



Rapport d'enquête technique

JEAN-CLAUDE COULON II



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

ACCIDENT

À BORD DU CHALUTIER

JEAN-CLAUDE COULON II

SURVENU LE 8 JANVIER 2012

DANS LE NORD-OUEST DE L'ECOSSE

(UNE VICTIME)

Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 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 7 |
| 4 | ÉQUIPAGE | Page 8 |
| 5 | CHRONOLOGIE | Page 8 |
| 6 | ANALYSE | Page 10 |
| 7 | SYNTHÈSE | Page 14 |
| 8 | RECOMMANDATIONS | Page 14 |

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Carte

Liste des abréviations

BEAmer : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

DUP : Document Unique de Prévention

kW : Kilowatt

1 CIRCONSTANCES

Le *JEAN-CLAUDE COULON II*, chalutier pêche arrière de 45 mètres, quitte le 29 décembre 2011 le port de Lochinver en Ecosse pour se rendre sur ses lieux de pêche. La marée est prévue durer 11 jours.

Le 7 janvier 2012, le navire se trouve dans le nord-ouest de l'Ecosse, dans le secteur des Îles Hébrides. Il fait mauvais temps.

En fin de matinée, la fune tribord casse. L'autre fune est virée et le panneau bâbord saisi. Puis, une maille sur le bras bâbord cède. L'ensemble du train de pêche, excepté le panneau déjà embarqué, est perdu.

Un peu avant minuit, le vent ayant molli, l'opération de « grappinage » débute afin de récupérer le chalut. Après quelques heures de recherches et plusieurs tentatives infructueuses, le train de pêche perdu est remonté à la surface, le cul du chalut ayant été croché par le grappin.

Une équipe, composée du bosco, du treuilliste et de deux matelots, est sur le pont pour la manœuvre de récupération. Le câble est viré au maximum et le grappin se trouve en hauteur, au niveau de la chape de la poulie tribord.

Le bosco se penche par-dessus la lisse et cherche, derrière les fils du « vahiné »¹, l'endroit le plus approprié pour fixer le croc de la caliorne afin de remonter l'ensemble à bord. À ce moment, vers 03h10, le treuil dévire automatiquement d'environ 2 mètres, du fait du tangage et du poids du train de pêche. Le bosco est entraîné à l'eau et mortellement blessé par le grappin.

Des bouées couronnes lui sont lancées. Un canot est mis à la mer pour le secourir. Le corps sans vie est récupéré par l'équipe du canot, puis embarqué à bord.

L'hélicoptère des secours tentera d'hélicoptérer une équipe médicale, sans succès du fait de la force du vent et de l'état de la mer.

Le navire rentre ensuite à Stornoway.

¹ Un vahiné est une protection du cul de chalut, constituée de filasse.

2 CONTEXTE

Le *JEAN-CLAUDE COULON II*, armé par SCAPÊCHE SA (Lorient), pratique la pêche au chalut de fond dans le nord-ouest de l'Écosse, à partir de la base avancée de Lochinver, entre 40 et 120 milles de la côte, par des fonds de 300 à 1300 mètres.

Le navire demeure généralement basé à Lochinver, sauf pour les réparations importantes. Les relèves par avion sont faites par tiers de l'équipage, depuis Stornoway aux Îles Hébrides.

Les marées durent environ 9 à 10 jours. Chaque membre d'équipage passe 3 marées à bord puis 1 marée en congés.

La journée de travail est réglée en fonction de la durée des traits (7 heures pour les grands fonds et 3 heures par petits fonds), sauf avaries au chalut.

Le chalut est toujours viré par le patron, sauf lorsque le second possède une expérience suffisante.

3 NAVIRE



Source : SCAPÊCHE

Chalutier pêche arrière en acier, mis en service en mars 2005 à Concarneau, armé en pêche au large.

Caractéristiques du navire :

- Longueur : 45,92 m ;
- Largeur : 11,8 m ;
- Jauge : 1000 UMS ;
- Propulsion : 1850 kW.

4 ÉQUIPAGE

L'équipage est composé de quatorze marins : un patron, un second, un chef mécanicien, un second mécanicien, un bosco/chef ramendeur, un ouvrier mécanicien, un cuisinier et sept matelots dont un matelot calier.

