



Rapport d'enquête simplifié

ÉCHOUEMENT DU FILEYEUR *ARGENTARIO* LE 15 NOVEMBRE 2014 SUR LA PLAGE DE SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : avril 2015

ÉCHOUEMENT DU FILEYEUR *ARGENTARIO*

LE 15 NOVEMBRE 2014 SUR LA PLAGE DE SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE

LE NAVIRE



L'*ARGENTARIO* est un navire de pêche polyvalent armé en fileyeur et immatriculé à l'Île Yeu sous le numéro 425386. Il a été construit en 1990, coque en acier, par le chantier Piriou à Concarneau.

L'armateur est, depuis 2011, la « Copropriété Argentario » et l'exploitant est l'Armement Coopératif Artisanal Vendéen (ACAV) – antenne de l'Île d'Yeu.

Caractéristiques principales :

Longueur hors-tout	: 22,4 m ;
Largeur	: 6,75 m ;
Jauge	: 153,26 UMS
Puissance de propulsion	: 373 kW ;
Genre de navigation	: Pêche au large.

Sa dernière visite périodique de sécurité date du 3 novembre 2014. Son permis de navigation, pour une navigation en 2^{ème} catégorie, est valable jusqu'au 21 mai 2015. Le nombre maximal de personnes à bord est fixé à 8.

Son certificat de franc-bord national est délivré par le Bureau Veritas.

Il pratique essentiellement la pêche à la lotte et accessoirement la pêche au merlu pendant des marées de six jours suivis de deux à trois jours à quai. Il exploite 600 filets à lottes d'une longueur

de 100 mètres. Chaque jour, environ 200 sont relevés et remouillés entre 04h00 et 20h00. Il arrive fréquemment que les filets soient « roulés » et qu'il faille les « dérouler » avant de les remettre à l'eau. Les filets qui n'ont pas pu être déroulés en mer sont reconditionnés à terre lors des séjours à quai (travail de 08h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h00).

L'ÉQUIPAGE

La décision d'effectif du 27 mars 2012 prévoit 5 membres d'équipage en pêche au large et 4 en pêche côtière.

L'équipage était composé pour le transit vers Saint-Gilles-Croix-de-Vie de 4 personnes, un patron, un chef mécanicien, un marin pêcheur qualifié et un passager.

Le patron, âgé de 34 ans, possède le brevet de capitaine 500 depuis septembre 2010, celui de patron pêcheur depuis octobre 2011 et le Certificat Général d'Opérateur depuis avril 2014, tous en cours de validité.

Il est à jour de sa visite médicale et apte à ses fonctions.

LES FAITS

Météo (origine : SITREP du CROSS Étrel) :

Vent 244° force 4/Mer 5 (forte)/Visibilité : 2 milles - Nébulosité 7/8.

Marée : coefficient : 35.

BM : 17h07 - 2,30 m ; PM : 23h57 - 4 m.

Coefficient supérieur à 70 à compter du jeudi 20 novembre.

Heures TU+1

Le samedi 15 novembre 2014.

Après trois jours à quai, occupés à reconditionner les filets, le navire a appareillé de Port-Joinville à **22h00** à destination de Saint-Gilles-Croix-de-Vie pour y faire le plein de gasoil et embarquer 2 matelots.

Vers **23h15**, au niveau de la bouée sud de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, le patron, de quart, va réveiller l'équipage. De retour à la passerelle, il s'assied dans le fauteuil, commence à arrondir le cap de 10° pour prendre l'alignement d'entrée et embouquer le chenal.

Il semblerait que ce soit à ce moment-là que le patron se soit endormi. Il est réveillé par l'échouement sur la plage vers **23h30**. Il bat aussitôt en arrière mais en vain (*voir carte en annexe*).

À **23h34**, il prévient le CROSS Étel et l'armateur.



ARGENTARIO échoué (photo Ouest-France)

À **23h41**, le CROSS Étel demande la mise en œuvre de la vedette SNS 154.

Le **16 novembre** à **08h12**, à la demande de l'armateur le CROSS Étel engage deux canots tout-temps de la SNSM pour déséchouer le navire.

Plusieurs tentatives de déséchouage sont tentées les jours suivants sans succès.

Le **19 novembre à 02h32** par coefficient de marée de 59, l'ARGENTARIO est déséchoué par SNS 154 et le MINIPLOON (navire de charge spécialisé dans les travaux sous-marins) puis remorqué aux Sables d'Olonne par ce dernier où le convoi arrive à **05h47**.

Le navire sera ensuite hissé sur le quai par l'élévateur afin de procéder aux réparations.

Le permis de navigation sera délivré, après réparations et essais, le 30 janvier 2015 pour une durée de 2 mois.

CONSÉQUENCES

Aucun des marins n'a été blessé.

Aucune pollution n'a été constatée.

Les conséquences matérielles sont mineures. L'hélice a été déposée et réparée ainsi que les deux quilles antiroulis et le talon de quille. Le passage à sec a été mis à profit pour effectuer des travaux prévus au printemps 2015. De ce fait, l'immobilisation du navire a duré 2 mois et demi.



Quille antiroulis en cours de découpage

OBSERVATIONS - ANALYSE

Système d'alarme de quart à la passerelle (BNWAS : Bridge Navigation Watch Alarm System) :

La passerelle est équipée d'une alarme « homme mort » qui n'était pas activée. Cependant, la temporisation de cette alarme étant réglée à 7 minutes, il n'est pas certain qu'elle ait pu éviter l'échouement car le temps de transit à 9 nœuds entre le point où le patron s'est endormi et le point d'échouement est estimé à environ 8 minutes.

