

RAPPORT D'ENQUÊTE

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer



ECHOUEMENT SUIVI D'UNE VOIE D'EAU DU CHALUTIER

JEMA

LE 17 AVRIL 2025, SUR L'ÎLE DES LANDES, CANCALE

Rapport publié : Avril 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.	LE NAVIRE.....	4
2.	LES FAITS	7
3.	CONSEQUENCES	8
4.	OBSERVATIONS/ANALYSE	10
5.	CONCLUSIONS.....	12
6.	ENSEIGNEMENTS	13
7.	ANNEXES.....	14

SOMMAIRE

1. LE NAVIRE

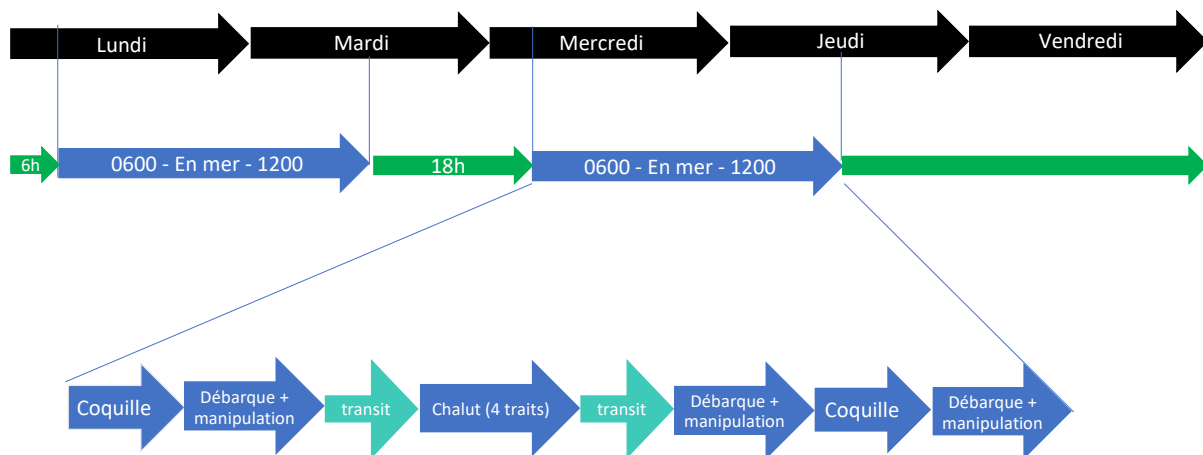
→ Nom :	JEMA
→ Immatriculation :	SM 689048
→ Longueur hors-tout (L) :	10,60 m
→ Largeur hors-tout (B) :	3,90 m
→ Jauge brute (UMS) :	11
→ Propulsion :	110 kW
→ Coque :	Plastique
→ Année de construction :	1985
→ Effectif minimal :	2 marins
→ Effectif maximal :	3 marins en exploitation drague-coquille sinon 2 marins
→ Genre de navigation :	Petite pêche



Exploitation

Le JEMA est un navire de pêche pratiquant les arts traînants, notamment le chalut et la drague à coquilles. Il est exploité uniquement les jours ouvrables. En début de semaine, le navire commence un premier cycle d'exploitation par une marée à la drague à coquilles Saint-Jacques. Après la livraison de sa pêche à Saint-Malo en fin de matinée, le JEMA appareille à nouveau en début d'après-midi pour une marée de nuit au chalut dans la baie du Mont Saint-Michel. Le lendemain matin après avoir débarqué ses captures à Saint-Malo, le navire repart pour une dernière marée à la coquille. Les marins débarquent en début d'après-midi (voir Figure 1). Après une nuit de repos à terre, ils embarquent le matin suivant pour un deuxième cycle. Selon les conditions météorologiques, ce dernier cycle peut être décalé d'un jour.

Lors du changement de métier, de la drague au chalut, les dragues sont déposées sur le terre-plein à proximité de la cale de la Bourse à Saint-Malo. Le chalut, stocké à plat pont devant le tableau arrière et non à terre (voir les conditions d'exploitation figurant sur le permis de navigation), est remis sur l'enrouleur. Les panneaux de chalut, stockés sur le quai, sont déposés à bord et gréés sur le train de pêche.



Semaine type

- Sur une séquence de 48 h (lundi au mardi et mercredi au jeudi) :
 - Entre 30 et 32 heures embarqué (pêche, transit)
 - Entre 16 et 18 heures « de repos »
- Pas de travail le week end (sauf rattrapage fêtes)

Figure 1 : Chronologie d'une semaine type d'exploitation du Jema

Equipage

Au moment de l'accident, l'équipage est constitué de trois marins : le patron et deux matelots.

