



Rapport d'enquête technique

**ACCIDENT À BORD DU FILEYEUR *LE SOLITAIRE*
LE 25 NOVEMBRE 2012 AU LARGE D'HOURTIN
(UN BLESSÉ GRAVE)**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : novembre 2013

Rapport d'enquête technique

ACCIDENT À BORD DU FILEYEUR

LE SOLITAIRE

**LE 25 NOVEMBRE 2012 AU LARGE D'HOURTIN
(UN BLESSÉ GRAVE)**



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 modifié 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	11
7	CONCLUSION	Page	13
8	RECOMMANDATIONS	Page	13

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Carte

Liste des abréviations

- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
- CCMM** : Centre de Consultation Médicale Maritime
- CHU** : Centre Hospitalier Universitaire
- CROSS** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
- kW** : Kilowatt
- SMDSM** : Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
- SARSAT** : Search And Rescue Satellite Aided Tracking
- SITREP** : *SITuation REPort*

1 CIRCONSTANCES

Le fileyeur *LE SOLITAIRE* appareille le vendredi 16 novembre 2012 du port d'Arcachon en début d'après-midi avec un équipage de 5 personnes à destination de ses lieux de pêche situés dans l'ouest d'Hourtin, à trois milles de la côte.

Il travaille dans cette zone jusqu'au samedi 24 novembre sans problèmes particuliers, cependant, dans la nuit, la météo se dégrade très fortement : houle de 6 mètres et vent de sud-sud-ouest de 25 nœuds.

Dans la nuit de samedi à dimanche, vers minuit, alors qu'il est au mouillage au nord de ses filets, il reçoit une déferlante qui brise deux de ses carreaux de passerelle en fronton et un sur l'arrière.

Le patron estime à ce moment la houle aux alentours de 6 mètres avec des passages à 8 mètres et le vent en rafales supérieures à 30 nœuds.

Le patron, de quart au moment du choc, est blessé sérieusement à la tête par la projection du bandeau soutenant les appareils radioélectriques, le moteur principal stoppe et le mouillage se rompt, le navire tombant travers à la houle.

Après plusieurs tentatives, le moteur est remis en route et *LE SOLITAIRE* peut faire cap à l'ouest pour s'éloigner de la côte, un autre fileyeur *VOLUNTAS DEI*, prévenu par le Mayday du CROSS Étel, le prend alors en remorque.

L'état de santé du patron se dégradant fortement, il est hélitreuillé à 4h15 pour le CHU de Bordeaux.

Le canot tout temps de La Cotinière prend la remorque et ramène *LE SOLITAIRE* à La Rochelle.

Le patron quittera l'hôpital deux jours plus tard avec de nombreux points de suture au niveau du crâne.

2 CONTEXTE

LE SOLITAIRE, qui a toujours gardé son nom, est la propriété d'un armateur Arcachonnais qui a acheté ce navire en deuxième main à Boulogne. Celui-ci possède également un deuxième fileyeur.

Ce navire est basé à Arcachon. Chaque jour, il file et vire 700 filets trémails à soles, soit 35 km.

Ces navires ont coutume de mouiller la nuit près de leurs filets, à proximité et au vent de la côte.

Des accidents sont déjà survenus dans des conditions similaires (cf. rapports du BEAMer concernant le ZEBULON et le VENT DIVIN).

3 NAVIRE

Navire en acier construit par le chantier SOCARENAM à Boulogne-sur-Mer en 1988, il a été conçu comme fileyeur et n'a jamais changé de métier.

Données administratives :

- Certificat de franc-bord : validité jusqu'au 22 avril 2013 ;
- Permis de navigation : validité jusqu'au 22 avril 2013.

Principales caractéristiques :

- Longueur hors-tout : 17,30 m ;
- Largeur : 4,50 m ;
- Jauge : 38,16 UMS ;
- MMSI : 227312140 ;
- Indicatif d'appel : FI2067 ;
- Motorisation : Volvo Penta D12D ;
- Puissance : 216 kW ;
- Auxiliaire : Nani Diesel 22 kW ;

- Assèchement : 2 pompes attelées (18 m³/h), l'une au MP l'autre à l'auxiliaire ;
- Mouillage : Une ancre plate de 90 kg, 15 m de chaîne (diamètre 16 mm), 200 m de câblot (diamètre 30 mm).

LE SOLITAIRE a subi quelques transformations depuis son neuvage :

- Des parcs à filets et une tente de protection aux embruns ont été installés sur la partie arrière du navire ;
- Une remotorisation a eu lieu en 2007, réduisant la puissance du moteur principal de 60 kW.

Dans le cadre du passage de 3^{ème} catégorie de navigation en 2^{ème} (restreinte), en novembre 2009, un moteur auxiliaire a été installé dans la machine.

