



# Rapport d'enquête

**Chavirage et chute à la mer de deux marins  
du navire de pêche *Ivo*  
le 20 novembre 2020, dans les passes du bassin d'Arcachon  
(un disparu, un rescapé)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : novembre 2021

# Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions 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 et portant les mesures de transposition de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes ainsi qu'à celles du « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), et du décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010 portant publication de la résolution MSC 255(84) adoptée le 16 mai 2008.

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

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 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.

<b>1</b>	<b>Résumé</b>	<b>Page</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Informations factuelles</b>		
<b>2.1</b>	<b>Contexte</b>	<b>Page</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>Navire</b>	<b>Page</b>	<b>6</b>
<b>2.3</b>	<b>Équipage</b>	<b>Page</b>	<b>6</b>
<b>2.4</b>	<b>Accident</b>	<b>Page</b>	<b>7</b>
<b>2.5</b>	<b>Intervention</b>	<b>Page</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Exposé</b>	<b>Page</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Analyse</b>	<b>Page</b>	<b>10</b>
<b>4.1</b>	<b>Le chavirage</b>	<b>Page</b>	<b>11</b>
<b>4.2</b>	<b>La disparition du matelot</b>	<b>Page</b>	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>Conclusions</b>	<b>Page</b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>Enseignements</b>	<b>Page</b>	<b>19</b>
<b>7</b>	<b>Recommandations</b>	<b>Page</b>	<b>20</b>
	<b>Annexes</b>		
<b>A.</b>	<b>Liste des abréviations</b>	<b>Page</b>	<b>21</b>
<b>B.</b>	<b>Décision d'enquête</b>	<b>Page</b>	<b>22</b>
<b>C.</b>	<b>Carte</b>	<b>Page</b>	<b>23</b>
<b>D.</b>	<b>EPI contre la noyade, VFI, EIF</b>	<b>Page</b>	<b>24</b>
<b>E.</b>	<b>Historique</b>	<b>Page</b>	<b>26</b>

# 1 Résumé

Le vendredi 20 novembre 2020 le fileyeur *INO* appareille du port d'Arcachon vers 7h00, il part relever ses filets mouillés à l'extérieur du bassin (côté océan) au sud des passes. Les deux hommes d'équipage récupèrent les produits de la pêche et remettent à l'eau les engins. Ils vont ensuite mouiller deux nouveaux filets devant Biscarosse. Vers 13h00 le patron met cap au nord pour rejoindre les passes d'entrée du bassin d'Arcachon.

Mais une fois arrivé devant la passe balisée, les conditions de celles-ci s'avèrent très mauvaises en raison du courant de marée descendante et de la houle déferlante par le travers. Le patron décide alors de poursuivre vers la pointe de cap Ferret pour emprunter la passe dite du « petit trou ».

Vers 13h30 le navire est en approche de la zone des brisants, le patron stoppe pour évaluer la situation. Lorsqu'il voit une série de vagues déferlantes, il est déjà trop avancé, une première vague pousse le navire et le met en travers de la houle. La deuxième vague fait chavirer le *INO*.

Les deux marins se retrouvent à l'eau. Le patron qui a réussi à se hisser sur la coque sera secouru deux heures plus tard. Le matelot est porté disparu.

Le navire endommagé a été remorqué puis mis sur le terre-plein du port d'Arcachon.

Le *BEA*mer émet quatre enseignements de cet événement et adresse deux recommandations à l'administration.

## 2 Informations factuelles

### 2.1 Contexte

#### Les passes

Les passes d'accès au bassin d'Arcachon sont en constante évolution sous l'action d'une part des fortes houles qui arrivent du large et d'autre part d'une évolution cyclique lente modifiant le nombre de chenaux navigables et leur position géographique.

Deux passes s'ouvrent alternativement selon un cycle qui dure de 70 à 80 ans : l'une au sud longe la côte et la dune du Pyla, l'autre passe au nord du banc d'Arguin, qui est actuellement la passe balisée. Les navires professionnels de faible tirant d'eau (autour d'un mètre) utilisent parfois la passe dite du « petit trou » qui se trouve au nord du banc du Toulinguet.

