

RAPPORT D'ENQUÊTE

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer



Source photo : © Alan Jugeau

Echouement du navire de pêche ADELINÉ STEPHEN
le 08 novembre 2025 sur Les Errants (rade de Lorient)



Rapport publié : Mai 2026

AVERTISSEMENT

Le présent rapport est établi conformément aux dispositions :

- de la résolution MSC 255(84) relative à l'adoption du « code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer » publiée au Journal officiel de la République française (décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010),
- de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes,
- du code des transports, notamment ses articles L.1621-1 à L.1622-2 et R.1621-1 à R.1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre.

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du BEA mer quant aux circonstances et aux causes de l'événement analysé et propose des recommandations de sécurité.

Ce rapport n'est pas rédigé, en ce qui concerne son contenu et son style, en vue d'être utilisé dans le cadre d'actions en justice.

Conformément aux dispositions susvisées, l'analyse de cet événement n'est pas 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 est d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires et 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.

Table des matières

1. INFORMATIONS FACTUELLES.....	4
1.1 Navire.....	4
1.2 Equipage.....	5
2. LES FAITS.....	7
3. ANALYSE.....	9
3.1 Echouement sur Les Errants.....	10
4. CONCLUSIONS.....	13
5. ENSEIGNEMENTS.....	13
6. ANNEXES.....	14
LISTE DES ABRÉVIATIONS.....	14
DÉCISION D'ENQUÊTE.....	15

1. INFORMATIONS FACTUELLES

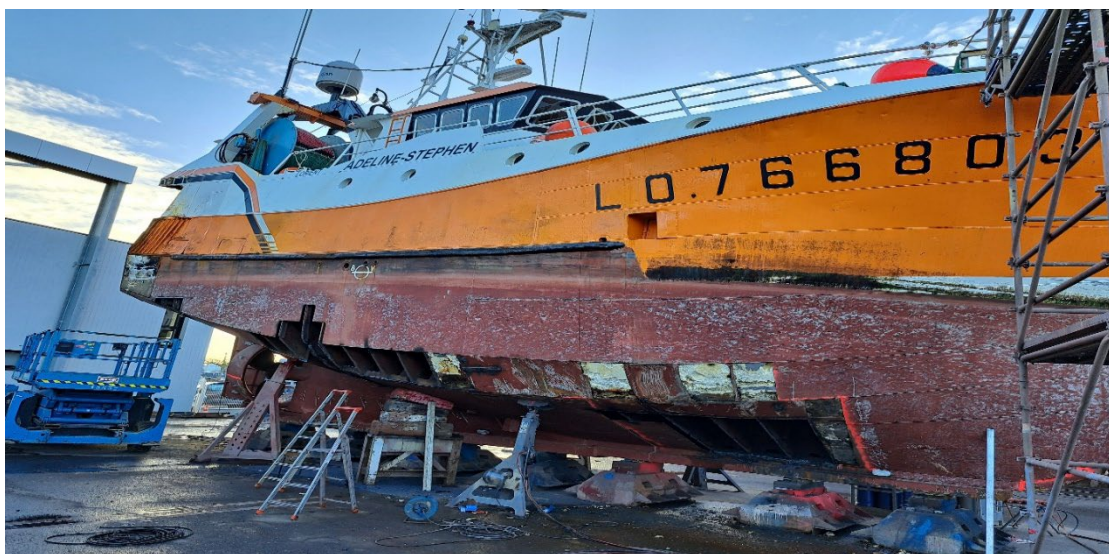


Photo 1 : photo BEA mer

1.1 Navire

→ Nom	: ADELINE STEPHEN
→ Immatriculation	: LO 766803
→ Longueur hors-tout	: 17.50 m
→ Largeur hors-tout (B)	: 6.10 m
→ Jauge brute (UMS)	: 81.51
→ Propulsion	: 331 kW
→ Coque	: Acier
→ Année de construction	: 1990
→ Genre de navigation	: Pêche côtière
→ Décision d'effectif	: 3 (1 patron mécanicien et 2 matelots ponts)

Le navire est habituellement armé à la petite pêche ou à la pêche côtière et exploité au chalut de fond ou au chalut pélagique.