4 ÉQUIPAGE

La décision d'effectif pour le navire armé en pêche côtière (sortie en mer n'excédant pas 96 heures) mentionne quatre personnes, dont un patron mécanicien et le permis de navigation autorise un maximum de cinq hommes.

Le patron mécanicien est âgé de 46 ans, titulaire du brevet de capitaine à la pêche et du certificat général d'opérateur. C'est un marin expérimenté qui commande le navire depuis 1998.

Les quatre matelots sont âgés de 28 à 50 ans.

5 CHRONOLOGIE

Conditions météorologiques (source SITREP) : vent 270° à 24 nœuds ; mer 4 : visibilité 15 milles.

Heures locales TU+1

Le **19 novembre 2012** à **13h00**, *LE SOLITAIRE* appareille du port d'Arcachon par beau temps, à destination de ses lieux de pêche situés par 45°05'N et 001°15'W.

Jusqu'au 24 novembre 2012, les conditions météo sont clémentes avec des vents de terre de sud-est 3 à 5 beaufort et une mer peu agitée.

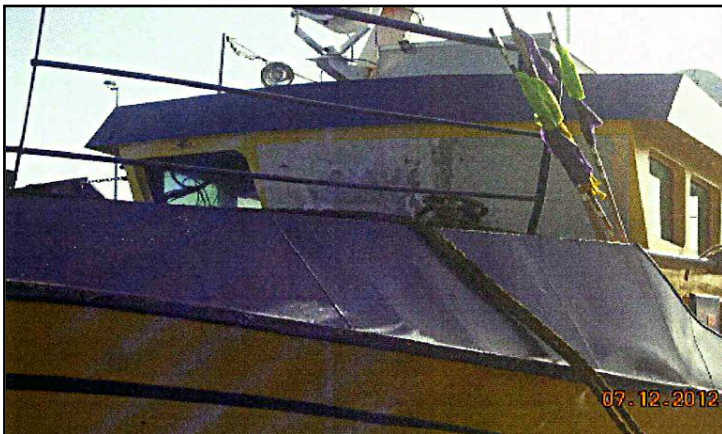
Le **24 novembre 2012**, à **17h00**, l'équipage termine de filer ses 700 filets et prend son mouillage sur le « bout nord » vers 17h30.

Le quart s'organise alors à raison d'une heure par homme, le patron effectuant le dernier quart de minuit à 2h00 car les consignes ont été données pour un réveil de l'équipage à 2h00 dans l'intention, après relevage des filets, de rejoindre le port de ROYAN au terme de leur marée.

Le bulletin météo du soir annonce des vents de secteur ouest pour 5 à 6 beaufort et une houle de 3,5 à 4 mètres.

À **00h00** le **25 novembre 2012**, le patron, arrivé en passerelle, constate que la houle a considérablement grossi, il l'évalue à 6 mètres avec des passages à 8 mètres, le vent dépassant 30 nœuds dans les rafales.

À **00h10**, une violente déferlante brise sur l'avant et emporte deux sabords de passerelle avant et celui arrière bâbord.



Sous le choc, le patron, installé sur le fauteuil de passerelle, reçoit tout l'appareillage SMDSM installé en bandeau au-dessus de lui. L'arrêt d'urgence du moteur, installé sur le pupitre de contrôle, est percuté par la chute des appareils, le moteur principal stoppe.



À l'impact, la ligne de mouillage se rompt à deux mètres sur l'avant du point de saisissage et le navire tombe en travers de la houle, il se trouve à ce moment à 2,5 milles de la côte.

Une grande quantité d'eau demeure en passerelle et dans la cuisine, retenue par la hauteur des surbaux.

Peu de temps après, l'équipage monte à la passerelle et trouve le patron, blessé à la tête, fortement commotionné et couvert de sang. Ensemble, ils essaient de redémarrer le moteur mais sans succès. Ce n'est qu'après un long moment, et par élimination successive des causes, que le patron désactive l'arrêt d'urgence se trouvant sous les appareils SMDSM.

Vers **01h40**, le moteur principal est remis en route et le navire fait cap à l'ouest debout au vent.

À **01h48**, un matelot, au moyen du seul téléphone portable encore en état à bord, prévient l'armateur qui lui-même alerte le CROSS Étel. L'état de santé du patron se dégradant, notamment avec une perte de sang importante et un état d'hypothermie, le médecin régulateur du CCMM demande une évacuation par moyen aérien.

À **02h15**, le CROSS diffuse un Mayday Relay.

À **02h25**, le fileyeur Arcachonnais *VOLUNTAS DEI* se dérouté pour porter assistance au fileyeur *LE SOLITAIRE*.

À **03h41**, l'hélicoptère GY de La Rochelle est sur zone, l'hélicoptère s'effectuant dans des conditions difficiles et à **04h15** le blessé est à bord.

