

SECRETARIAT D'ETAT AUX TRANSPORTS ET A LA MER
INSPECTION GÉNÉRALE DES SERVICES DES AFFAIRES MARITIMES
Bureau enquêtes—accidents / mer
(BEAmer)

NAUFRAGE

DU CHALUTIER COTIER

VIANNY

SURVENU LE 3 AOUT 2003
SUR LE PLATEAU DE LA BANCHE
(à l'ouvert de l'estuaire de la Loire)

RAPPORT

D'ENQUETE

TECHNIQUE



Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 sur notamment les enquêtes techniques et administratives après événements de mer et du décret du 26 janvier 2004 portant création du Bureau-enquêtes-accidents / mer (BEAmer), ainsi qu'à celles du "Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer" — Résolutions n°A 849 (20) et A 884 (21) de l'Organisation maritime internationale (OMI) des 27/11/97 et 25/11/99 —. Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du BEAmer 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
- 2*** CONTEXTE
- 3*** NAVIRE
- 4*** EQUIPAGE
- 5*** CHRONOLOGIE
- 6*** FACTEURS DU SINISTRE
- 7*** RECOMMANDATIONS

ANNEXES

- Décision d'enquête
- Dossier navire
- Cartographie



1* CIRCONSTANCES

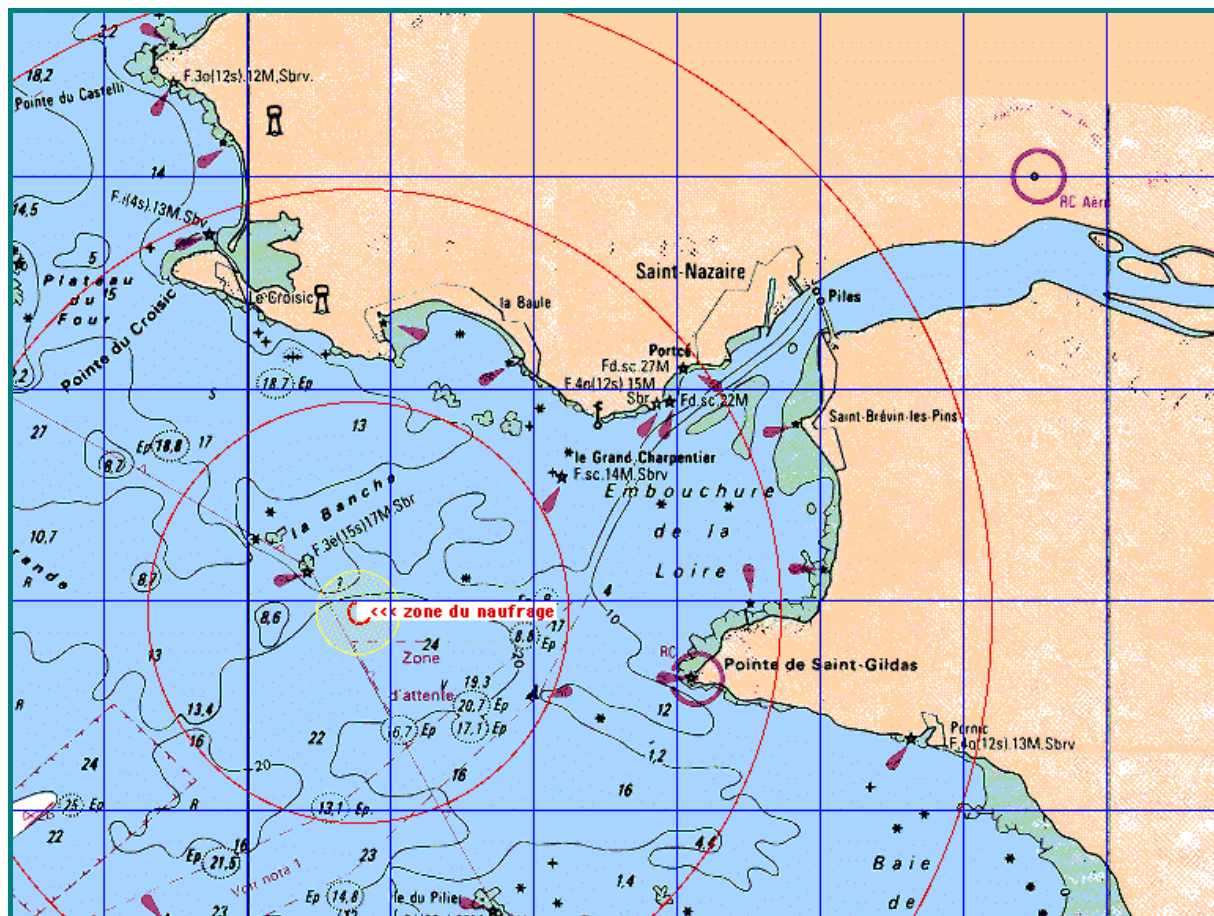
Dans la nuit du 3 au 4 août 2003, alors qu'il se trouvait en action de pêche au chalut de fond dans le Sud-Est du plateau de la Banche, à l'embouchure de la Loire, le chalutier côtier *VIANNY* a chaviré.