Le patron : 41 ans, capitaine de pêche depuis 1999, navigue à la pêche depuis 25 ans dans diverses fonctions notamment matelot, lieutenant, second ; exerce la fonction de patron depuis 1995, travaille pour l'armement SCAPÊCHE depuis 1996.

Le bosco (marin décédé) : 40 ans, certificat d'apprentissage maritime pêche en 1989, certificat de marin pêcheur qualifié en 1994, navigue depuis 1989 à la pêche dans les fonctions de matelot puis chef ramendeur. Il travaille pour la SCAPÊCHE depuis 23 ans. Embarqué comme chef ramendeur sur le *JEAN-CLAUDE COULON II*, il est réputé expérimenté et prudent.

5 CHRONOLOGIE

(Heures locales TU+1)

Le jeudi **29 décembre 2011** vers **14h15**, départ du port de Lochinver, vers les lieux de pêche.

Le **30 décembre 2011** vers **00h00**, mise en pêche par 58°49'N et 007° 59'W.

Le **7 janvier 2012** vers **09h15**, le navire est en pêche à la position 59° 12' N et 007° 14' W, vent de WNW 50 nœuds, mer très forte.

À **10h15**, rupture de la fune tribord par 59° 15'N et 007° 15' W par fond de 480 mètres. Une manœuvre de virage est effectuée sur la fune bâbord, le panneau bâbord arrive à poste et est saisi.

Au moment du virage, la maille « dieppoise » casse. Cette maille assure la jonction entre le bras et les entremises des ailes du chalut (résistance nominale de cette maille : 15 tonnes). Le chalut, les capteurs, le panneau tribord sont donc perdus.

Compte tenu de l'état de la mer (5 à 7 mètres de creux), il est décidé d'attendre une accalmie et d'accorder du repos à l'équipage avant toute tentative de récupération.

Vers **23h30**, le vent a molli à 25 nœuds et l'état de la mer est passé de très forte à forte ; le grappin est filé pour tenter de récupérer le chalut.

Le **8 janvier 2012**, vers **02h45**, après plusieurs tentatives, le chalut est accroché et le grappin viré.

Vers **03h05**, le cul du chalut arrive le long du bord à l'arrière. Le patron est aux commandes des treuils. Une équipe se met en place. Le bosco dirige la manœuvre sur le pont. Un matelot est à côté de lui à l'arrière bâbord. Le treuilliste est à son poste. Un autre matelot se trouve au niveau du guindeau de la caliorne : il sert d'intermédiaire entre le bosco et le treuilliste. Le grappin a été viré jusqu'à la poulie qui se trouve à l'arrière tribord. Le cul du chalut, équipé de vahinés et de tabliers pour sa protection, est en pendant, à l'extérieur, sur l'arrière du navire. La manœuvre suivante consiste à fixer le croc d'une caliorne pour virer le cul de chalut à bord. À cet effet, le bosco monte sur le marchepied, attrape le croc et se penche par-dessus la lisse du pavois pour le fixer sur des renforts (aillière) existant sur le cul de chalut.

À **03h15**, la fune sous tension, qui soutient le grappin, devire soudainement de 2 mètres environ. Le bosco, manipulant le chalut, est entraîné à la mer et mortellement blessé par une patte du grappin. Deux bouées couronnes sont successivement lancées et l'alarme générale est déclenchée.

À **03h20**, le patron contacte Stornoway Coast Guard sur canal 16. La position du navire est alors 59°13'W et 007°04' W.

À **03h30**, le canot de secours est mis à l'eau avec à son bord le second pont, le second mécanicien et un matelot. Ils récupèrent rapidement le naufragé qu'ils n'arrivent pas à réanimer. Le corps est alors ramené à bord.

À **04h10**, l'hélicoptère arrive et tente d'hélicopté à 3 reprises une équipe médicale. Compte tenu de l'état de la mer, il n'y parvient pas. Le bord est également en contact avec le CROSS Gris-Nez pendant toutes ces opérations.

Le navire fait ensuite route sur Stornoway où il arrive à **11h00**.

Après une escale de 24 heures à Stornoway, le *JEAN-CLAUDE COULON II* fait route sur Lorient où il arrive le **11 janvier 2011**.

6 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 ;**
- **facteurs humains ;**
- **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'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.

6.1 Facteurs naturels

Depuis plusieurs jours, la météo est mauvaise avec des vents forts de secteur ouest et une mer forte à très forte.