Vers **05h00**, le *VOLUNTAS DEI*, qui avait préalablement pris en remorque *LE SOLITAIRE*, réussit à le mettre sur son mouillage, lequel avait été largué sur bouée avant de se mettre en route pour porter assistance.

Le canot tout temps SNS 070 de La Cotinière, mis en œuvre par le CROSS Étel, arrive sur zone à **08h30**, il passe la remorque à **08h45**.

À **17h45**, *LE SOLITAIRE* est à quai au port de pêche de La Rochelle.

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.**

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

La météo cette nuit-là est très mauvaise. La houle est très forte, le relevé météorologique, le 25 novembre 2012 entre minuit et 1h00 du matin, donne des hauteurs de houle comprises entre 6,10 m et 7,90 m, avec une fréquence de 9 à 10 secondes.

La sonde au mouillage est aux alentours de 28 m, ce qui compte tenu de la hauteur de houle rend le déferlement possible.

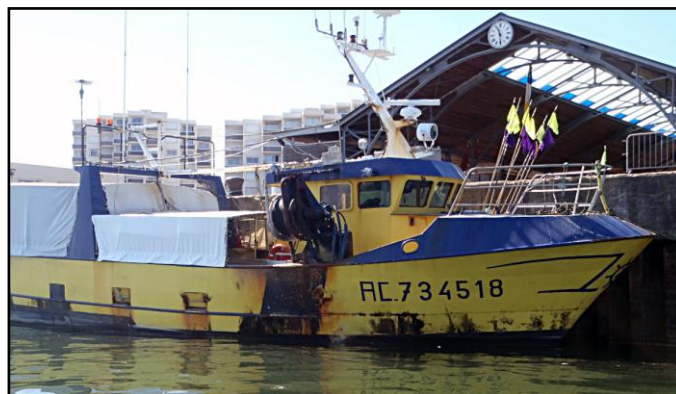
Le vent au 270° pour 24 nœuds participe aussi à la dégradation de la situation.

Les conditions météorologiques constituent par conséquent un **facteur déterminant** de l'accident.

6.2 Facteurs matériels

Les formes avant relativement étroites du fileyeur *LE SOLITAIRE* offrent une moindre résistance au tangage et la position de la passerelle très en avant la rend plus vulnérable aux paquets de mer.

L'architecture du navire constitue un **facteur contributif** de l'accident.



L'échantillonnage des carreaux de passerelle, supérieur à 10 mm comme l'exige la réglementation, ne semble en revanche pas en cause sachant que le sabord opposé à l'arrière a aussi explosé sous le choc.

L'arrêt d'urgence n'était pas protégé par un capot. La chute du bandeau a provoqué son déclenchement intempestif et l'arrêt du moteur.

L'absence de protection de l'arrêt d'urgence du moteur aurait pu constituer un **facteur aggravant** des conséquences de l'accident.

6.3 Facteurs humains

Le fait d'être resté au mouillage cette nuit-là au point choisi, correspondant à la pratique habituelle, au vent d'une côte en mer ouverte, dans des conditions météorologiques qui se sont dégradées, est un **facteur déterminant** de l'accident. Il ne semble pas toutefois qu'une fatigue anormale ait eu une incidence sur le choix du point de mouillage et l'évaluation des conditions météorologiques.

L'équipage a bien réagi dans des conditions très difficiles. Le sang-froid et la réaction courageuse du patron, malgré sa blessure, a certainement sauvé le navire et l'équipage.

La balise SARSAT n'a pas été activée, c'est par téléphone mobile, via l'armateur, que le CROSS Étrel a été prévenu.

7 CONCLUSION

Alors qu'il était mouillé à proximité de ses filets, le navire de pêche *LE SOLITAIRE* a reçu une grosse déferlante qui a endommagé la passerelle. À cette occasion, le patron a été grièvement blessé à la tête, par la chute d'équipements électroniques.

Cet accident grave est dû pour l'essentiel au fait d'être resté au mouillage au vent d'une côte par une très forte houle.

8 RECOMMANDATIONS

Le *BEA*mer recommande :

Aux chantiers navals :

- 1 - [2013-R049](#) : De limiter le positionnement en hauteur dans les passerelles des appareillages lourds ou de les scinder afin de ne pas constituer un seul bloc, et d'améliorer d'un point de vue général leur fixation.

Aux patrons de fileyeurs :

- 2 - [2013-R050](#) : De ne pas mouiller au vent d'une côte, la nuit en attente du virage, quand les conditions météo sont dégradées. La prise de cape devrait être la règle dans ce cas, à une distance suffisante « pour avoir de l'eau à courir » en cas de panne moteur.
- 3 - [2013-R051](#) : De s'assurer que les marins présents à bord sachent désactiver le cas échéant les sécurités et relancer le moteur. Une information dans ce sens doit leur être donnée dès leur embarquement.

