



Récapitulatif des synthèses d'évènements de mer

ANNEE 2008

SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 1/2008

BEA/RIP n°1/2008

Collision entre deux chalutiers dont l'un en pêche

Circonstances (TU + 1):

Le jour de l'évènement, le vent est ENE force 5 à 6, la visibilité de 5 milles, la lune est dans son dernier quartier. Le chalutier (A), en acier, d'une longueur de 20,40 mètres, effectuant une navigation de 3^{ème} catégorie, est armé par un équipage de six personnes. Il est en action de pêche en bordure de la voie sud-ouest du dispositif de séparation de trafic du Pas-de-Calais, les feux de pêche et de portiques sont allumés, les radars sont réglés sur 2 et 3 milles, les VHF sont calées sur les voies 16 et 15, les deux ordinateurs de navigation sont en fonction. Son train de pêche est d'environ 300 mètres.

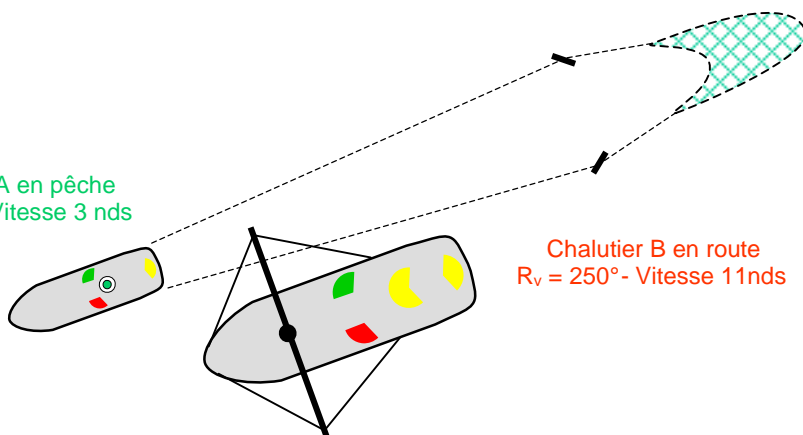
Vers 04h30, le chalutier (A) file son chalut et fait route en suivant un cap au 060°, jusqu'aux environs de 06h00, puis effectue une giration lente sur bâbord pour prendre une route au 340°. Pendant cette giration d'environ quinze minutes, le matelot de quart distingue les feux d'un navire en route à une distance estimée à 3 milles. Voyant le feu rouge, il juge que le navire va passer sur l'arrière. Vers 06h15, il change de route et vient au 250°, il est sous barre manuelle, sa vitesse est d'environ 3 nœuds, le dispositif « homme mort » est en fonction et réglé sur 6 à 7 minutes.

Vers 06h30, le matelot de quart voit apparaître par bâbord, à une distance de 3 à 5 mètres, l'étrave d'un navire (B). Au même moment, un bruit violent se produit au dessus de la timonerie. Il distingue une des lettres du port d'immatriculation du navire, la couleur de la coque, les tangons, le feu vert et le feu de poupe. Le chalutier à perches (B) continue sa route sans s'arrêter et sans tenter d'entrer en contact avec le navire qu'il vient d'aborder.

Découvrant qu'il n'a plus de moyens de communications et de navigation, le patron du chalutier (A) lance 3 fusées rouges. Il fait procéder à une inspection interne de son navire. Il vire ensuite son chalut et fait route au ralenti

vers un autre chalutier en pêche (C), distant de quelques dizaines de milles. Arrivés à très courte distance, les chalutiers parviennent à communiquer par VHF. Le chalutier (A) relate la collision et la transmission de l'évènement au CROSS est assurée par le chalutier (C). Celui-ci a vu le navire abordé passer devant lui tous feux éteints, à la vitesse d'environ 11 nœuds.

Chalutier A en pêche
R_v = 250° - Vitesse 3 nds

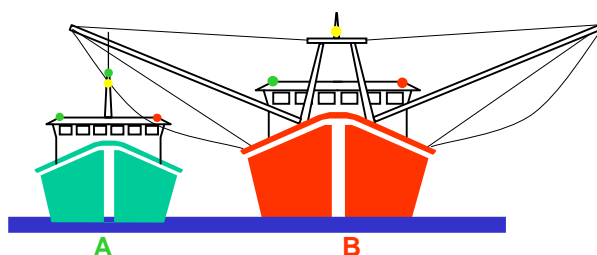


Chalutier B en route
R_v = 250° - Vitesse 11nds

Le CROSS s'informe de la présence de blessés et des intentions du patron du navire abordé (A). La réponse transmise au CROSS par le chalutier (C) indique que le navire (A) n'a pas de blessés, qu'il fait route vers son port d'attache escorté par le chalutier (C) qui assurera les communications et le positionnement.