La catégorie de navigation est la 2^{ème} (200 milles d'un port - voyage 600 milles).

A la date de l'échouement, le permis de navigation délivré par le CSN de Lorient est valide jusqu'au 03 mars 2026. Il limite la durée maximale de séjour à la mer à 72 heures avec une exploitation restreinte au chalut de fond.

La pratique du chalutage pélagique est suspendue dans l'attente de la fourniture d'un dossier de stabilité démontrant le respect des critères de stabilité applicable au navire.

Le permis de navigation mentionne également que le navire devra effectuer un remplissage de ses cuves à gazole avant tout départ à la mer et devra rentrer au port avec un minimum de gazole en caisse de 25%.

1.2 Equipage

Le patron est âgé de 27 ans, il est titulaire du brevet de capitaine 200 pêche et du brevet de capitaine 500 depuis avril 2023. Il est également titulaire du brevet de mécanicien 250 kW.

Disposant d'un capitaine 200 pêche, mais pas du titre de mécanicien 750 kW, lui permettant de patronner à la pêche côtière au-delà de 20 milles, il a obtenu des dérogations pour ce titre délivrées par la DML du Morbihan.

Parallèlement, le patron est également engagé dans une démarche de Validation des Acquis de l'Expérience pour l'obtention du titre de mécanicien 750 kW.

La dernière dérogation a été annulée à compter du 1^{er} novembre 2025, le patron n'ayant pas honoré sa visite médicale prévue le 27 octobre 2025. Son aptitude médicale arrivait à échéance le 31 octobre 2025.

Cette décision d'annulation limite l'exploitation du navire à 72h et à 20 milles des côtes (situation n°4 du permis d'armement).

Le décret n° 2024- du 3 décembre 2024 modifiant l'annexe II du décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines mentionne que les titulaires du brevet de capitaine 200 pêche peuvent exercer la fonction de mécanicien 750 kW à bord des navires de moins de 400 kW autorisés à prendre la mer en 3^e catégorie de navigation.

L'armateur du navire est le père du patron, il exerce la fonction de matelot à bord. Il est âgé de 53 ans et titulaire du certificat de marin pêcheur qualifié ainsi que du lieutenant de pêche.

A jour de sa visite médicale, il est de quart en passerelle au moment de l'échouement du navire.

L'équipage est composé de trois autres matelots au moment de l'événement. La décision d'effectif est respectée (situation n°4 du permis d'armement).

2. LES FAITS

Toutes les heures en heure locale (TU+1)

Le navire de pêche ADELINE STEPHEN appareille du port de Lorient pour une marée de 11 jours en mer suivis de 3 jours de repos à terre. Il débarque à Lorient toutes les 48 heures.

En cette saison, le navire pêche dans le sud de Belle-Île. Au moment de l'événement, il est en milieu de marée.

Le samedi 08 novembre 2025, le navire travaille dans le sud de Belle-Ile et le patron est resté en passerelle tout au long de la journée. Lorsque le navire fait route sur Lorient, le patron passe le quart à son père vers 22h00.

La route est quasi directe pour rejoindre la Passe du Sud et embouquer ainsi le chenal de Lorient.

Le navire s'échoue, à 23h47, sur les rochers Les Errants et alerte le CROSSA ETEL à 23h49.

Compte tenu de la forte houle et de l'incertitude concernant l'intégrité de la coque, la décision est prise d'évacuer le navire en utilisant le radeau de survie.

L'équipage sera rapidement récupéré par l'annexe de la drague « FORT BOYARD ». La SNS 252 « L'HERMINE » de Locmiquélic, mise en œuvre par le CROSSA ETEL, arrive rapidement sur zone. L'équipage est transbordé et sera débarqué ensuite au port de Kéroman.