À l'administration chargée de la sécurité des navires :

- 4 - [2013-R052](#) : D'imposer une protection adaptée du stop d'urgence du moteur.

LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Carte

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **24 JAN. 2013**

N/réf. : *BEA*mer **0001**



D é c i s i o n

La Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie ;

- Vu** le code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 ;
- Vu** le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu** le décret du 2 août 2012 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le SITREP SAR OMI 3607 établi le 25 novembre 2012 par le CROSS Etel ;
- Vu** l'enquête préliminaire menée par le *BEA*mer ;

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'événement de mer, suite à une déferlante, sur le fileyeur *LE SOLITAIRE* immatriculé 734518, survenu le 25 novembre 2012 dans l'ouest d'Hourtin à trois miles de la côte.

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 susvisés et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

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

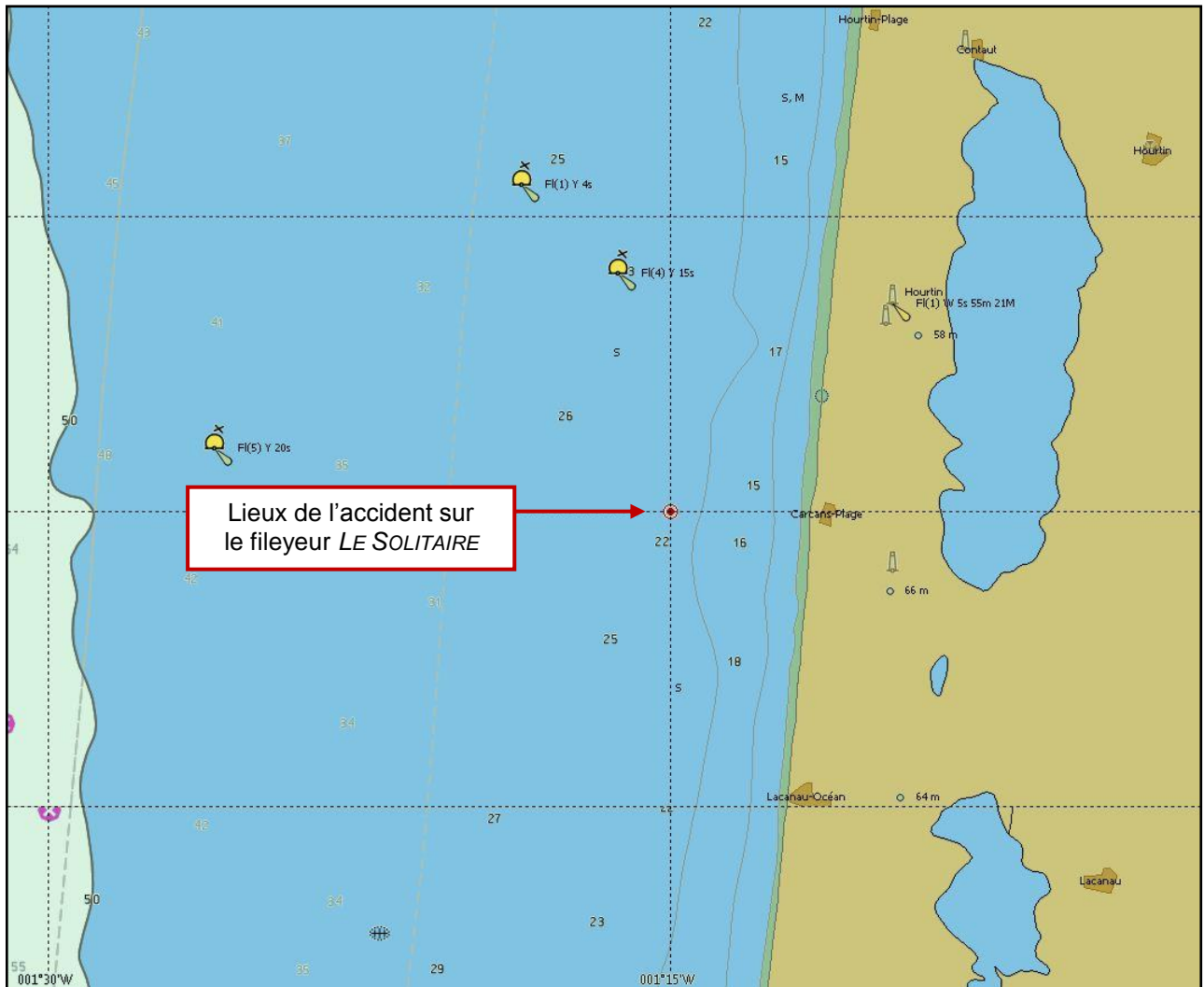
*BEA*mer

Tout Voltaire
92056 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

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Daniel LE DIRÉACH
Directeur du *BEA*mer



Carte





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