La mer était donc bien formée au moment de l'accident :

- 4 janvier : vent W 40 nœuds, mer très forte (3 heures de cape) ;
- 5 janvier : vent NW 40 nœuds, mer forte à très forte, visibilité réduite sous grains ;
- 6 janvier : vent de SW 30/35 nœuds, mer forte, visibilité réduite avec pluie ;
- 7 janvier, jour de la rupture de fune : vent WNW 50 nœuds, mer très forte ;
- 8 janvier, aux premières heures : légère accalmie vent NW 25 nœuds mer forte. Le treuil a déviré, provoquant l'accident, car l'arrière du navire a été soulevé par une lame (voir § 6.2.2 ci-après).

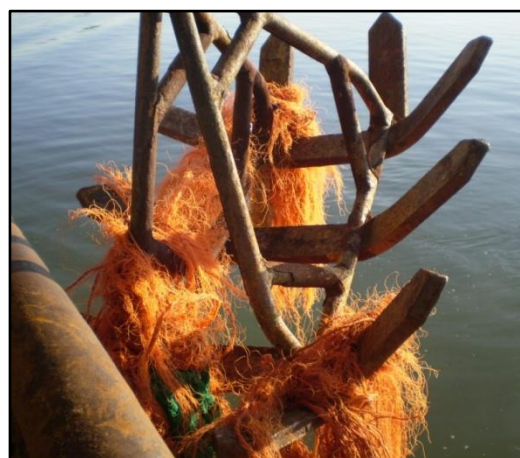
L'état de la mer constitue donc un premier **facteur déterminant** de l'accident.

6.2 Facteurs matériels

6.2.1 Le grappin

Le grappin mesure 78 cm par 135 cm.

Il possède 10 crocs de 32 cm de hauteur. Il est fixé à l'aide d'une manille sur une chaîne de 32 mm, de 4 m de long, reliée à la fune du treuil tribord.



Source : BEAmer

6.2.2 Les treuils

Le navire est équipé de trois treuils. Seul le treuil tribord est utilisé pour la manœuvre de récupération.

Lors de l'accident, le treuil tribord était sur frein. Les freins sont conçus pour que le treuil devire à partir d'une tension d'environ 15 tonnes.

L'ensemble du train de pêche encore à l'eau, avec le panneau tribord vraisemblablement envasé, pèse environ 10 tonnes. L'inertie de l'ensemble a fait que, lorsque

l'arrière du navire s'est soulevé, la tension instantanée sur le câble (d'un diamètre de 28 mm) a excédé largement 15 tonnes et le treuil a logiquement déviré.

6.3 Facteurs humains

6.3.1 La manœuvre de grappinage

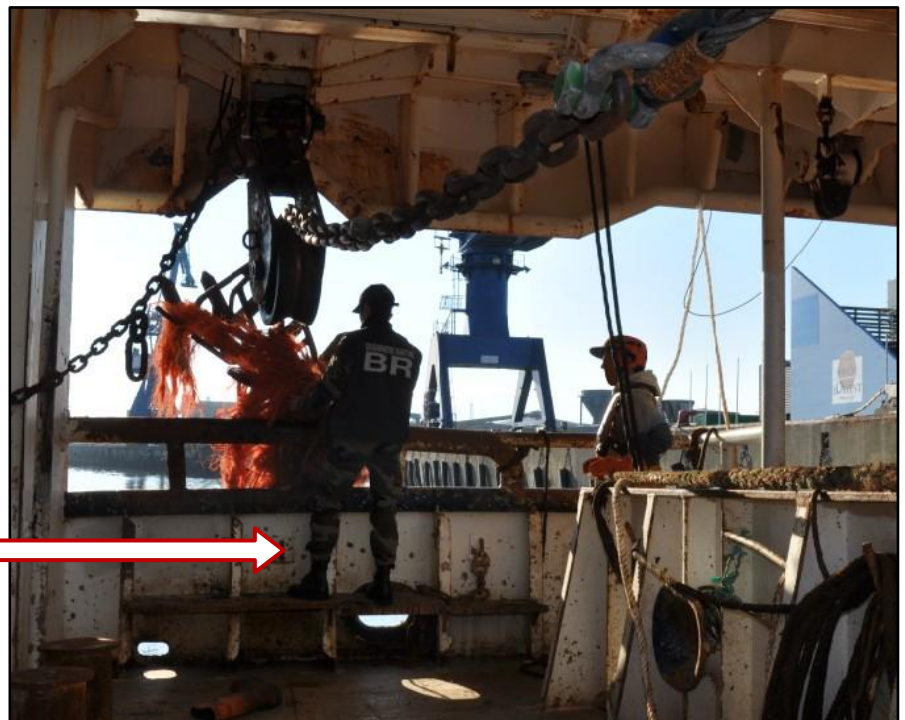
Cette manœuvre, bien que peu fréquente, n'est cependant pas exceptionnelle. Dans le cas présent, lorsque le chalut a été accroché, le grappin au bout duquel pendait le cul du chalut a été viré jusqu'à la chape de la grosse poulie tribord. Le grappin se trouve ainsi à une hauteur de 2,50 mètres environ par rapport au pont, donc supérieure à une hauteur d'homme. En l'absence d'un dispositif de saisissage du grappin, cette situation est potentiellement dangereuse.

