 45°12'2"N et 005°0'0"W, relèvent des hauteurs respectivement égales à 10 mètres et 8,30 mètres à 19h UTC puis 9,70 mètres et 9,30 mètres à 21h UTC (pas de données disponibles à 20h UTC pour la bouée Gascogne); ces hauteurs correspondent donc à une mer grosse à très grosse.



## Temps

C'est un ciel de traîne avec des averses fréquentes avec cumulus congestus et cumulonimbus, mais pas d'orages signalés (cf. cartes d'observations et images satellitaires Infrarouge).

## Visibilité

La visibilité est généralement bonne mais réduite sous averses entre 2 et 4 milles.

Pour les marins interrogés, les conditions météorologiques sur zone n'étaient certes pas bonnes, mais n'étaient pas extrêmes pour ce type de navire d'une longueur de 20 m. Ils précisent par ailleurs, que les bulletins météorologiques diffusés par VHF étaient bien en deçà de la réalité, ou du moins, n'étaient pas en phase dans le temps. Les marins ne semblent pas avoir pris une totale connaissance des prévisions météorologiques et surtout conscience du risque inhérent.

En effet, dès le 15 janvier 2005, les bulletins prévisionnels émis par Météo France pour la zone « large » indiquent pour la journée du lundi 17 janvier et le mardi 18 janvier dans les secteurs Iroise, Yeu et Rochebonne ; « vents de SW 3 à 4, fraîchissant 4 à 6 par le nord lundi soir, virant Ouest 5 à 7 dans la nuit, puis NW 6 ou 7 mardi. Mer agitée dans une houle d'ouest, devenant forte à très forte dans la nuit par l'ouest, et même **grosse dans l'ouest mardi en fin de journée. Pluies passagères** ».

Le 17 janvier 2005, à 05h17, un bulletin météorologique spécial (BMS n°39) pour Yeu est émis. Il est valable du 18/00 UTC au 19/00 UTC ; « Vent Ouest virant NW, 8. Fortes rafales. Mer devenant grosse à très grosse ».

Le 18 janvier 2005, un fileyeur espagnol de 28 mètres, avec 11 hommes à bord, s'est également trouvé en difficulté au large de l'île d'Yeu. D'importants moyens nautiques ont été déployés pour lui porter assistance. Dans des creux de 10 mètres, il a subi une déferlante qui a détruit entièrement sa passerelle.

En conséquence, on peut considérer que les conditions météorologiques constituent un **premier facteur déterminant** de l'événement.

## 7.1.2 La température de l'eau de mer

La température de l'eau de mer au moment de l'accident est de l'ordre de 8°C. Dans ces conditions, l'espérance de vie d'une personne dans l'eau sans équipement spécifique, est très limitée (en moyenne, perte de conscience au bout de 30 minutes, décès au bout d'une heure ou deux, réf manuel IAMSAR).