Le MRCC voisin, à la demande du CROSS, effectue une recherche du navire abordé. A 10h45, le moyen aérien mis en action signale qu'il a bien retrouvé le navire (B) à coque rouge possédant des tangons. Le MRCC entre en contact avec ce navire qui répond qu'il a touché assez fortement par le travers un chalutier (A). Il s'agit d'un chalutier à perches, en acier, construit en 1998 de 37,89 mètres de long qui effectue des marées d'environ une semaine. Il est en route vers ses lieux de pêche, feux de navigation allumés.

Le retour du chalutier (A) se fait sans incident et il passe l'écluse de son port d'attache à 13h50, accompagné du chalutier (C).



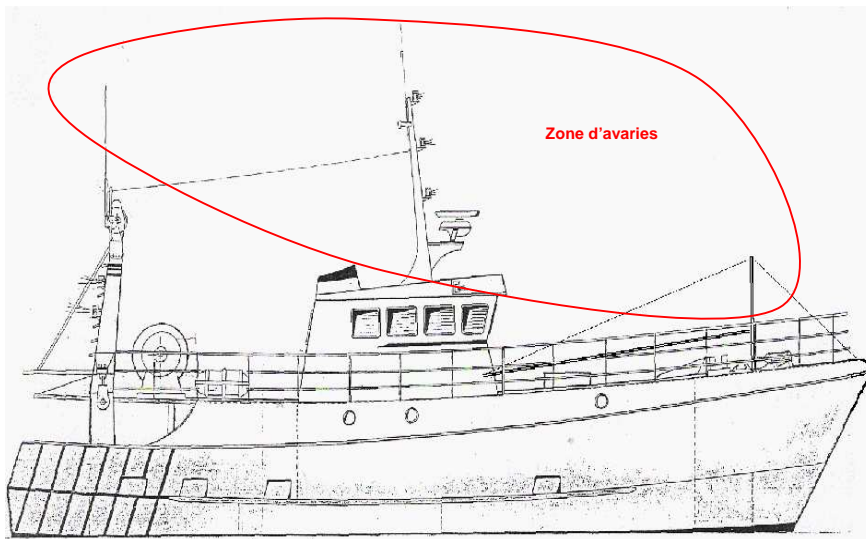
Analyse des facteurs du sinistre:

1) Remarques :

- L'abordage du chalutier (A), bien éclairé et à coque en acier tend à prouver que l'homme de quart du chalutier (B) n'assurait ni veille visuelle ni veille radar ;
- Le chalutier (B) a considéré qu'en l'absence d'appel sur la voie 16 de la VHF et de tirs de fusées « rouges » pendant 20 minutes, il pouvait continuer sa route. Ce comportement est contraire à l'obligation de porter assistance aux personnes qu'il venait de mettre en danger;
- L'homme de quart du chalutier (A) n'a pas suffisamment suivi la progression du navire qui arrivait sur son arrière. La présence des enrouleurs de chalut, même s'ils perturbent la vue sur l'arrière, ne la rendent pas impossible. De même, il n'a pas été démontré que l'angle mort du radar ait pu masquer en permanence l'écho du chalutier (B). La veille n'a donc pas été suffisamment efficace ;
- La VHF portable SMDSM n'est pas utilisée parce que la portée était considérée comme faible;
- Selon les informations recueillies lors de l'investigation, une tension existe entre les chalutiers pêche arrière et les chalutiers à perches. Ces derniers ayant une puissance machine et un tonnage plus importants, les chalutiers pêche arrière préfèrent s'écarter à leur approche.

2) Cause :

Absence de veille nautique à bord du chalutier (B).



3) Conséquences pour le chalutier (A):

Le mât portant les antennes et les feux de navigation a été cisailé à la base et renversé sur la partie avant du navire par le câble d'acier retenant le tangon du chalutier (B). Les antennes ayant été mises à la masse en touchant le pont, les appareils de communications et de navigation dont les antennes étaient fixées au mât sont hors service. La casquette du navire, le portique arrière et la corne de charge placée à l'avant ont été endommagés. Le pont supportant le mât a été déformé ainsi que la structure en bois au plafond de la timonerie. Des traces de peinture rouge, couleur du tangon du chalutier (B) sont visibles sur la base du mât et sur la casquette.

Perte d'exploitation du navire pendant la durée des travaux de remise en état.

Leçons:

- **Une veille nautique (visuelle et radar) permanente et efficace est un impératif absolu ;**
- Les dispositions de la règle 23 du RIPAM (feux que doivent montrer les navires à propulsion mécanique faisant route) sont d'application stricte et permanente ;
- Cet accident, comme plusieurs autres, ayant démontré la vulnérabilité des antennes radar et VHF, le retour d'expérience doit être pris en compte au niveau de la construction et de l'équipement des navires de pêche ;
- Des essais de portée des VHF portatives SMDSM pourraient être effectués par l'Administration, au profit des marins pêcheurs, afin de démontrer leur efficacité.

SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 2/2008

BEA/RIP n°2/2008

Situation très rapprochée dans un DST



Circonstances (TU + 1) :

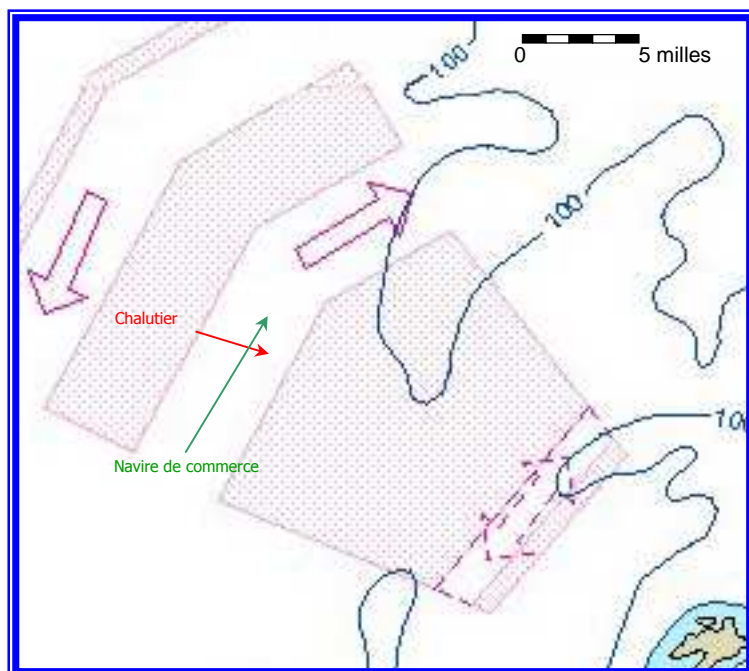
L'un des navires est un cargo frigorifique construit en 1992, il mesure 141,8 m, son port en lourd est de 10 641 t et sa vitesse d'exploitation est de 19 nœuds. Au moment des faits il est en train de suivre la voie montante du DST d'Ouessant : vitesse et route fond relevées par le MRCC : 21 nœuds au 031°. Le capitaine se trouve à la passerelle et le second capitaine est de quart. Les deux radars APRA sont en service ainsi que l'AIS.

L'autre navire est un chalutier en acier construit en 1991. Sa longueur est de 22,5 m et il est propulsé par un moteur de 375 kW. Il est armé par 7 hommes en 2^{ème} catégorie (200 milles d'un abri) pour la pêche au large (marée > 96 h). Au moment des faits il est en transit entre la zone de séparation du trafic des voies montante et descendante pour la zone côtière de séparation du trafic. Vitesse et route fond relevés par le MRCC : 10 nœuds au 107°. Le patron se trouve en timonerie avec un radar réglé sur 3 milles et l'autre sur 6, l'un et l'autre sont stabilisés cap en haut de l'écran. L'AIS, dont le fonctionnement est aléatoire, est en service, au contraire de l'alarme homme mort. Les voies VHF 16 et 13 sont veillées.

Les conditions météorologiques sont les suivantes : Bonne visibilité, petite brise de SSW sur faible houle. Coucher de soleil vers 18h00 dans le SSW. Courant portant au NE à la vitesse de 2 nœuds.



Conscient qu'une situation très rapprochée se créait, le patron du chalutier ralentit alors qu'il est encore à 2 milles du navire de commerce. A moins d'1 mille il vient en grand sur la gauche pour finalement faire un tour complet et passer sur l'arrière du navire de commerce, à bord duquel la situation avait été également appréciée, et où la barre est brièvement mise à droite pour obtenir en définitive un CPA de 0,4 mille vers 17h20. Au MRCC, écho radar et piste AIS du chalutier n'apparaissant que tardivement, il n'a pas été possible d'anticiper la situation mais seulement de relever un CPA de 0,11 mille et un TCP de 54 s, laissant penser que le chalutier était passé sur l'avant du navire de commerce.



Analyses des facteurs du sinistre :

1) Remarques :

- A bord du navire de commerce, les instructions de l'armement relatives au CPA minimum à respecter sont de 1 mille en haute mer et de 0,5 mille dans des régions où le trafic est très dense.

Les indications APRA correspondant à des valeurs de CPA inférieures ou égales à 1 mille entrent, pour certaines configurations cinématiques, dans la marge d'incertitude de cette aide. En conséquence, il n'est pas toujours raisonnable, surtout par temps bouché, de se donner un CPA inférieur à 1 mille.

- Bien que l'équipement électronique du chalutier comprenne une carte APRA, les radars ne sont pas pour autant équipés en conséquence.

- Les manœuvres entreprises ont permis de conserver une marge de sécurité qui n'a pas été détectée par le suivi AIS et le radar du MRCC. La réalité des faits a pu être cernée *a posteriori* : interrogations VHF du MRCC aux deux navires d'une part, analyse des rapports de mer d'autre part.
- La VHF n'a pas été utilisée. En cas de nécessité, les informations AIS auraient facilité la coordination des manœuvres entre les deux navires.
- Le chalutier, d'une longueur de 22,50 m, n'entre pas dans la catégorie des navires ne devant pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation (Règle 10j).