Le danger majeur des passes réside dans le franchissement des hauts fonds qui créent une zone de brisants qui s'étend sur une distance de 0,4 à 0,7 mille.

Les conditions de mer durant les saisons d'automne et d'hiver entraînent des mouvements de sables importants provoquant par voie de conséquence le déplacement du chenal navigable, ils s'accompagnent aussi du déradage des bouées de balisage.

Au regard de cette situation, une procédure est mise en place par les services de l'État depuis près de trente ans, pour que le balisage de la passe d'entrée du Bassin soit réactualisé chaque année avant la saison estivale.

Elle comprend au printemps un relevé bathymétrique, une proposition de balisage, une consultation de commission nautique locale et l'intervention du baliseur océanique.

Le rehaussement du seuil constaté actuellement, est provoqué par la houle du large qui atténue l'effet de chasse qui intervient lorsque le bassin se vide à marée descendante et qui permet de maintenir un chenal assez profond.

Historiquement, Il y a une quarantaine d'années, les naufrages n'étaient pas rares dans les passes du bassin d'Arcachon, étaient concernés de gros navires et un nombre important de victimes fut à déplorer, notamment parmi les professionnels de la pêche<sup>1</sup>.

En raison de passes impraticables plus de 50 jours par an, les navires hauturiers ont choisi de débarquer leur pêche dans d'autres ports, notamment en saison hivernale.

Il existe un accord entre les professionnels et la criée d'Arcachon qui réceptionne par camions les produits de la pêche. Ces navires ne franchissent plus les passes qu'occasionnellement.

Les navires qui restent exposés aux dangers des passes sont les plus petites unités qui naviguent en 3<sup>ème</sup> ou en 4<sup>ème</sup> catégorie de navigation<sup>2</sup>. Ces derniers pouvant pêcher jusqu'à 5 milles au-delà de la ligne marquant les eaux abritées rejoignant la pointe du Cap-Ferret à la dune du Pyla.

---

<sup>1</sup> 13 victimes et 28 rescapés entre 1978 et 1994.

<sup>2</sup> Extrait du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires :

« 3<sup>ème</sup> catégorie: Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

4<sup>ème</sup> catégorie: Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ. »

Cette réglementation a évolué depuis 1<sup>er</sup> octobre 2021, la 4<sup>ème</sup> catégorie est désormais définie comme une navigation à « 5 milles de la terre la plus proche ou de la limite des eaux abritées fixées pour les rades non exposées, telles que les lagons ou récifs coralliens, par décision du directeur interrégional de la mer ou du directeur de la mer ».

## 2.2 Navire



- Immatriculation : AC 935972
- Longueur HT : 9,87 m
- Largeur : 3,34 m
- Jauge brute (UMS) : 4,64
- Propulsion : 170 kW
- Vitesse : 20 à 25 nœuds
- Coque : AG4/aluminium
- Mise en service : septembre 2019

L'INO est armé en petite pêche et navigue en 3<sup>ème</sup> catégorie.

Son permis de navigation, délivré par l'administration, et valide jusqu'au 9 mars 2022, précise les conditions d'exploitation suivantes : pontée maximale de 300 kg et 1200 kg de matériel de pêche.

Le navire dispose du matériel de sécurité réglementaire dont un radeau classe V pro avec largueur hydrostatique, d'une balise RLS, d'une VHF ASN. L'AIS est exigible pour les navires de plus de quinze mètres. Les navires de longueur hors tout inférieure ou égale à 15 mètres neufs et existants, équipés d'une timonerie et effectuant des opérations de pêche dans un dispositif de séparation de trafic (DST), sont équipés d'un système d'identification automatique (AIS) de classe B. Le INO faisant moins de 15 mètres et ne navigant pas dans un DST n'avait pas réglementairement l'obligation d'être équipé d'un AIS. Il n'est pas interdit de s'équiper de matériel homologué additionnel.

## 2.3 Équipage

L'équipage est constitué d'un patron-mécanicien et d'un matelot, ce qui est conforme au permis d'armement.

Le patron est âgé de 50 ans, il a 34 ans de navigation avec plus de 20 ans d'expérience dans la fonction de patron.