S'étant échoué à mi-marée descendante (coefficient de 93), le navire sera ensuite déséchoué à la marée montante suivante par la SNS 147 de l'Île de Groix. Le patron et l'armateur remonteront ensuite à bord et, après une inspection des fonds, l'ADELINE STEPHEN regagnera le port de Kéroman par ses propres moyens. Il sera ensuite mis sur l'aire de réparation navale du port de Lorient.

CONSEQUENCES

Les 5 hommes d'équipage sont sains et saufs.

Le navire ne souffre pas de déformation majeure. Le talon de quille, en acier, de 2 tonnes posé en 2023 a probablement évité des dégâts plus importants. Le navire a été immobilisé un peu moins de 2 mois. Les tôles de bordé des œuvres vives tribord ont été remplacées. La tuyère de l'hélice a également été redressée.

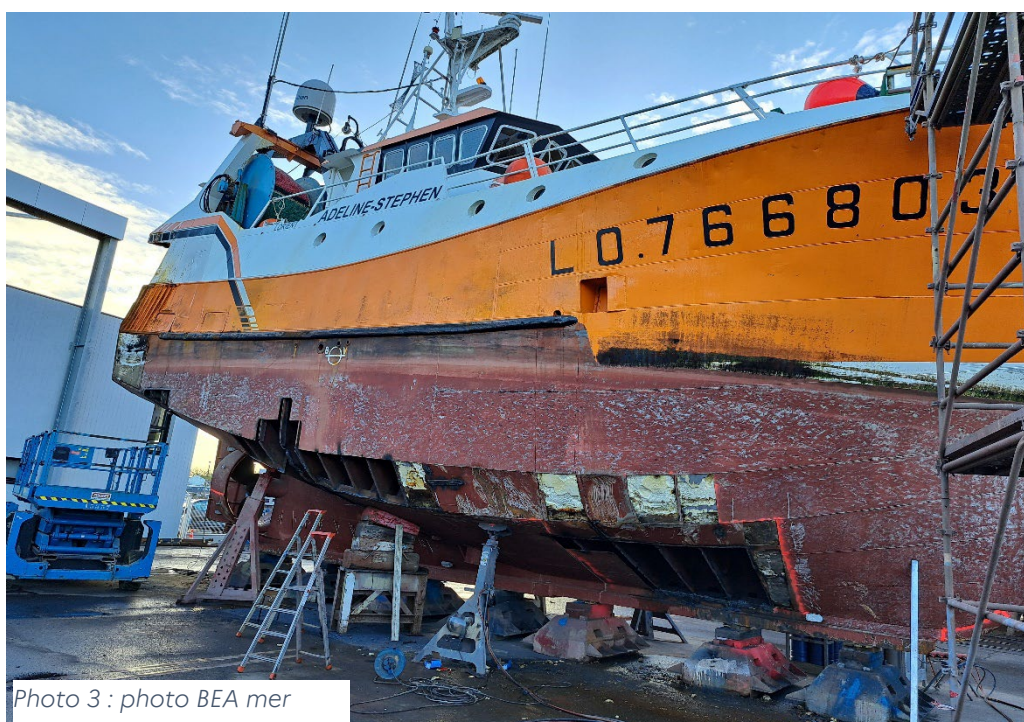


Photo 3 : photo BEA mer



photo 4 : photo BEA mer

Tuyère déformée par l'impact

3. ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse est celle qui est préconisée par la Résolution A28 / Res 1075 de l'OMI « directives destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents (Résolution MSC 255 (84)) ».

Le BEA mer a établi la séquence des événements ayant entraîné les accidents, à savoir :

Echouement sur Les Errants

Dans cette séquence, les événements dits perturbateurs (événements déterminants ayant entraîné les accidents et jugés significatifs) ont été identifiés.

Ceux-ci ont été analysés en considérant les éléments naturels, matériels, humains et procéduraux afin d'identifier les facteurs ayant contribué à leur apparition ou ayant contribué à aggraver leurs conséquences (facteurs contributifs). Parmi ces facteurs, ceux qui faisaient apparaître des problèmes de sécurité présentant des risques pour lesquels les défenses existantes étaient jugées inadéquates ou manquantes ont été mis en évidence (lacunes de sécurité).