Quelques secondes avant l'accident, le patron avait signalé à un autre bateau travaillant à proximité qu'il avait des difficultés à remonter son chalut.

Au moment des faits, le patron tentait de virer le chalut, vraisemblablement plein de sable ; les conditions météorologiques étaient bonnes avec toutefois un fort courant de jusant ; le navire, après avoir gîté sur tribord et embarqué de l'eau sur le pont, a chaviré brusquement, le patron, prisonnier dans sa timonerie a réussi à sortir par l'ouverture de la porte.

C'est grâce à la rapidité et au réflexe d'un collègue en pêche à proximité que le sauvetage s'est déroulé rapidement et sans problème.





Les cercles concentriques à la zone du naufrage sont espacés de 5MN

2* **CONTEXTE**

Le *VIANNY*, immatriculé à Saint-Nazaire (n°265927) était un petit chalutier côtier ancien, exploité depuis son neuvage en Pays-de-Loire (Vendée et Loire Atlantique) par plusieurs patrons-propriétaires successifs.

Son dernier patron-propriétaire l'avait acheté en décembre 2002 (pour environ 68.000 € auxquels il a fallu ajouter environ 23000 € de frais de remise en état soit un investissement de plus de 90000 €). Ce navire armé à la petite pêche pratiquait la civelle en hiver et le chalut de fond (soles et crevettes) le restant de l'année ; il commercialisait ses apports en criée de Saint-Nazaire.

Jusqu'à ce jour l'exploitation de ce navire était tout juste rentable (bien que la dernière campagne de civelles ait été satisfaisante) en raison des frais financiers liés à l'achat du navire (crédit important) et des dépenses occasionnées par sa remise en état ; les perspectives de rentabilité demeuraient donc très incertaines. Le navire était assuré auprès d'une société de premier rang mais seulement pour le 3/4 du montant de l'investissement qui venait d'être réalisé par son patron-propriétaire.

3* LE NAVIRE

Le *VIANNY* était une unité polyvalente à coque en bois, construite en 1971, dont les principales caractéristiques étaient les suivantes :

- longueur 9,60 m ;
- largeur 3,00 m ;
- jauge brute 5,98 Tb ;
- propulsion un moteur de 88 kW (certains documents font état de 59 kW) .
- capacité des caisses à combustible : 900 ou 600 litres suivant les documents (elles étaient pratiquement vides au moment des faits) .

Il ressort du dossier que ce navire, conçu à l'origine pour la pêche à la palangre, a été ensuite équipé d'un portique arrière avec enrouleur à chalut à double bobine ; cette transformation a été déclarée (de façon non formelle) aux affaires maritimes lors de la visite annuelle du 27/12/84 et effectuée en 1985 (l'opération a été réalisée sans déclaration en règle, et dans ces conditions n'a pas été enregistrée par le CSN compétent).

Pour sa part et bien que cette opération soit courante, les enquêteurs du *BEA*mer estiment que l'adaptation d'un navire aux arts traînant est toujours une opération à risques, qui doit être entourée des plus grandes précautions et nécessite pendant toute l'exploitation ultérieure du navire, une vigilance et une surveillance particulière de sa stabilité.

Un rapport de visite annuelle, daté du 15 janvier 2003, indique qu'une évaluation de la stabilité (exploitation civile) a été effectuée par mesure de la période de roulis (GM = 0,44m).