Le patron, âgé de 33 ans, est entré au lycée professionnel maritime (LPM) de Saint-Malo en 2006. Il est titulaire du brevet de capitaine 200 pêche en 2019 et achète le JEMA la même année. Son aptitude médicale est valide le jour de l'événement.

Le matelot 1, de quart au moment de l'accident, est âgé de 28 ans. Il rejoint le LPM de Saint-Malo en 2010 et obtiendra un bac professionnel maritime au LPM du Guilvinec. À partir de 2019, il assure des remplacements de patron sur des chalutiers de plus de 24 mètres armés à la pêche côtière et à la pêche au large. Depuis octobre 2024, il est embarqué sur le JEMA et assure le remplacement du patron lorsque celui-ci est en congé.

Il est titulaire du brevet de capitaine 200 pêche depuis 2016, du certificat de motoriste 250 kW et du brevet de lieutenant de pêche. Le jour de l'accident, son aptitude médicale est valide.

Le matelot 2, âgé de 22 ans, obtient un bac professionnel en 2020. A bord du JEMA, il est plus particulièrement en charge de la machine. Titulaire du brevet de capitaine 200 pêche depuis 2022, son aptitude médicale est valide.

Nota : Le jour de l'accident le JEMA a achevé une marée à la coquille avec 3 marins. Il repart pour une marée au chalut avec 3 marins à bord alors que dans cette configuration le permis de navigation ne prévoit que 2 membres d'équipage au maximum.

2. LES FAITS

Conditions météorologiques et marées

Vent NNE 5 nœuds / mer 1 / visibilité 12 milles / ciel partiellement couvert.

L'accident s'est produit une heure avant la basse mer de Saint-Malo (coefficient 69). Le courant est évalué entre un et deux nœuds portant au nord-ouest à l'extérieur de la baie de Cancale avec un mouvement circulaire anti-horaire aux abords de la côte ouest de la pointe du Grouin (voir Figure 2).

Le 17 avril 2025 (Toutes les heures TU+2)

Le JEMA, après avoir livré sa pêche le matin à la cale de la Bourse à Saint-Malo, dépose ses dragues et embarque les panneaux. Il rejoint le port des Bas-Sablons avant midi. L'équipage déjeune à bord.