2) Causes : grâce aux manœuvres effectuées, il n'y a pas eu d'accident. Il n'en reste pas moins que le MRCC s'est inquiété car une situation dangereuse se développait.

3) Conséquences : Aucune.

Leçons :

- La capacité de discrimination des radars des MRCC, quant à l'aide qu'ils peuvent apporter aux navires dans les cas de situations rapprochées, doit être prise en compte par les capitaines et les officiers de quart.
- La marge de sécurité a été conservée, montrant ainsi que les manœuvres doivent être entreprises franchement et à temps.
- Importance de l'utilisation des moyens complémentaires d'aide à l'anticollision (évolution du relèvement d'un navire, APRA, AIS).

SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 3/2008

BEA/RIP n°3/2008

ABORDAGE DANS LA BRUME ENTRE UN NAVIRE DE COMMERCE ET UN VOILIER

Circonstances :

En période estivale une petite brise de secteur Est souffle sur la Manche occidentale. La mer est peu agitée à agitée et la visibilité variable, de médiocre à quasi nulle par suite de bancs de brume épars.

Le navire de commerce est un roulier de 176 m spécialisé dans le transport de voitures et de camions. Construit en 2001 il est exploité par une grande compagnie européenne et fait route de l'Italie vers un port de la côte Sud d'Angleterre. Pour éviter d'avoir à traverser ultérieurement la voie descendante du DST, son capitaine choisit de s'en tenir au Nord. Il fait alors route au cap 054° à la vitesse de 17 nœuds. Le quart est assuré par le 1^{er} lieutenant, un veilleur et un élève officier. A 7h35 (TUC + 2), l'officier de quart, conscient de la dégradation de la visibilité, avertit le capitaine et émet les signaux sonores réglementaires : *un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes* (RIPAM règle 35a), mais ne réduit pas la vitesse.

Le voilier est un sloop habitable de 10,4 m en résine de verre construit en 1985. Sa surface de voile est de 58 m² (moteur auxiliaire fixe de 22 kW). Il est équipé d'un enrouleur de génois est d'une capote de protection de la descente. Armé réglementairement pour une navigation de plaisance à plus de 6 milles d'un abri, son équipement comprend notamment : une VHF fixe et une portable, un radar de 24 milles de portée, un GPS fixe et un portable, une balise de détresse et un réflecteur radar cylindrique placé en tête de mât. Le jour de l'accident, il traverse la Manche occidentale bâbord amure sous grand voile et génois en route au 154°. L'équipage est constitué de quatre hommes, dont deux de quart. Le voilier file 5,5 nœuds au plus près bon-plein. Les veilles optique, radar (échelle 6 milles sélectionnée, alarme hors service), auditive et VHF voie 16 sont effectuées. A 7h30, les deux équipiers de quart remarquant la dégradation brusque de la visibilité, allument les feux de navigation et roulent le génois de deux tours : la vitesse devient inférieure à 5 nœuds, la gîte sur tribord est de l'ordre de 15 à 20°.

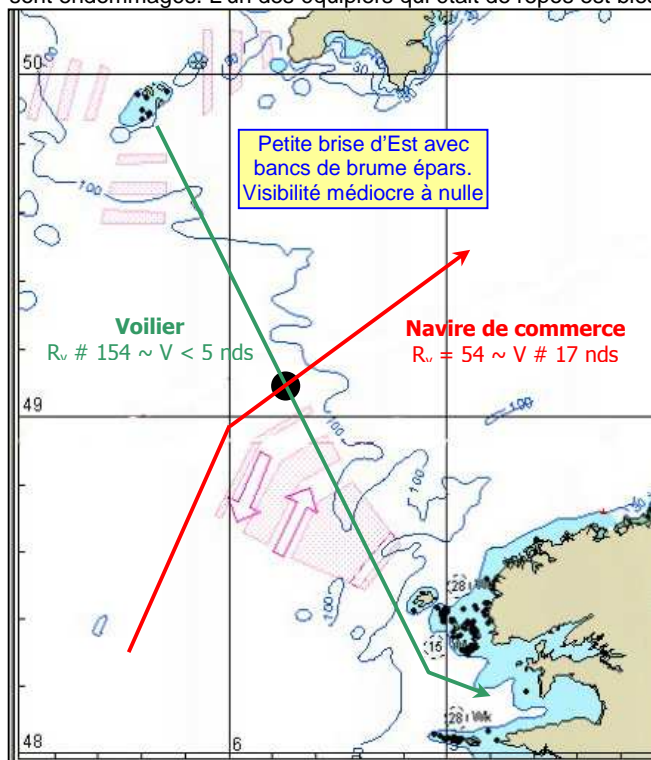
A bord du voilier, sans qu'il ait été détecté ou entendu, le navire de commerce est vu quelques instants avant l'abordage qui survient sur sa joue tribord à 7h45. Le mât du voilier s'effondre, les équipiers de quart se protègent au mieux, alors que le voilier rague le long de la muraille et finit par se dégager, après être passé sous les formes arrière, où capote de descente et équipements de pont sont endommagés. L'un des équipiers qui était de repos est blessé à la tête au moment du choc initial. Le propriétaire – skipper, qui est

médecin, l'examine immédiatement et diagnostique un traumatisme léger ne nécessitant pas une évacuation médicale.