Un rapport de visite spéciale, daté du 27 mai 2003, ne donne plus qu'un GM de 0,34m (exploitation chalutier avec vivier de 313 litres plein et 210 kg d'apports en pontée, 600kg de matériel de pêche, et 100 litres de gazole, avec 2 personnes sur le pont) toujours par mesure de la période de roulis ; dans ce rapport, la prescription n°2 demande « *d'améliorer la stabilité du navire* » (délai 30/04/04). Les conditions d'exploitation retenues pour cette nouvelle mesure étaient plus réalistes, mais sont obérées par l'imprécision relative de la méthode retenue.

Ce navire disposait au moment de l'accident d'un permis de navigation, en 4^e catégorie, valable jusqu'au 15 janvier 2004. Ce permis délivré le 27/05/03 à la suite des visites et expériences précitées rappelait les conditions d'exploitation :

- **une seule personne à bord**
- **franc-bord minimal à 400 mm ;**
- **matériel de pêche et de réserve réduit à 300 kg ;**
- **apports limités à 100 kg ;**
- **pas de vivier.**

Il n'a pu être établi si, au moment des faits, le navire se trouvait dans les conditions requises. Si tel n'était pas le cas sa stabilité, déjà médiocre, pouvait s'en trouver dégradée.



4* EQUIPAGE

Le *VIANNY* était armé par le patron-armateur, seul à bord. Celui-ci, âgé de 41 ans, est titulaire du certificat de capacité, obtenu en 1984. Il s'agit d'un marin expérimenté qui a toujours navigué à la pêche côtière ou à la petite pêche, ayant commencé à exercer la fonction de patron à partir de 1988.

Il dispose d'une qualification professionnelle maritime en règle.

L'échéance du renouvellement de son aptitude médicale à la profession de marin était dépassée depuis le 03avril 2003.

Cet équipage réduit à une seule personne, était conforme à la décision d'effectif.

Il convient de noter que sur ce type d'unité, les apports (au demeurant limités à 100kg par le permis de navigation) obtenus donnent rarement un rendement suffisant pour permettre à deux hommes de gagner leur vie. Cette contrainte économique est révélatrice de la décision d'effectif, au delà de la prise en compte évidente des risques largement et communément encourus.



5* CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

- * Dans la nuit du **3 au 4 août 2003**, le *VIANNY* est en pêche au chalut de fond à environ 2 milles dans le Sud-Est du Plateau de la Banche (aux environs de la position **47°09,7'N/002°36,1'W**). Vers 01H00, alors que son chalut est à l'eau depuis environ une demi-heure, le navire ralentit brusquement. Travaillant sur une zone de sable mou, avec un chalut dont le bourrelet est lesté de chaînes pour la pêche de la sole, le patron pense que son filet s'est rempli et a été colmaté par le sable, ce qui arrive fréquemment dans ce secteur.
- * Il choisit de virer son train de pêche ; la manœuvre se déroule normalement ; les difficultés commencent au moment où le chalut doit passer sur l'enrouleur ; le treuil peine de plus en plus.
- * Simultanément, le patron du *VIANNY* fait part de ses problèmes à un autre chalutier travaillant à proximité, le *GISMO*.
- * Sous le poids du chalut, le *VIANNY* prend une gîte sur tribord qui s'accroît progressivement, puis chavire soudainement, le patron parvient à quitter la passerelle et se retrouve à l'eau, ayant réussi à saisir la bouée couronne, il est secouru quelques instants plus tard par le *GISMO*, qui, inquiet de ne plus voir ses feux, a largué son train de pêche et s'est dirigé aussitôt vers sa position.



6* DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE.

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément à la résolution OMI A849-20 modifiée par la résolution A884-21.

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- **contraintes naturelles ;**
- **défaillances matérielles ;**
- **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, probable ou hypothétique,**
- **déterminant ou aggravant,**
- **conjoncturel ou structurel,**

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 ce sinistre. Leur objectif étant d'éviter le renouvellement de ce type d'accident, ils ont privilégié, sans aucun *a priori*, l'analyse inductive des facteurs qui avaient, par leur caractère structurel, un risque de récurrence notable.

6.1* Contraintes naturelles & avaries matérielles

Les conditions météorologiques étant particulièrement clémentes au moment du naufrage, l'accident ne peut être imputé à une quelconque contrainte naturelle même si, au moment des faits, la zone connaissait un courant de jusant notable.