Les facteurs sans influence sur le cours des événements ont été écartés, et seuls ceux qui pourraient, avec un degré appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits ont été retenus.

3.1 Echouement sur Les Errants

Toutes les heures en heure locale (TU+1)

La passation de quart entre le patron et le matelot/armateur s'est déroulée aux environs de 22h00 après une journée de pêche au sud de Belle-Ile.

L'armateur est propriétaire du navire depuis juillet 2000 et totalise près de 20 ans de service comme patron. Il s'agit donc d'un marin expérimenté qui prend le quart à 22h00.

La journée de pêche s'est déroulée sans problème particulier.

La zone du transit retour est sous régime anticyclonique avec une pression de 1019 hPa et le vent est de secteur est-nord-est pour 5,5 nœuds, la visibilité est bonne. La houle est orientée au sud-ouest.

La passation de quart se déroule sans fait particulier, le navire fait route vers un point tournant (*waypoint*) situé au sud de Les Errants afin de pouvoir embouquer la Passe du Sud de la rade de Lorient.

La navigation en passerelle s'appuie sur un logiciel de navigation qui permet de visualiser la route du navire et le plan de route.

Le matelot /armateur affirmera s'être endormi sans raison particulière et s'être réveillé juste avant l'échouement suite à la perception du changement de régime moteur. La route rectiligne suivie par le navire depuis la prise de quart par le matelot est d'environ 18 milles. Ce trajet assez long est propice à l'endormissement après une journée de travail.

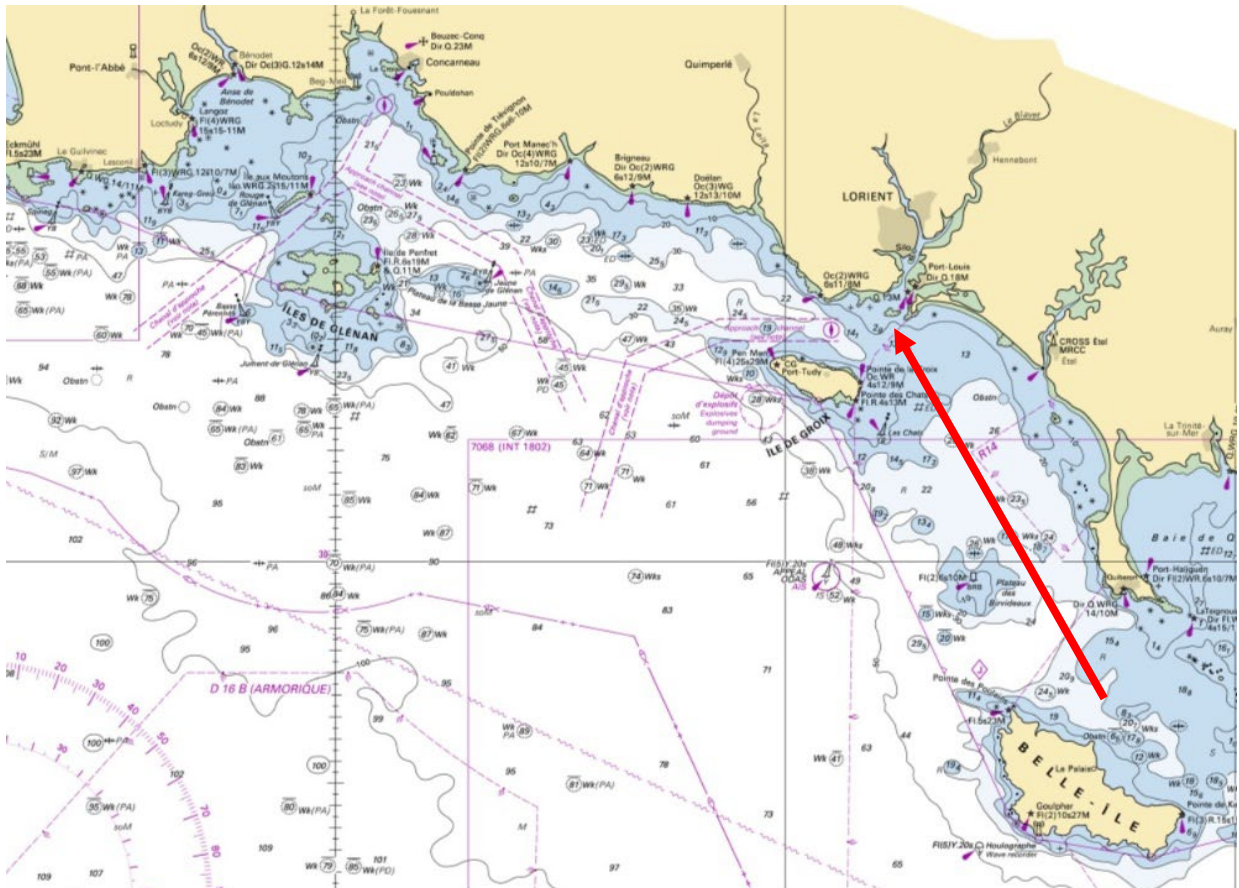
L'ADELINE STEPHEN au moment de l'échouement fait une route fond au 328° pour 9 nœuds.