Il est titulaire du certificat de capacité et du brevet de motoriste.

Sa visite d'aptitude médicale est valide jusqu'au 9 février 2022.

Le matelot était âgé de 49 ans. Ancien poissonnier, il était titulaire du diplôme de capitaine 200

et naviguait dans la fonction de matelot à la pêche depuis septembre 2019. Sa visite d'aptitude médicale était valide jusqu'au 17 juin 2021.

## 2.4 Accident

Le *INO* a chaviré le **20 novembre 2020** à **13h40** (heure locale **TU + 1**) dans les passes d'entrée du bassin d'Arcachon.

Le patron rescapé est resté deux heures alternativement sur la coque retournée ou dans l'eau.

Le matelot, resté approximativement une heure à proximité du navire retourné, est porté disparu.

## 2.5 Intervention

### Heures locales UTC + 1

**14h10** - le CROSS Gris-Nez relaie au CROSS Étrel la réception d'une balise de détresse provenant du fileyeur *INO*, avec une position non résolue.

**14h10** - le CROSS appelle le patron armateur au téléphone, sans réponse.

**14h26** - le CROSS appelle par VHF le navire, sans réponse.

**14h27** - le navire de pêche *LE YETI* confirme que le *INO* était en mer le matin.

**14h28** - le port d'Arcachon confirme que le *INO* n'est pas à son poste à quai.

**14h30** - le CROSS Étrel prend la coordination.

**14h33** - le sémaphore du cap Ferret relève le signal d'une balise 121.5 à l'azimut 229.

**14h37** - le CROSS engage le CTT du cap Ferret *SNS 071 - GEMA* pour une recherche.

**14h43** - le CROSS diffuse un message MAYDAY RELAY.

**14h44** - le navire de pêche *LE SOUVENIR* dans le secteur, se rend sur zone.

**14h55** - le CROSS engage l'hélicoptère DRAGON 33 pour une recherche.



**15h05** - l'hélicoptère DRAGON 33 décolle.

**15h23** - la SNS 071 appareille.

**15h26** - DRAGON 33 est à la verticale d'une coque retournée avec une personne sur la coque et une personne à l'eau semblant inanimée.

**15h28** - DRAGON 33 se dirige vers la SNS 071 pour récupération d'un plongeur.

**15h33** - le sémaphore du cap Ferret a le visuel sur la coque retournée.

**15h35** - deux plongeurs de la SNSM sont à bord de DRAGON 33 qui retourne récupérer le rescapé.

**15h36** - DRAGON 33 est sur zone et débute le treuillage.

**15h40** - DRAGON 33 signale que le patron a été récupéré, il est en hypothermie ; le matelot a disparu. Le patron est évacué vers l'hôpital d'Arcachon/ La Teste.

**15h49** - le patron rescapé est pris en charge à l'hôpital. DRAGON 33 est en route vers la zone de recherche du matelot disparu.

**15h58** - la SNS 071 est sur zone.

**16h11** - DRAGON 33 débute sa recherche.

**16h14** - DRAGON 33 est à la verticale de la balise de détresse du navire.

**16h24** - la balise a été récupérée par DRAGON 33 qui quitte la zone pour ravitailler.

**17h10** - l'épave du *INO* est prise en remorque par la SNS 071 en direction d'Arcachon.

**17h17** - DRAGON 33 est de retour sur zone.

**17h44** - le CROSS suspend les recherches.

**18h50** - le convoi SNS 071 / *INO* est à quai, le navire est mis en sécurité à terre.

### **3 Exposé**

**Météo sur zone** (source Météo France) : vent de nord-nord-est force 3, mer 4, bonne visibilité.



Température de l'air : 15°C ; température de l'eau : 16°C.

Le **vendredi 20 novembre 2020** vers **13h00**, le fileyeur *INO* rentre de sa marée. Le patron décide de ne pas emprunter la passe balisée située entre le banc d'Arguin et le banc du Toulinguet, il la considère dangereuse à cette heure-là en raison du courant de marée descendante et de la houle traversière. Il décide de poursuivre vers le nord pour prendre la passe dite du « petit trou » à la pointe du cap Ferret.