6.2* Défaillances matérielles

Aucune défaillance matérielle n'a pu être mise en relation avec l'événement. Il convient cependant de rappeler ici les développements du § 3**supra* et qui conduisent à penser que cette embarcation initialement prévue pour être exploitée aux arts dormants ou tout au plus au tamis à civelle, n'était pas entièrement adaptée aux arts traînants.

6.3* Autres facteurs

6.3.1* LA MANŒUVRE DE RECUPERATION DU CHALUT CONDUITE SUITE A LA CROCHE

L'option retenue par le patron pour dégager le chalut peut paraître aléatoire. Il envisageait en effet, de remonter le chalut ensablé, puis de rejoindre un fond rocheux afin de le déchirer et libérer ainsi la pochée de sable.

Cette manœuvre délicate et risquée, est pourtant parfois utilisée ; ainsi le *BEA*mer a déjà eu à connaître un événement similaire avec des conséquences totalement analogues (perte totale du navire), en 1999 au Croisic.

L'objectif évident du patron était de ne pas perdre son engin de pêche ; on peut dans ces conditions s'interroger sur la manœuvre choisie, au détriment d'une solution beaucoup moins hasardeuse et surtout moins dangereuse, qui consistait simplement à larguer le train de pêche, puis le baliser et envisager sa récupération ultérieure par un autre moyen.

Cette manœuvre de dégagement inadéquate constitue en fait à la fois le facteur déclenchant de l'événement et un de ses facteurs déterminant..

6.3.2* LA NON PRISE EN COMPTE DE L'INSUFFISANCE DE STABILITE

Le patron, lors de ses entretiens avec l'enquêteur du *BEA*mer, a fait part de ses inquiétudes quant à la stabilité du navire. Pour leur part les enquêteurs du *BEA*mer estiment que le facteur déterminant de l'accident est effectivement la non prise en compte de l'insuffisance de stabilité du navire. Même en tenant compte des approximations que comporte toujours l'évaluation du GM à l'aide de la période de roulis, les valeurs obtenues de 0,44m (civelle) et de 0,34m (chalut) sont de toute évidence peu satisfaisantes, même pour un navire existant, s'ajoute par ailleurs à cette situation, le facteur aggravant dû au fait que les cuves à gas-oil étaient pratiquement vides. L'installation d'un portique en 1984, avec enrouleur (relativement haut et à double tambour, qui plus est) paraît avoir été faite sans aucun contrôle, chose relativement fréquente à l'époque où les esprits étaient dans doute moins sensibilisés à ce genre de problème. En l'absence de données

précises, il est vraisemblable que le poids de 2 chaluts, des panneaux et des funes excédaient notablement les 300 kg mentionnés sur le permis de navigation. Tout ceci justifie la prescription figurant dans le rapport de visite du 27 mai 2003 (cf. §3**supra*).

Il est tout à fait évident que le *VIANNY* (dans sa configuration de chalutier) ne répondait pas aux critères réglementaires de stabilité applicables depuis 1987 pour les navires de cette catégorie. Cependant son changement de configuration ayant été initié le 27/12/84. La réglementation qui lui demeurait applicable était celle de l'article.9 du titre II du décret du 8/02/62, qui exemptait de tout essai de stabilité les navires de pêche d'une jauge inférieure à 125 Tjb effectuant des voyages en 3^e et 4^e catégorie, sauf exigence particulière de l'inspecteur de la navigation. Dans le cas de résultats insuffisants, la conséquence n'en était pas pour autant le retrait du permis de navigation. Dans cette affaire, les enquêteurs du *BEAmer* ont constaté que le patron-propriétaire avait été averti par le CSN de la stabilité insuffisante de son navire. Cet avertissement corrobore tout à fait l'impression défavorable du patron-armateur vis à vis de ce problème. L'ensemble de ces éléments rend encore plus inexplicable la manœuvre entreprise telle que décrite au § 6.3.1**supra*.

Ce déficit de stabilité est à l'évidence le deuxième facteur déterminant du sinistre.