6.3.2 L'embarquement du train de pêche

Avant la manœuvre, le patron avait insisté sur le respect des consignes de sécurité. En effet, la procédure habituelle de récupération du chalut après grappinage comporte une phase dangereuse.

Ainsi, le bosco s'est positionné sur le marchepied situé contre le pavois tribord arrière, pour fixer le croc de la caliorne sur le cul de chalut, au niveau des points de renforts prévus. Un matelot situé à proximité, lui tendait le croc à cet effet.

Le gendarme de la Brigade de Recherche (BR) se trouve à la position du bosco.



Source : Gendarmerie Maritime



Source : BEAmer



Source : BEAmer

Pour placer le croc sur le cul de chalut, il a nécessairement dû se pencher par-dessus la lisse. Dès lors, son équilibre n'était plus assuré que par les prises constituées par les mailles du cul du chalut. Le dévirage soudain du treuil l'a donc entraîné avec le train de pêche.

La posture du bosco lors de l'accident constitue le second **facteur déterminant**.

6.4 Autre facteur révélé par l'accident

Le canot de secours

Le canot de secours, au lieu du moteur de 25 ch prévu à la mise en service, disposait d'un moteur de 15 ch seulement. Cette puissance s'est avérée insuffisante dans le cas présent. De plus, la fixation de la patte d'oie de l'avant est peu pratique. Ceci a créé des difficultés lors de la mise à l'eau.



Source : BEAmer

D'une manière générale, ce canot de secours, aux faibles qualités marines, même s'il est d'un type approuvé, est totalement inadapté à la récupération d'un homme en haute mer. Son utilisation aurait pu entraîner un second accident.

7 SYNTHÈSE

Le *JEAN-CLAUDE COULON II* procède à la récupération d'un train de pêche perdu. Au moment de l'embarquement de l'engin récupéré au moyen d'un grappin, le treuil dévire soudainement sous l'effet des mouvements du navire et de l'inertie.

Le bosco, occupé à saisir le cul de chalut et se tenant à ce dernier, chute lorsque la fune se dévire. Il tombe à la mer après avoir violemment heurté un croc du grappin.

Le canot de secours est mis à l'eau avec difficulté et le corps du marin récupéré.

8 RECOMMANDATIONS

Le *BEA*mer recommande :

Aux armements de pêche concernés :

8.1 D'améliorer et de formaliser la procédure de récupération des chaluts par grappinage et de l'intégrer au DUP : identification des zones et postures dangereuses, saisissage du grappin, conduite des treuils...

8.2 De prévoir un équipement de communication directe entre l'arrière du navire et la passerelle, lors des opérations à risques.

À l'administration chargée de la réglementation :

8.3 De modifier la réglementation relative aux canots de secours afin d'imposer des embarcations présentant de réelles qualité marines et disposant d'une puissance suffisante.

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **20 JAN. 2012**

N/réf. : *BEA*mer **0001**



D é c i s i o n

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

- Vu** le code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 ;
- 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 0017 établi le 08 janvier 2012 par le CROSS Gris-Nez ;

D É C I D E

Article 1 : En application de l'article L1621-1 du code des transports, une enquête technique est ouverte concernant l'homme à la mer à bord du chalutier *JEAN-CLAUDE COULON II* immatriculé 924832 et battant pavillon français survenu le 08 janvier 2012 à environ 50 milles au nord-ouest de l'île Lewis, dans l'archipel des Hébrides, au nord de l'Écosse.