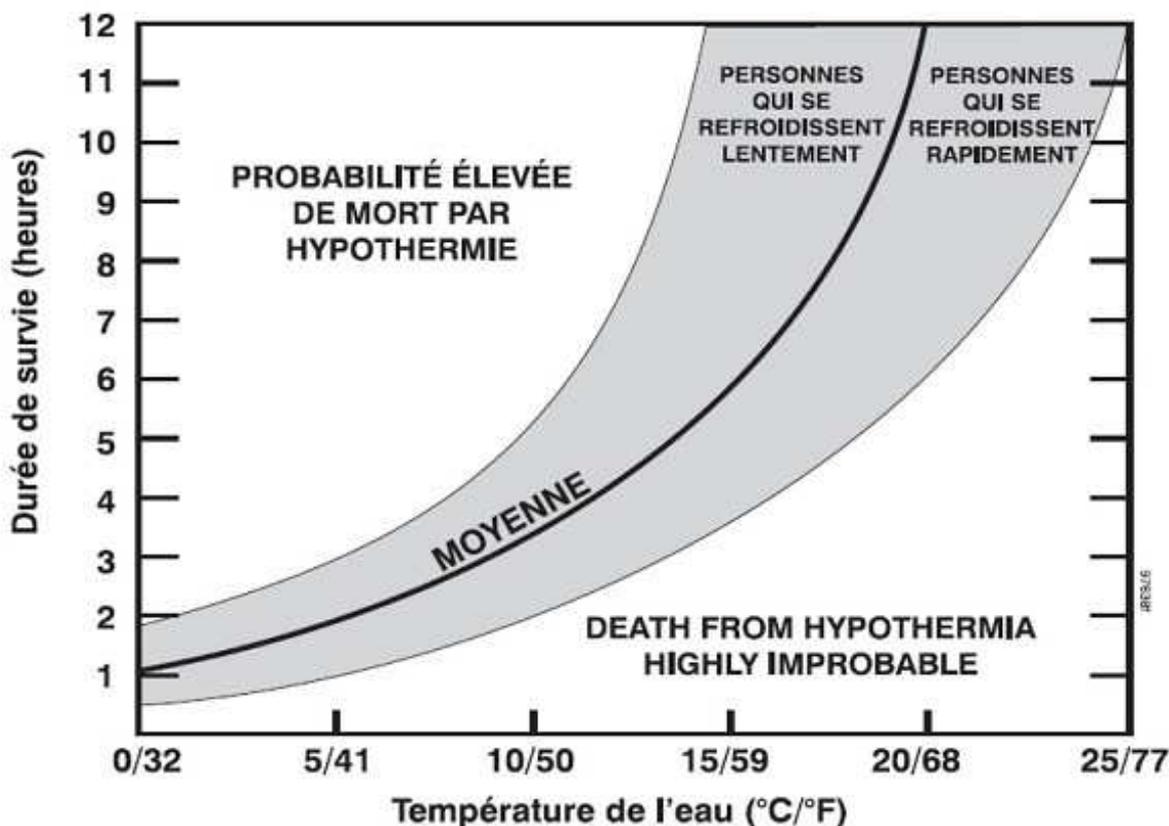


Figure N-14. Refroidissement dû à l'eau et hypothermie (Manuel IAMSAR)

L'épuisement et le froid dans une mer grosse avec une eau à 8°C ont fortement compromis les chances de survie des marins. Seul deux d'entre eux ont pu résister à ces conditions extrêmes.

Les conditions climatiques constituent par ailleurs un **facteur aggravant** des conséquences de l'accident

## 7.2 Facteurs matériels

Aucune défaillance n'a été relevée sur le navire et ses équipements.

## 7.3 Facteurs humains

### 7.3.1 La fatigue de l'équipage

Le navire a appareillé de Port-Joinville le vendredi 14 janvier 2005 à 17h00 pour une marée de 13 jours.

Le lundi 17 janvier, le patron décide de faire route terre afin de débarquer un matelot souffrant et de vendre la pêche. Le *BESACE* arrive à quai vers 23h00.

A 01h30, le 18 janvier, le navire reprend la mer et arrive sur son lieu de pêche à 07h00.

Les conditions de mer sont difficiles et le rythme de travail soutenu. Le patron totalise près de 267 jours de mer au cours de l'année. La fatigue excessive due à de nombreuses heures de travail, y compris de nuit, au bruit et aux vibrations, peut de facto affecter la vigilance et avoir une influence sur les décisions.

Ceci constitue un **facteur sous-jacent** de l'événement et de ses conséquences.

### 7.3.2 Fermeture des accès aux volumes étanches

Alors que le navire fait route retour dans des conditions de mer très dégradées, toutes les portes du pont abrité sont ouvertes : celle du gaillard avant, celle permettant d'accéder sur bâbord au carré et à la machine, mais également celle du pont couvert donnant accès à l'entrepont qui est, quant à elle, ouverte en permanence. De plus, le panneau étanche d'accès à la cale à poissons, disposant de 2 charnières sur le côté tribord n'est que simplement posé sur son hiloire.

Après avoir submergé le parc arrière, le paquet de mer envahit le pont abrité et la cale à poisson. Le fileyeur prend alors une forte gîte par carène liquide et poids sur tribord, le tout accentué par la force du vent. Le navire ne peut plus résister aux effets combinés du vent et de la mer. La gîte atteint très rapidement 45°. Dans ces conditions, le navire ne se redresse pas et finit par sombrer.

Le fait de ne pas fermer les portes étanches dans les conditions de mer rencontrées constitue le **second facteur déterminant** de l'accident.

### 7.3.3 Echappée de secours poste équipage

Le dîner se termine vers 20h20. Les membres d'équipage, hormis le patron et le matelot 1, se trouvent dans le réfectoire commun. Le matelot 1 rejoint le poste de couchage situé à l'arrière du navire sous le pont de franc-bord.