La fatigue du patron :

L'organisation du travail mise en place à bord permet en théorie de respecter les temps de repos réglementaires.

Cependant, la marée précédant l'accident s'est déroulée par très mauvais temps et a été très éprouvante.

De même, les trois jours à quai consacrés au reconditionnement des filets ont été également très fatigants.

Ce séjour à quai, sans véritable période de repos, n'a pas permis au patron de récupérer des fatigues de la marée précédente.

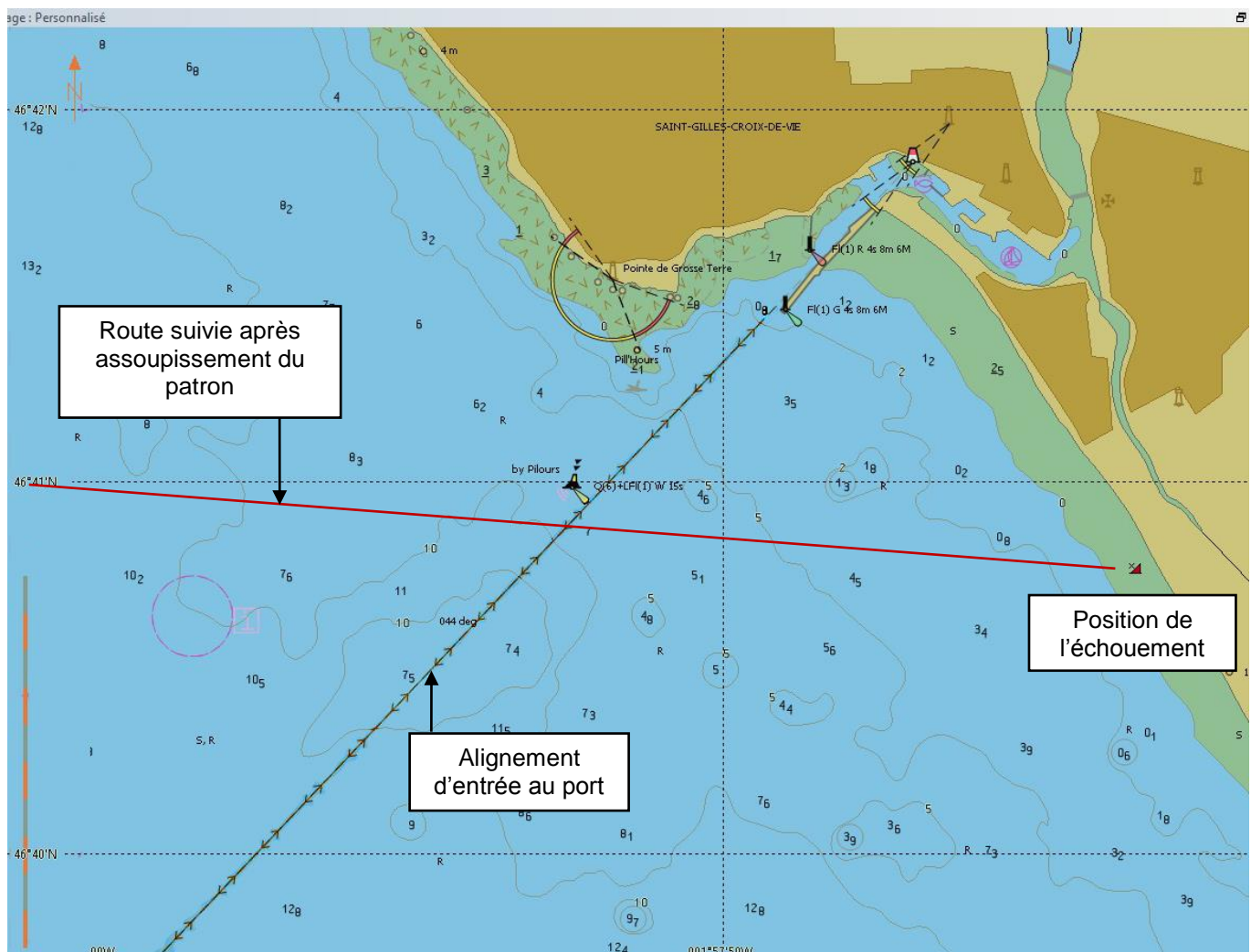
La posture assise du patron à la passerelle a favorisé son endormissement.

CONCLUSION

La fatigue accumulée lors d'une marée par très mauvais temps, suivie de plusieurs jours de travail sans véritable repos, semble être la principale raison de l'endormissement du patron à la passerelle dans la soirée qui a conduit à l'échouement.

ENSEIGNEMENTS

- 1 - **2015-E-038** : Le *BEA*mer relève que les dispositions du **décret n° 2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer** et plus particulièrement le **chapitre III Article 19-II** : « *Par période de sept jours, la durée minimale des repos à bord des navires de pêche ne peut être inférieure à soixante-douze heures* » posent des problèmes d'application pour la fonction de patron d'un fileyeur en pêche au large (en l'espèce marée de 6 jours).
- 2 - **2015-E-039** : Un appareillage différé d'une douzaine d'heures après plusieurs jours de travail intensif à la mer et à terre aurait permis un repos réparateur.





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.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411