Sur la passerelle du navire de commerce, sans qu'il y ait eu détection sur aucun des deux radars, le haut d'une voile est vu par l'officier de quart quelques instants avant la collision, à une quarantaine de mètres de l'étrave, légèrement sur bâbord. Aussitôt, il passe en barre manuelle pour tenter une manœuvre d'évitement en venant à droite. Le voilier est vu, raguant le long de la muraille bâbord, avant de disparaître dans la brume.

Le navire de commerce signale aussitôt la collision au MRCC, engage des recherches et prépare ses embarcations pour porter assistance au voilier. Les recherches sont compliquées par la brume, l'absence d'écho radar et de communications, car le voilier démâté n'a plus d'antenne sur sa VHF principale.

A bord du voilier, après inspection et vérification de l'absence de voie d'eau, le gréement dormant est cisailé au coupe-câble et abandonné avant que le moteur ne soit démarré. A 8h02, un message PAN PAN est lancé avec la VHF portable. Le navire de commerce y répond, mais les échanges restent sans suite car l'équipage du voilier ne parle pas anglais. Un navire de pêche français se trouvant à proximité se dérouté et fait le relais VHF entre le navire de commerce et le MRCC. Ce dernier organise une évacuation sanitaire du blessé par hélicoptère. A 8h30, le contact visuel est établi entre le navire de commerce et le voilier. A 9h12, chacun des navires reprend sa route, le voilier étant escorté par un navire de guerre britannique pour traverser en sécurité le DST. A 10h00, le blessé est hélitreuillé (il quittera l'hôpital le jour même). Le canot de sauvetage de la SNSM, appelé sur les lieux, propose sa remorque



* fréquence entre 130 et 350 Hz, portée 1,5 mille



au voilier pour gagner du temps. Le propriétaire du voilier l'accepte. Le port est atteint à 14h00 après un remorquage effectué à 10 nœuds.

Analyse de l'accident :

1) Remarques :

- L'absence de détection radar, en bandes S et X à bord du navire de commerce, peut être due à un mauvais réglage de l'*anti-clutter* mais également à la nature même de la « cible » : les navires de plaisance en résine de verre ont une faible signature radar. Par ailleurs, il suffit de comparer les réflecteurs radar utilisés pour le balisage avec ceux de la plaisance pour réaliser qu'ils ne peuvent prétendre à une aussi grande efficacité. Enfin, la voilure humide du voilier a pu contribuer à la dispersion du train d'ondes radar émis par le navire de commerce.
- A bord du voilier l'antenne radar se trouve sur l'avant du mât, à la hauteur des barres de flèche, et n'est pas équipée d'un dispositif de compensation de la gîte. La non-détection du navire de commerce au radar est anormale. Seules des hypothèses peuvent être émises : panne de l'appareil survenant peu avant l'abordage, mauvais réglages d'accord et de gain associés à un mauvais réglage d'*anti-clutter*. D'autre part, la gîte du voilier avait pour effet de réduire, voire d'annuler, l'émission dans le plan vertical. Enfin, la voilure humide qui se trouvait alors entre l'antenne radar et le navire de commerce a pu constituer un écran rendant le radar aveugle sous le vent.
- Les performances des radars peuvent être dégradées par temps de brume.
- Une installation AIS à bord du voilier aurait sans doute contribué à prévenir l'abordage.
- Le voilier devait émettre les signaux sonores prévus par le RIPAM (Règle 35c), même s'ils avaient peu de chance d'être entendus à bord du navire de commerce : de par leur inévitable manque de puissance, mais aussi du fait de l'environnement sonore qui règne à bord d'un navire de commerce dont la timonerie est fermée. Mais la Règle 5 prescrit une veille visuelle et auditive en toutes circonstances. Par contre, il est moins compréhensible que les signaux sonores du navire de commerce n'aient pas été entendus au moins une fois avant l'abordage. Cependant, le navire de commerce arrivant sous le vent du voilier, celui-ci recevait de ce fait des signaux atténués. De plus, à bord d'un voilier qui marche bien dans la brise, il y a un bruit non négligeable. Enfin, capote de descente et voilure ont pu constituer un écran sonore entre les équipiers de quart et le navire de commerce.
- La Règle 19 du RIPAM, « *Conduite des navires par visibilité réduite* », s'applique ici et concerne « *les navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité des zones de visibilité réduite* ».
- A bord du voilier, le fait de réduire le génois a eu le mérite de soulager le navire et d'améliorer la visibilité sous le vent et vers l'avant, tout en réduisant la vitesse déjà assez peu élevée.
- L'officier de quart du navire de commerce, découvrant le voilier à une quarantaine de mètres, légèrement sur son avant bâbord, est venu à droite dans un geste réflexe compréhensible. A posteriori, l'analyse a montré qu'à cette distance, il était sans doute trop tard pour éviter l'abordage : le navire de commerce, lancé dans une giration à droite qui a contribué à faire raguer le voilier tout le long du bord, puis à l'entraîner dans les formes arrière où les avaries ont été aggravées. L'effet de la giration est à prendre en compte dans ce type de manœuvre d'urgence.
- Les mesures prises après l'abordage à bord des deux navires, ainsi que l'aide apportée par le navire de guerre britannique, sont exemplaires.
- Sous le choc de l'abordage, les équipiers de quart du voilier auraient pu être précipités à la mer.
- Les équipiers de quart portaient un gilet à gonflage automatique par déclencheur hydrostatique.
- A noter que le remorquage du voilier s'est effectué à 10 nœuds.