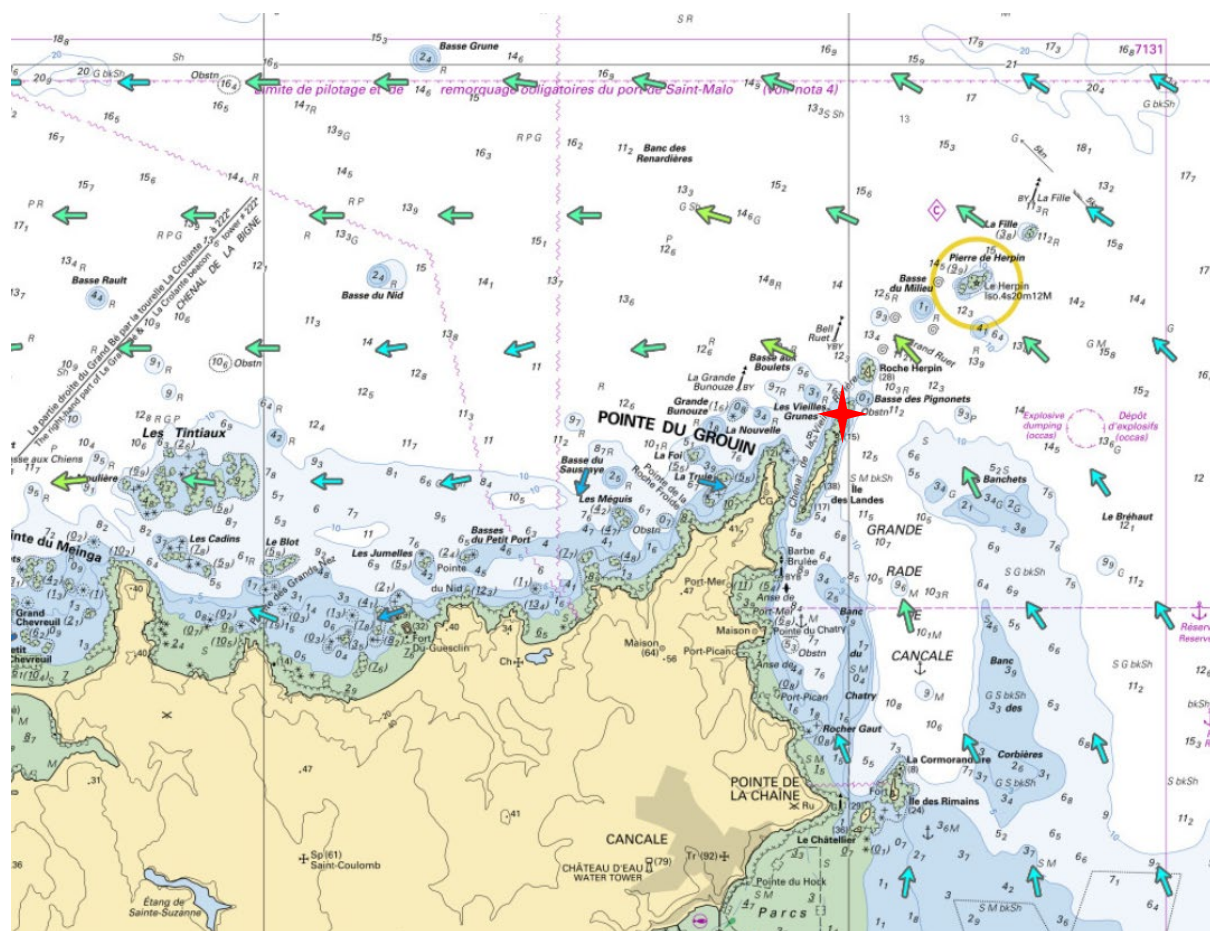


Figure 2 Carte des courants de marée autour de la Pointe du Grouin le 17 avril 2025 à 15h15. Les flèches bleues symbolisent un courant inférieur à un nœud, les flèches vertes un courant entre un et deux nœuds. Sources : SHOM data

À 13h32, le navire quitte le port et rapidement, une fois les jetées franchies, le patron confie le quart au matelot 1. Le matelot 2 et le patron descendent se reposer dans le poste avant. Le navire fait route au nord puis à l'est (voir Figure 3). Durant le transit, le matelot 1 est en conversation téléphonique avec sa compagne. À 14h31, le JEMA est au nord de la pointe du Meinga. Le matelot 1 termine sa communication téléphonique, au bout d'une heure environ. Il déclarera s'être endormi par la suite sans pouvoir déterminer précisément à quel moment. Cependant, à partir du passage au sud des Tintiaux (14h36), la route tracée, extraite de la carte électronique *TimeZero*, reste pratiquement rectiligne jusqu'à l'échouement, sans modification notable. À 14h58, le JEMA passe sur le haut-fond de La Foi puis au nord de la pointe du Grouin (15h02). Peu après, au passage du chenal de la Vieille Rivière, le navire subit une légère dérive et enfin s'échoue sur l'estran de l'Île des Landes à 15h05.

3. CONSEQUENCES

Le navire subit une voie d'eau dans le poste avant, qui ne peut être étalée par les moyens d'épuisement du bord. Il est déséchoué dans les deux heures après l'échouement puis remorqué et mis au sec sur l'aire de carénage de Saint-Malo. Son permis de navigation est suspendu par le centre de sécurité des navires de Saint-Malo après l'accident. La suspension sera levée après réparations. Le navire sera ensuite vendu pour une exploitation en baie de Saint-Brieuc (22).

4. OBSERVATIONS/ ANALYSE

L'absence de planification de la navigation

Le JEMA dispose d'appareils modernes de navigation (compas GPS, systèmes de cartographie électronique, radar) qui sont peu exploités. L'enquête a démontré que la planification de la route (traçage préalable sur la carte, contrôle de la route suivie par rapport à ce tracé et correction de la route à suivre) n'a pas été réalisée.

Le jour de l'accident, le matelot de quart reste dans la routine d'une navigation qu'il pense maîtriser. L'absence de moyen de contrôle (cercle de garde sur le radar ou sur la carte électronique, suivi de l'écart à la route par la méthode de l'index parallèle (ou *danning* radar) ou sur la carte électronique) ne permet pas d'alerter le matelot de quart ou de le sortir de son sommeil.

L'absence de planification et de son contrôle est un facteur contributif de l'échouement du navire.

L'organisation du travail et la fatigue latente accumulée

En dépit d'une période de repos importante dans les 24 heures précédant l'accident, le matelot assurant le quart s'est endormi sans signe précurseur entre une demi-heure et trois quart d'heure avant l'échouement. Cette absence de signe précurseur est une manifestation d'une fatigue latente cumulée. Le rythme de travail du JEMA reste soutenu bien que l'équipage bénéficie d'une prise de repos hebdomadaire chaque week-end.

Les variations de rythmes au cours de la semaine entre période de repos et période de travail contribuent à une fatigue latente en dépit d'un repos régulier durant les week-ends.

En raison de la taille du navire et de son exploitation (navigation à la petite pêche), les conditions matérielles de repos à bord sont rudimentaires en raison notamment de la proximité du moteur, de l'étroitesse des bannettes et des mouvements du navire, etc. Le JEMA est armé à la petite pêche (sorties

inférieures à 24 heures) et n'est pas, réglementairement, obligé de disposer d'un système dit homme-mort.