6.3.3* LES TRANSGRESSIONS DES LIMITES DU PERMIS DE NAVIGATION

Les enquêteurs du *BEAmer* ont constaté l'incohérence qui consistait à demander un permis de navigation en 4^e catégorie (moins de 5MN du port de départ) pour un navire pratiquant la pêche au chalut, qui, en principe, est interdite dans la zone des 3MN (sauf dérogation particulière). On peut alors s'interroger sur les conditions réelles d'exploitation du navire (respect des limites du permis de navigation). Ce point est d'importance car il peut conduire à mener des recherches en matière de sauvetage



dans une zone différente de celle où se trouve réellement le navire ; dans le cas présent, cette situation aurait pu être aggravée d'une part en raison de l'absence de balise de détresse et d'autre part, par défaut d'appel de détresse conforme. Grâce à la proximité d'autres navires sur zone et à leur rapidité de réaction, cela ne fut heureusement pas le cas.

Il s'agit là d'un facteur aggravant potentiel qu'on ne peut passer sous silence.

D'une façon plus générale, les enquêteurs du BEAmer font remarquer que les zones ouvertes au chalutage de fond, c'est-à-dire à plus de 3MN des côtes ne sont pas accessibles aux navires de pêche de Saint-Nazaire opérant aux arts traînants et armés en 4^e catégorie (moins de 5MN du port de départ) ; en effet pour rallier ces zones, ils doivent en conséquence parcourir plus de 5MN en eaux maritimes. Il semble pourtant que le *VIANNY* ne soit pas un cas isolé.

6.3.4* LES CONDITIONS D'EVACUATION DU NAVIRE

L'évacuation a été faite sans utilisation de brassière, ni de vêtement de travail à flottabilité intégrée (VFI), ni de l'engin flottant dont le navire était doté. Le patron-propriétaire du *VIANNY* est resté plus de 15 minutes immergé dans une eau à 16°. Cette situation aurait pu lui être fatale. Il doit la vie sauve à un heureux concours de circonstances. En fait, les premiers secours ont été portés par un autre chalutier côtier de Saint-Nazaire de type similaire.

L'absence de VFI constitue donc dans le cas d'espèce un facteur aggravant potentiel.

7* RECOMMANDATIONS

Le naufrage du *VIANNY* s'apparente à de nombreux accidents similaires que le *BEA*mer a déjà eu à connaître, à savoir un navire côtier :

- **pratiquant en solitaire les arts trainants,**
- **avec une stabilité insuffisante,**
- **ayant récemment changé de propriétaire.**

La mise en service d'un navire présentant ces caractéristiques, ne serait sans doute plus concevable de nos jours.

Demeure le problème du trop faible franc-bord, qui ne peut être compensé par un simple lestage ; la seule solution technique envisageable serait l'amélioration de la stabilité des formes par l'adjonction de volumes de carène additionnels.

Mais cette hypothèse implique la réalisation :

- d'études spécifiques par de seuls bureaux d'architecture navale.
- De travaux d'aménagement d'un coût très élevé pour des patrons-artisans

Dans ces conditions, et compte tenu des contraintes de la politique commune des pêches (limitation des aides à la construction de nouvelles unités), on pourrait concevoir la mise en place d'un système d'aide particulier

- **soit pour une sortie de flotte définitive,**
- **soit pour l'exécution des travaux d'amélioration de la stabilité.**

Enfin, il demeure toujours nécessaire de rappeler aux professionnels concernés les axiomes de sécurité les plus simples :

- **ne pas transgresser les limites du permis de navigation,**
- **faire l'acquisition de balises de détresse et de radeaux de sauvetage à largueur hydrostatique,**
- **procéder de façon conforme au lancement des procédures de détresse ,**
- **en action de pêche, privilégier en toute circonstance le port de VFI .**



LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Dossier navire

C. Cartographie

annexe A

DECISION D'ENQUETE

annexe B

DOSSIER NAVIRE

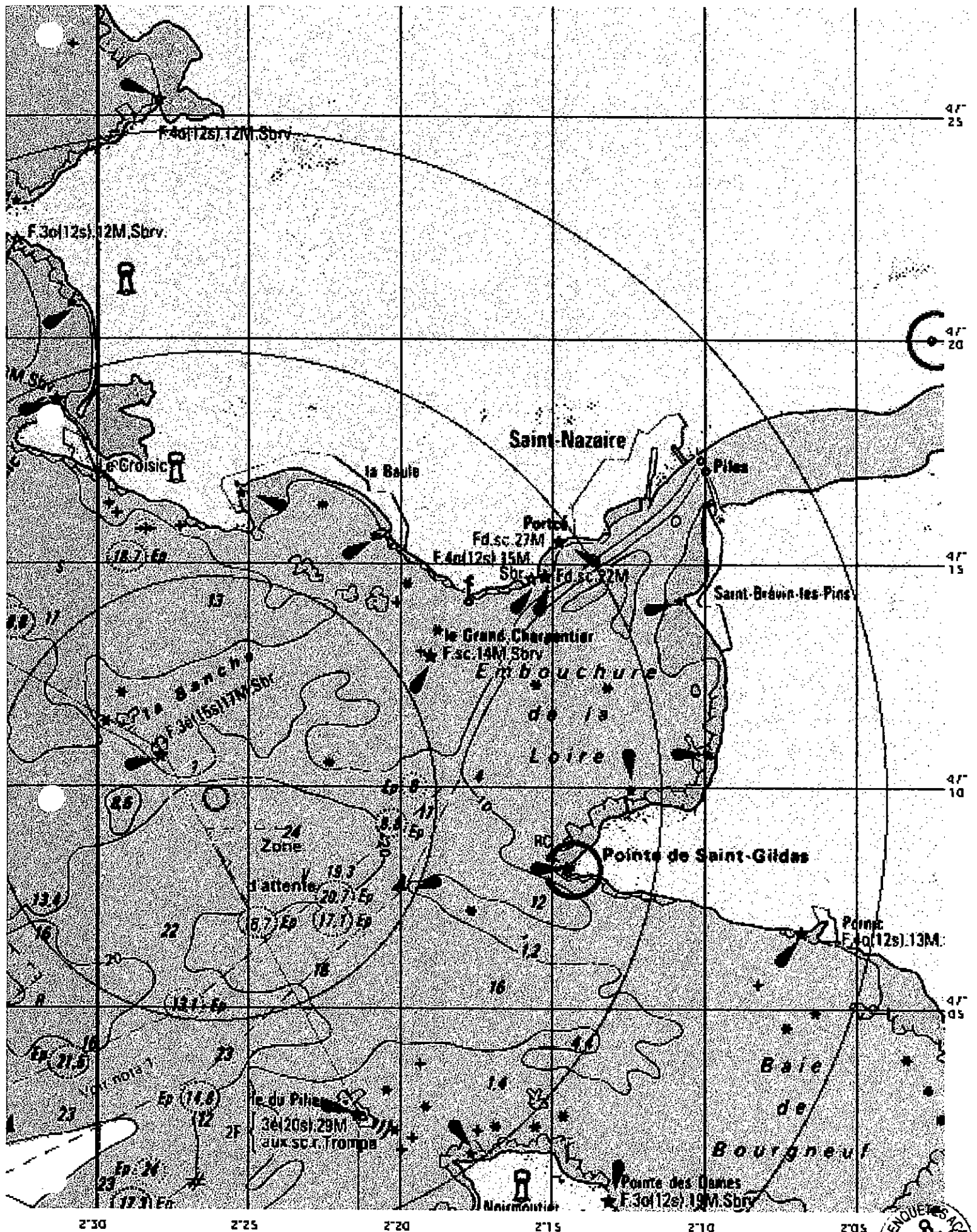
PHOTO DU NAVIRE

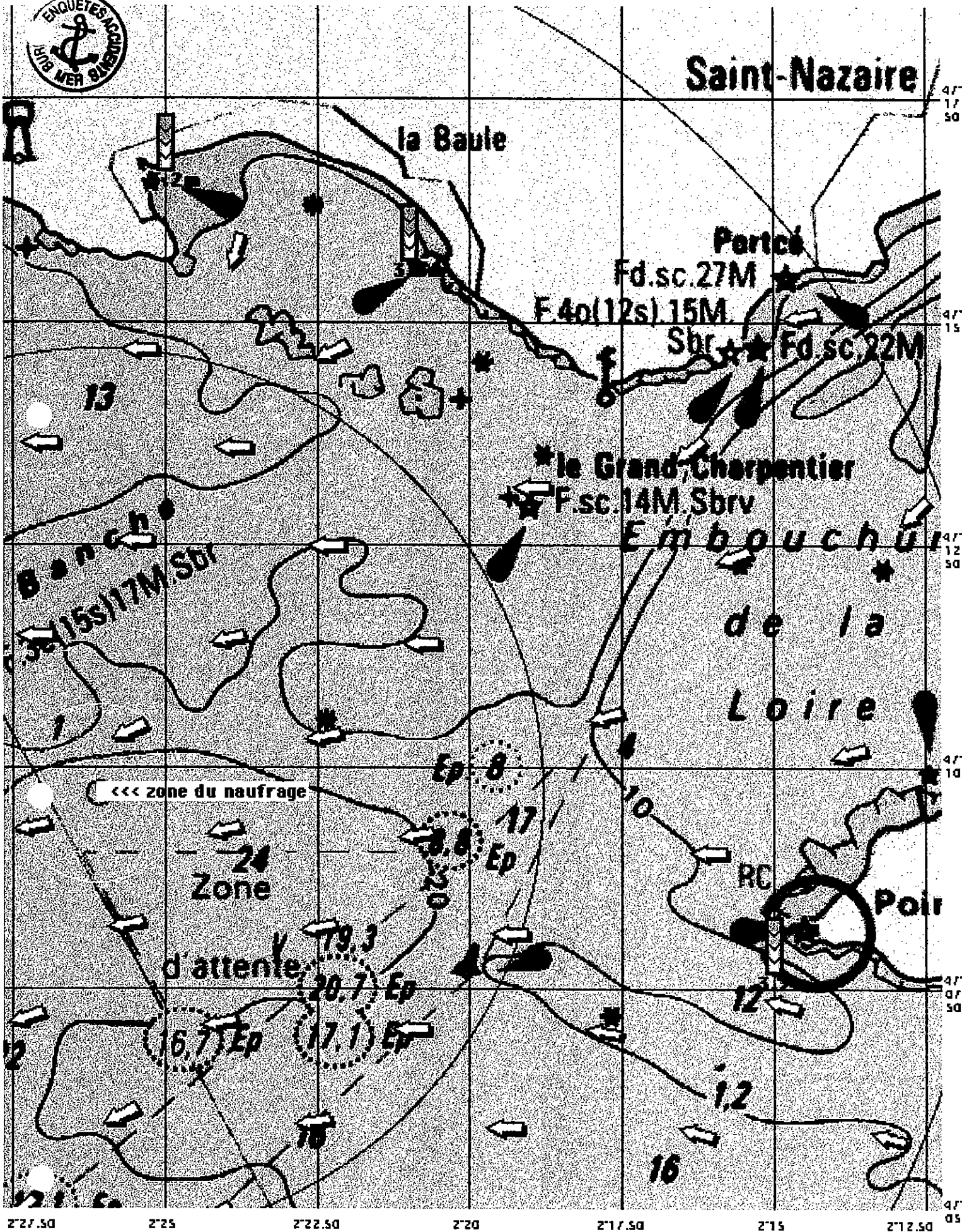
(1)