2) Causes :

- Mauvaise visibilité
- Absence de détection radar à bord des deux navires
- Absence de détection visuelle et auditive à bord des deux navires

3) Conséquences :

- Un blessé léger
- Importantes avaries de gréement, voilure et appareils de pont à bord du voilier.

Leçons :

- Les gilets à gonflage automatique (VFI) étaient portés en permanence par les hommes de quart du voilier. C'est une sage précaution. En outre, la mauvaise visibilité devrait être perçue par les plaisanciers comme une situation délicate engageant à porter un VFI. Tout en laissant une grande liberté de mouvements, ils permettent de prévenir les conséquences d'un événement inattendu : choc d'un abordage, naufrage, coup de bôme dans un empannage, perte d'équilibre dans une manœuvre de pont, auloffée...
- Grâce aux données transmises : identification, position, route et vitesse des navires, l'AIS est un complément précieux du radar.
- Les plaisanciers doivent s'efforcer d'acquérir une bonne pratique de l'utilisation et des performances de leur radar : celle-ci passe par un usage fréquent du radar par bonne visibilité.



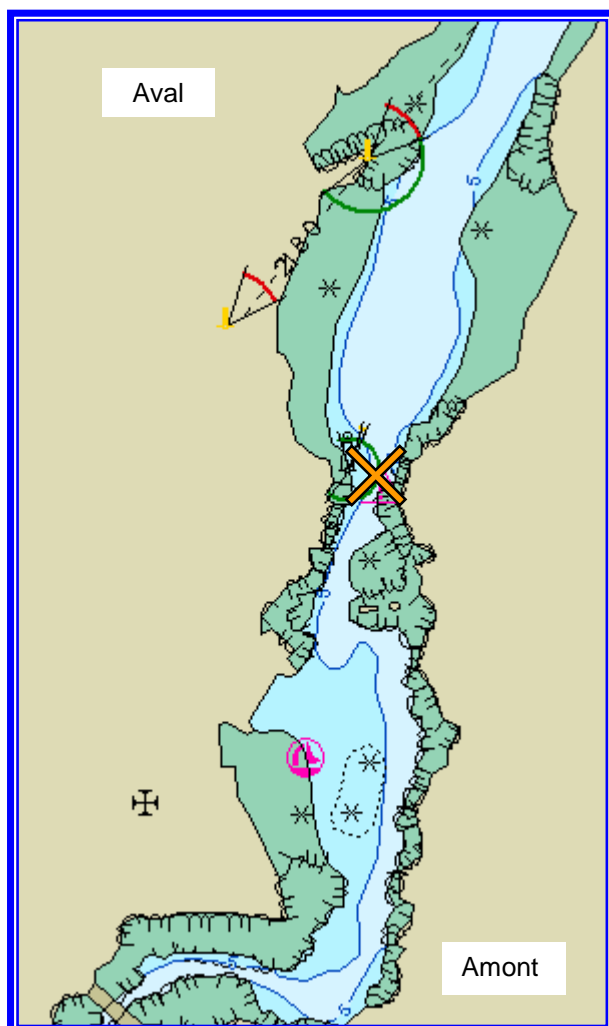
² 2 min avant l'abordage, la distance entre les deux navires était d'environ 0,7 mille, soit la moitié de la portée théorique du signal de brume du navire de commerce.

SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 4/2008

BEA/RIP n°6/2008

Collision entre un navire sablier et une vedette d'assistance



Circonstances :

Un navire sablier, non chargé, descend de nuit avec une bonne visibilité le chenal d'une rivière; une vedette d'assistance remonte cette même rivière en empruntant la partie gauche du chenal.

Alors que le croisement pouvait s'effectuer sans difficultés, les deux navires entrent en collision ; la vedette est endommagée et plusieurs personnes présentes à bord souffrent de blessures sérieuses.