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, notamment les articles du code des transports susvisé et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

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

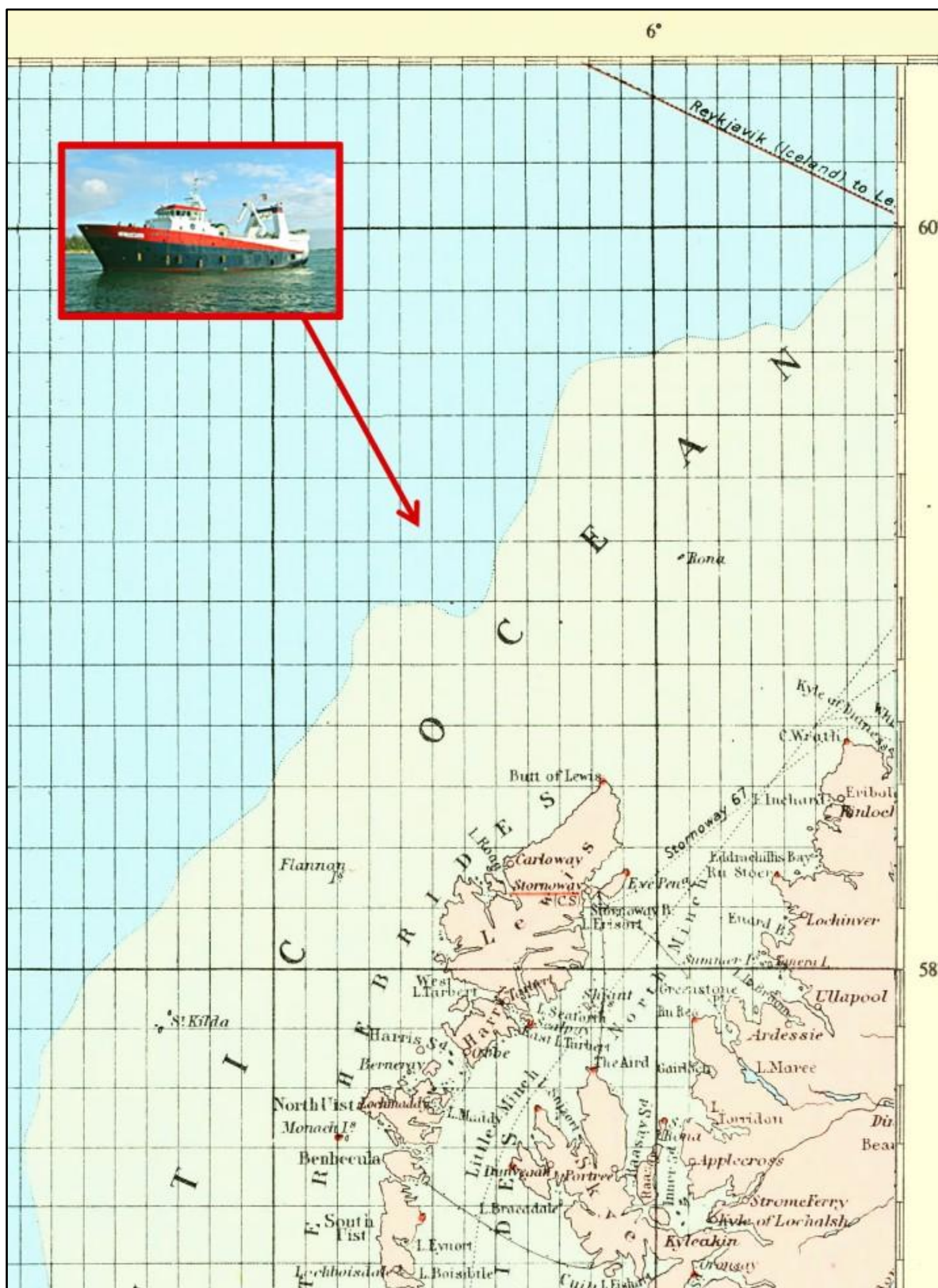
*BEA*mer

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

Pour la Ministre et par délégation
Le Directeur-adjoint du *BEA*mer
Philippe LAINE



Carte





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

Bureau d'enquêtes sur les événements 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