Une déferlante envahit le navire par l'arrière bâbord. L'accès aux couchettes est difficile. La capote qui recouvre l'espace du parc à filets se déchire probablement et le matériel de pêche ripe sur tribord sous l'effet de la déferlante

L'ensemble se retrouve sur l'arrière tribord du pont principal, obturant ainsi l'échappée de secours du poste équipage située dans la coursive entre le parc et le pavois tribord aux couples 7 et 8.

L'impossibilité d'évacuer le poste équipage par l'échappée de secours, très probablement encombrée par le matériel de pêche, constitue **un second facteur aggravant** des conséquences humaines de l'événement.

## 7.4 Autres facteurs

### 7.4.1 L'impossibilité d'atteindre les brassières et combinaisons de survie

Le *BESACE* dispose de 8 brassières de sauvetage et de 7 combinaisons de survie. Ces équipements de sauvetage sont stockés dans une des couchettes situées à l'arrière, sous le pont de franc-bord, en accord avec l'article 7.19 du règlement annexé à l'arrêté du 6 août 1971.

Le fait que les marins n'ont pu avoir accès au caisson à brassières, et dans une moindre mesure aux combinaisons d'immersion, si on considère la soudaineté du chavirement et du naufrage, constitue un troisième **facteur aggravant** des conséquences de l'évènement.

## 8 SYNTHÈSE

Le 18 janvier 2005, vers 18h30, le patron du *BESACE* décide de remonter ses filets et de faire route vers Port-Joinville compte tenu des très mauvaises conditions météorologiques.

Les portes et les panneaux étanches ne sont pas fermés. Le navire alors en route avec la mer de l'arrière, ou de  $\frac{3}{4}$  arrière, est envahi par une grosse vague qui s'engouffre aussitôt dans les espaces du pont abrité et sous-pont.

La gîte est telle que le navire se couche sur tribord et sombre rapidement.

Trois naufragés, dont le patron, sont récupérés, accrochés à une bouée couronne, par un navire de pêche sur zone. Les trois matelots sont portés disparus. Enfin, le patron, décède peu de temps après avoir été secouru.

## 9 RECOMMANDATIONS

Le *BEA*mer rappelle :

### A l'attention des patrons à la pêche :

**9.1** L'ensemble des portes et panneaux étanches doivent être fermés à la mer, tout particulièrement lorsque les conditions météorologiques sont dégradées ;

**9.2** Il convient de stocker les brassières de sauvetage et les combinaisons de survie dans des caissons placés au-dessus du pont de franc-bord. Elles doivent être par ailleurs facilement accessibles et endossables. En outre, sur la passerelle de navigation et à la sortie des locaux de machines, il doit être prévu une brassière de sauvetage pour chaque personne de quart.

### A l'attention de l'administration chargée des gens de mer :

**9.3** Ne peuvent être portés au rôle d'équipage d'un navire français que les marins qui remplissent les conditions d'aptitude physique. A cet effet, pour les marins en cours de carrière, l'examen médical est d'une manière générale requis tous les ans.

# ANNEXE

## Décision d'enquête



Liberté • Egalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'équipement,  
des transports, de  
l'aménagement du  
territoire, du tourisme  
et de la mer  
inspection générale  
des services des  
affaires maritimes  
Bureau d'enquêtes  
sur les événements  
de mer (BEAmer)

Paris, le 19 JAN. 2005  
N/réf. : BEAmer/GSAM/METL  
0 0 0 0 0 6

### D É C I S I O N

#### Le directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;

- 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 l'arrêté ministériel du 17 février 2004 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu l'arrêté ministériel du 24 février 2004 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu le message SITREP SAR 0048 établi par le CROSS Etel le 19 janvier 2005.

### D E C I D E

**Article 1 :** En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte à la suite du naufrage du fileyeur ogien « BESACE » survenu le 18 janvier 2005 dans l'ouest-sud-ouest à 20 milles nautiques de l'île d'Yeu.

**Article 2 :** Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables et notamment la résolution A.849 (20).

L'administrateur en chef  
de 1<sup>ère</sup> classe des affaires maritimes  
Jean-Marc SCHINDLER

BEAmer  
22, rue Monge  
75005 PARIS  
téléphone :  
+ 33 (0) 140 813 824  
télécopie / fax :  
+ 33 (0) 140 813 842  
Bea-Mer@equipement.gouv.fr