Analyse des facteurs du sinistre :

Remarques :

- Le patron de la vedette indique que sa vitesse était de 5 nœuds ; la gravité des blessures du patron et d'un passager, ainsi que les avaries constatées à bord, peuvent laisser supposer que la vitesse était nettement plus élevée.
- Les deux patrons déclarent dans leur rapport de mer avoir aperçu les feux de l'autre navire (l'un d'eux parle d'éblouissement), sans pouvoir déterminer sa route ; ceci résulte de l'utilisation de projecteurs par l'un et l'autre afin de reconnaître certaines balises qui ne sont pas lumineuses.
- Dans son rapport de mer, le patron du sablier fait référence à la Règle 19 de COLREG 72 ; or, cette règle vise la conduite des navires par visibilité réduite, ce qui n'était pas le cas.

Cause :

Alors que les navires se sont vus et que le chenal est d'une largeur suffisante pour un croisement sans difficultés, la collision est la conséquence d'une application non stricte de plusieurs dispositions du Règlement pour prévenir les abordages en mer, et principalement de la Règle 9 relative aux chenaux étroits :

- a) Les navires doivent naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal.
- b) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres (la vedette d'assistance mesure 8,40m) ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès (le sablier mesure 37m).

Conséquences :

- Blessures sérieuses du patron de la vedette de surveillance, d'un membre de l'équipage et d'un passager.
- Avaries importantes (étrave et timonerie) de la vedette.

Leçons :

- Dans un chenal étroit, les navires doivent se tenir dans la mesure du possible sur la partie droite; naviguer sur la gauche peut créer des confusions et conduire à des manœuvres inappropriées.
Les croisements "vert sur vert", même s'ils sont possibles, sont à déconseiller dans les chenaux étroits, sauf accord préalable par VHF.
- L'allumage de feux de pont et de projecteurs orientables puissants empêche les autres navires de déterminer le cap suivi. Leur utilisation dans les chenaux ou passages fréquentés est proscrite à proximité d'autres navires. Il convient plutôt d'utiliser les moyens de navigation existants (traceur GPS, radar) pour se positionner.

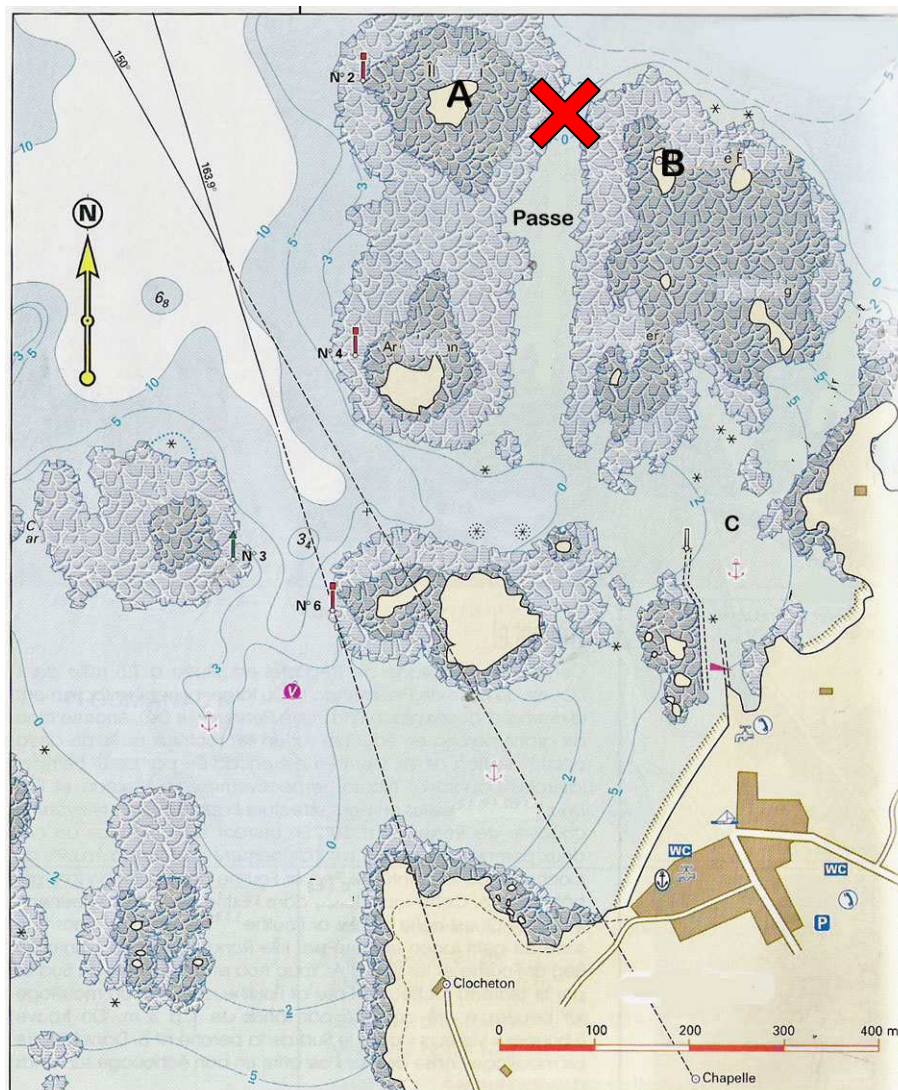


SYNTHÈSE D'ÉVÉNEMENT DE MER

N° 5/2008

BEA/RIP n°7/2008

Lame de fond provoquant le chavirage d'une embarcation de plaisance (1 victime)