annexe C

CARTOGRAPHIE





Saint-Nazaire

la Baule

Portcés

Fd.sc.27M

F.40(12s)15M

Sbr

Fd.sc.22M

*le Grand Charpentier

F.sc.14M.Sbrv

Embouchure

de la

Loire

Poitiers

zone du naufrage

Zone

d'attente

Ep 8

Ep 17

Ep 8

Ep 19.3

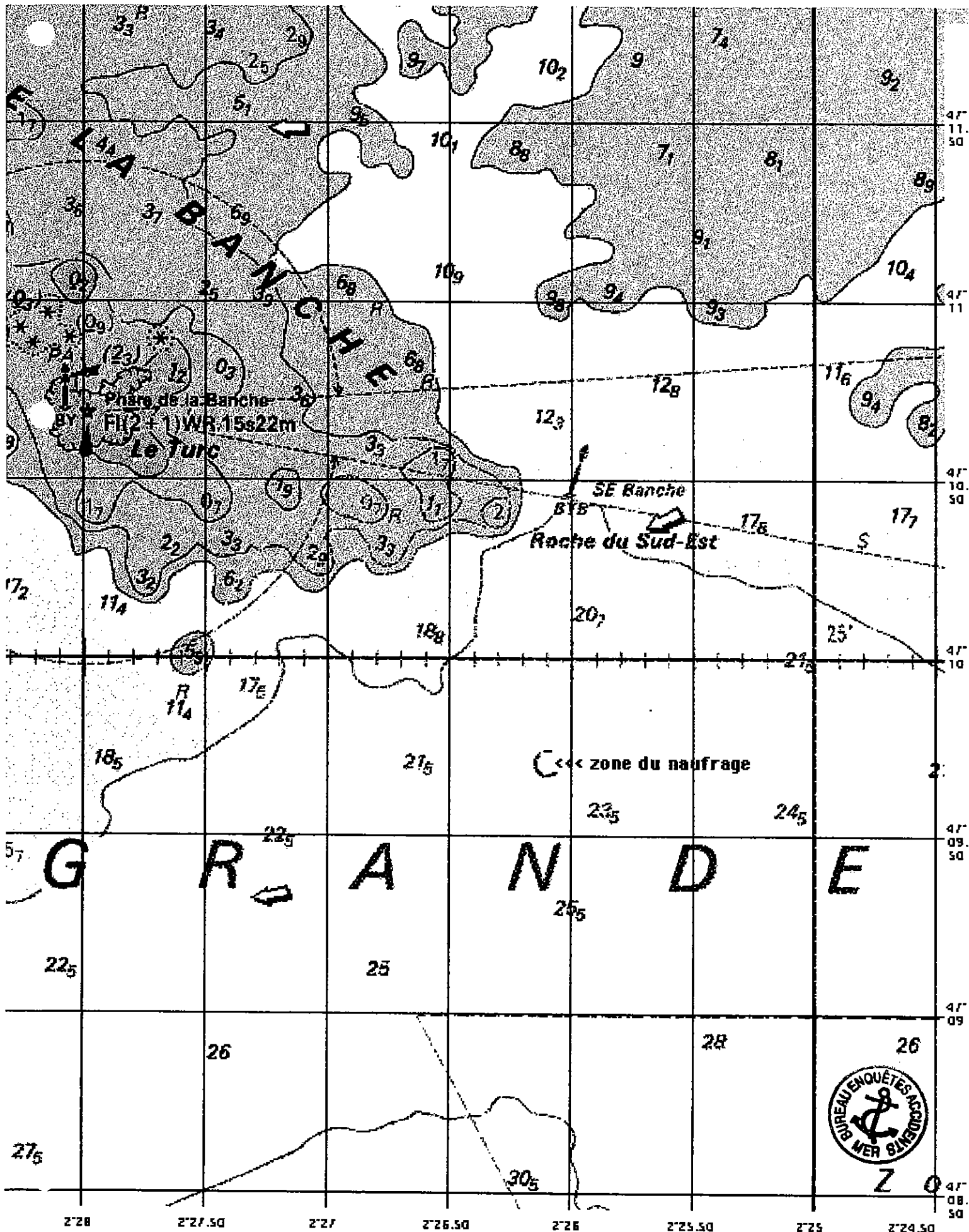
Ep 20.7

Ep 16.7

Ep 17.1

RC

16





Tide

Date

4/08/83

Heure locale

1:00

Hauteur

02.60 m

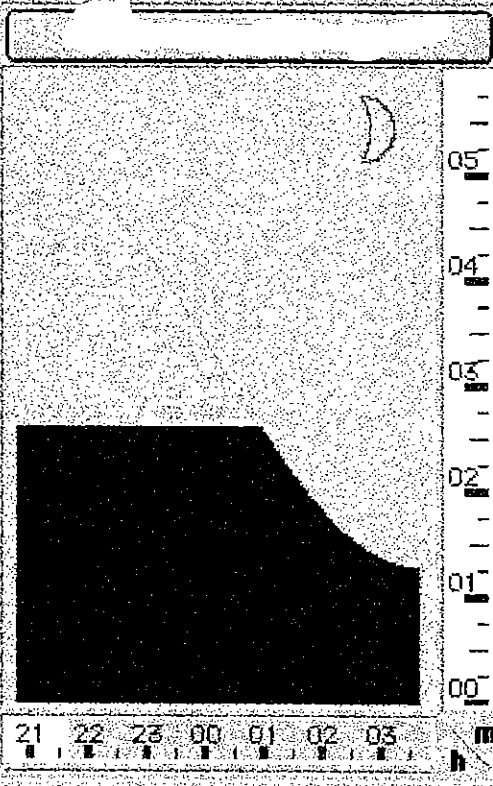
20:47 05.19 m

Coeff



77

03:44 01.28 m



PORNICHET