Conformément à la réglementation en vigueur, le navire est équipé d'un système d'alarme de vigilance de quart à la passerelle (dispositif homme mort) mais celui-ci n'était pas en fonction.

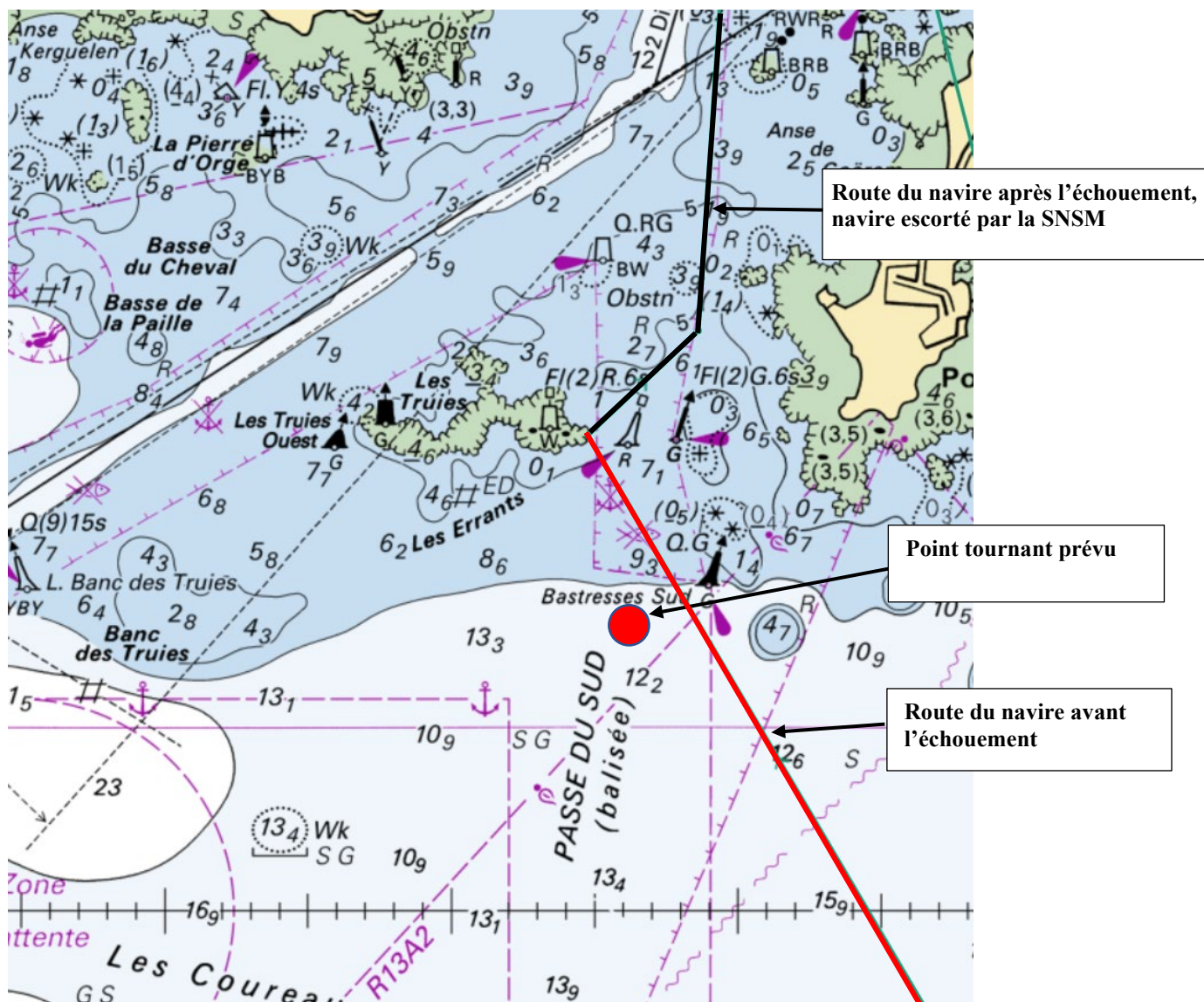
L'absence d'un tel dispositif ou d'un dispositif non activé peut avoir des conséquences graves déjà soulevées par le BEA mer (échouement du navire de