Circonstances :

Le navire « N » est une embarcation de plaisance en polyester de 5,85 m construite en 1986. Elle est propulsée par un moteur intérieur de 24 kW. Récentement entièrement rénovée, avec notamment le remplacement du moteur, elle possède l'ensemble de l'armement sécurité réglementaire pour 4 personnes et un moteur hors bord de secours de 7 kW.

Le jour de l'événement, on se trouve en période de morte-eau avec un coefficient de 42, en début de jusant. A 12h30 la hauteur d'eau est de 6,82 m. Le courant dans la **Passe** est réputé faible. Les conditions météo sont bonnes et la température de la mer de 10 à 11°C.

Le « N » quitte son mouillage de **C** vers 8h00. A bord se trouvent le patron et un ami. Les deux hommes sont titulaires du Permis de Conduire en Mer les Navires de Plaisance à Moteur. Le patron (64 ans), ancien marin, a une longue expérience des abords de **C** où il pratique la pêche en amateur. Il est de corpulence légèrement supérieure à la moyenne et porte un gilet du type « voile légère ». Son ami (56 ans), plus mince, n'en porte pas ; il est habillé d'un *sweat shirt* et d'un blouson léger.

Le « N » pêche le lançon jusqu'à midi. Le patron décide alors de rentrer en pratiquant la **Passe** qui lui permet de regagner plus rapidement son corps mort situé en **C**.

Alors que le « N » est stoppé sans erre dans la **Passe** pour y relever un casier, vers 12h15 le patron remarque un brusque affaissement du niveau de la mer d'environ 1,50 m, aussitôt suivi d'un gonflement et d'une vague déferlante qui fait chavirer son navire. Le patron reste un moment prisonnier sous son embarcation, son passager est éjecté. Quand le patron se dégage il voit son ami à une dizaine de mètres de lui et nage alors pour aller s'agripper sur les roches de l'île **A**. Le voilier « V » (au moteur) dont le skipper est seul à bord, prévient le CROSS à 12h30 et récupère le corps déjà inanimé du passager de « N ». Très rapidement, la victime est prise en charge par les pompiers à la cale du mouillage. Le patron de « N » est recueilli sain et sauf par un canot pneumatique qui

le débarque à la cale. Peu de temps après, la vedette SNSM prend en remorque l'épave. Les pompiers et le SAMU ne parviennent pas à réanimer le passager de « N ».

Analyse des facteurs du sinistre :

1) Remarques :

- La vague déferlante qui a fait chavirer le « N » est une « lame de fond ». Il s'agit selon l'IFREMER d'un « phénomène suivant lequel une onde interne parvenant à la côte provoque une surélévation parfois très forte (jusqu'à 2 m) et assez durable du niveau moyen instantané de la mer ». Les Instructions Nautiques mentionnent que la configuration des fonds « qui passent en moins de 200 m de 40 m à 10 m, a tendance à faire déferler la mer dès qu'elle est un tant soit peu houleuse ». Si cette passe est mentionnée par les Instructions Nautiques elles n'en font cependant pas une option, même délicate, pour gagner les mouillages de C. Localement ce risque de « lame de fond » est connu des pratiques et, sur la côte, des panneaux recommandent aux touristes d'être très prudents.
- La victime, ayant voyagé toute la nuit précédente, n'était pas au mieux de sa forme.
- La victime ne portait aucune aide à la flottabilité.
- Le skipper du « V » a envisagé de pratiquer les gestes de premiers secours. Mais, étant seul à bord, très proche de terre, et craignant d'aggraver une éventuelle fracture, tout en sachant les pompiers prévenus, il a choisi de débarquer la victime au plus vite.
- Cette embarcation semble avoir subi d'importantes modifications de superstructures susceptibles d'avoir modifié la stabilité.

2) Causes :

- Conjonction d'un phénomène rare et imprévisible, en un endroit donné, avec la présence du « N ».
- La victime, non équipée, a subi un choc thermique lors de sa brusque immersion.

3) Conséquences :

- Décès d'une personne.
- Perte totale du navire.

Leçons :

- Les « lames de fond » sont d'autant plus dangereuses dans les zones où elles sont mentionnées que le beau temps peut inciter à n'y pas prendre garde.
- Les conséquences d'une immersion brutale peuvent être fatales lorsque la température de la mer est inférieure à 20°C. Dans ces conditions, le port d'un VFI est recommandé.
- Des modifications de structure non homologuées peuvent affecter la stabilité et aggraver l'action des éléments naturels.





Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable
et de l'Aménagement du territoire

Bureau d'enquêtes sur les événements 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