Quand bien même le navire revenait régulièrement au port débarquer sa pêche conformément au genre de navigation, la durée des cycles de pêche est au moins de trente heures (du lundi à 06h00 au mardi 12h00 et du mercredi 06h00 au jeudi 12h00). Deux nuits par semaine sont passées en mer (chalutage) durant lesquelles les périodes de repos au cours de ces nuits se limitent à 2 x 1h30.

A ce rythme s'ajoutent les trajets domicile-navire (cf. Figure 1). Ces derniers sont effectués le matin par covoiturage assuré par le matelot 1, ce qui réduit d'autant sa période de repos.

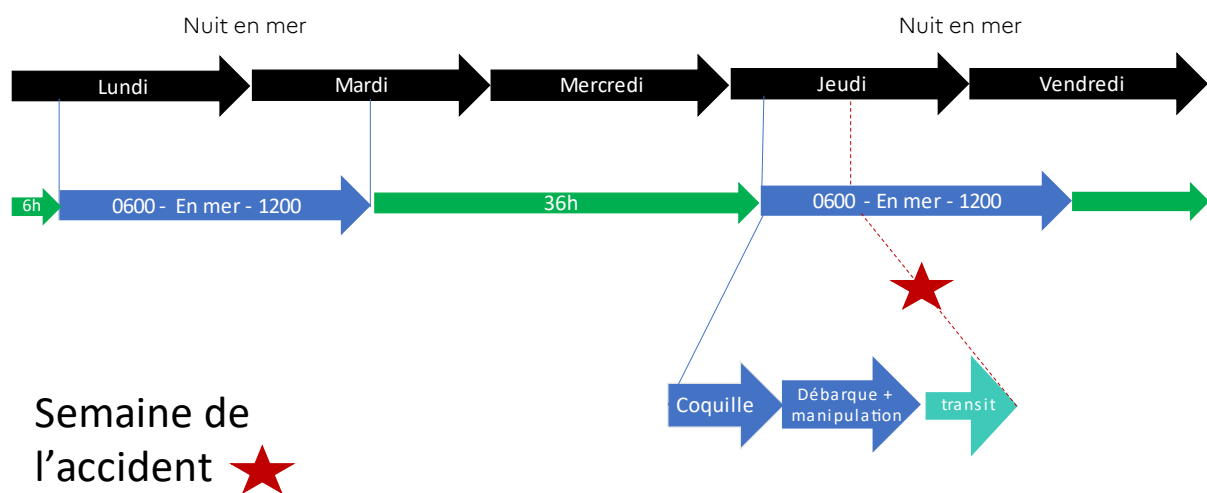


Figure 4 : Chronologie de l'activité du JEMA, la semaine de l'accident.

Par ailleurs, le matelot 1 de quart n'a pas pris de congés depuis six mois (octobre 2024).

La fatigue latente accumulée est un facteur contributif de l'accident.

5. CONCLUSIONS

Le 17 avril 2025, vers 13h30, le JEMA quitte le port des Bas-Sablons, à Saint-Malo, pour aller chaluter dans la baie de Cancale.

Le navire fait route vers l'est, sous pilote automatique, en direction du chenal de la Vieille Rivière. Le matelot de quart s'endort et le navire s'échoue sur l'estran au nord de l'Île des Landes.

L'absence de planification et de son contrôle est un facteur contributif de l'échouement du navire.

La fatigue latente accumulée est un facteur contributif de l'accident.

Une voie d'eau se déclare dans le poste avant, étalée progressivement à l'aide de quatre motopompes apportées par diverses unités d'assistance.

Le navire est remorqué à Saint-Malo où il est et mis au sec.

6. ENSEIGNEMENTS

2026 -E-02 : Bien que non obligatoire à bord des navires en « petite pêche », le système d'alarme de vigilance de quart à la passerelle est un dispositif 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.

2026 -E-03 : La définition du genre de navigation « petite pêche » (tout navire s'absentant du port pour une durée inférieure à 24 heures) peut souffrir d'une succession de retour/départ à quai conduisant à des temps de travail cumulés importants et induire une fatigue latente de l'équipage.

7. ANNEXES

ANNEXE A

LISTE DES ABRÉVIATIONS

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

GPS : *Global positioning system*

ANNEXE B

DÉCISION D'ENQUÊTE



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer



Paris, le 30 avril 2025

N/réf. : BEAmer 003

D é c i s i o n

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

- 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 de pêche JEMA (SM 689048) survenu le 17 avril 2025 dans le secteur de CANCALE (35).

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
François-Xavier RUBIN DE CERVENS
Directeur du BEAmer

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 (BEAmer) 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



Intertek