pêche CAP LIZARD le 8 mars 2011 et l'échouement du navire de pêche CYCNOS le 22 décembre 2023).

Route suivie par le navire depuis la prise de quart par le matelot (environ 18 milles).



Route à l'approche de Les Errants



4. CONCLUSIONS

La réglementation oblige les navires de pêche effectuant des sorties en mer de plus de 24 heures à posséder un système d'alarme de vigilance de quart à la passerelle (dispositif homme mort).

L'ADELINE STEPHEN est bien équipé d'un tel dispositif mais il n'était pas en fonction lors du quart du matelot/armateur. Endormi, celui-ci n'a pas pu modifier la route au point tournant programmé.

5. ENSEIGNEMENTS

1. 2026-E-04 : Le système d'alarme de vigilance de quart à la passerelle est un dispositif obligatoire et indispensable de prévention pour éviter les phases de somnolence ou d'endormissement. En étant actif, il réduit les risques majeurs d'abordages, d'échouements et préserve ainsi l'équipage et l'intégrité du navire.

6. ANNEXES

LISTE DES ABRÉVIATIONS

BEA mer : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage

CSN : Centre de Sécurité des Navires

DML : Délégation à la mer et au littoral

hPa : Hectopascal

DÉCISION D'ENQUÊTE



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE,
DE LA BIODIVERSITÉ
ET DES NÉGOCIATIONS
INTERNATIONALES
SUR LE CLIMAT ET LA NATURE

Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer



Paris, le 14 novembre 2025

N/réf. : BEAmer 010

D é c i s i o n

Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA mer) ;

Vu le Code international pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer adopté par l'Organisation Maritime Internationale ;

Vu la Directive 2009/18/CE relative aux investigations sur les événements de mer ;

Vu le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 qui concernent les dispositions communes relatives à l'enquête technique et à l'enquête de sécurité après un accident ou un incident de transport ;

D E C I D E

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant l'échouement du navire ADELINE STEPHEN (LO 766803) le 08 novembre 2025 sur Les Errants, rade de Lorient (56).

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

L'administrateur général des affaires maritimes
Directeur du BEA mer

Sébastien ROUX

BEAmer
Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Bureau d'enquêtes sur les événements de
mer (BEA mer) Arche sud**

92055 LA DEFENSE CEDEX

Téléphone : +33 (0)1 40 81 38 24

Adresse électronique : bea-

mer@developpement-durable.gouv.fr Site web :

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

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer 16