Ce jour-là, quatre navires comparables avaient pris cette passe réputée, dans certaines conditions, moins dangereuse en raison du courant plus faible.

Avant que le navire se présente à la passe, une petite brise du nord s'étant levée, le matelot a mis son ciré par-dessus son EPI contre la noyade ; EPI qu'il portait en permanence à la mer.

À ce moment-là la houle est de nord-ouest pour une hauteur moyenne de 2 m et une hauteur maximale de 3,10 m. La température de l'eau est de 15°C.

Le navire se présente 1h30 avant la basse mer qui est à 14h56, avec un coefficient de marée de 60.

À cette heure-là la hauteur d'eau est de 1,20 m au-dessus de la valeur minimale. Lorsque le navire est sorti du bassin d'Arcachon le matin, il était proche de la pleine mer avec une hauteur d'eau de +3,50 m.

La passe du « petit trou » n'est pas balisée et ne peut être empruntée que par des navires à faible tirant d'eau, les sondes sont faibles notamment à marée basse.

Le matelot est en train de nettoyer le poisson sur le pont et à son habitude, à l'approche d'un passage dangereux, il stoppe son travail et vient se positionner à l'arrière de la cabine.

À **13h40**, le navire se trouve dans l'alignement de la passe. Le patron voit une série de vagues plus importantes, il décide de stopper pour les laisser passer devant afin qu'elles ne brisent pas sur le bateau. Cependant, le patron s'aperçoit que le navire est en fait trop avancé, il se retrouve au milieu des vagues qui déferlent. Le bateau n'a plus assez de vitesse pour distancer le train de déferlantes.

La première vague pousse le navire et le met en travers. La deuxième vague fait chavirer le *INO*. L'eau s'engouffre immédiatement dans la cabine. Le patron n'a pas le temps de déclencher un quelconque dispositif d'alerte. Il est plaqué sur la porte opposée, il réussit à l'ouvrir et s'extrait

de la cabine. Ensuite, il plonge pour passer sous le plat bord. Il voit que la cabine touche le fond sableux.

En surface, il voit le matelot, éjecté directement à la mer, flotter à 2 mètres de la coque.

Le gilet autogonflant du matelot s'est gonflé automatiquement au contact de l'eau. Le dispositif l'aide à tenir en surface, cependant comme il porte son ciré par-dessus, il est engoncé et sa visibilité est très gênée.

Le patron réussit à se hisser sur la coque couchée à 90°. Le matelot s'en approche, le patron lui demande de tenter de grimper sur la coque, mais il n'y parvient pas. Le patron l'aide à se maintenir à proximité de la coque. Mais les vagues font rouler l'épave et bientôt il n'est plus en mesure de tenir le matelot qui restera encore un long moment aux environs de la coque.

Une demi-heure plus tard, la balise fait surface, le patron l'aperçoit et voit qu'elle émet. Il se dit qu'enfin l'alerte est déclenchée.

Deux heures s'écoulent entre le chavirage et l'arrivée des secours durant lesquelles le patron retombe à l'eau à plusieurs reprises à cause des mouvements de la coque ballottée par les vagues. Il est évacué vers l'hôpital épuisé et en hypothermie.

## 4 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 BEAMer a établi la séquence des événements ayant entraîné les accidents, à savoir :

1. **Le chavirage**
2. **La disparition du matelot**

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.

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 (**facteurs contributifs**).

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.

## 4.1 Le chavirage

### Les conditions météorologiques

Le 20 novembre à 13h30 la bouée houlographe du cap Ferret enregistre des hauteurs de vagues de 2m de moyenne avec des maximales à 3m, ces conditions de mer ne sont pas exceptionnelles. La proximité de l'heure de la marée basse ainsi que l'orientation de la houle ont favorisé la création de nombreux brisants barrant la passe.

L'axe du soleil à l'heure du chavirage a gêné la veille visuelle du sémaphore qui n'a pas vu le navire se retourner.

### Les passes

Les Instructions nautiques (Entre la pointe de la Négade et l'Adour) précisent au chapitre 5.2 Le bassin d'Arcachon que :

#### 5.2.1.5 Chenalage

*DANGERS, - La hauteur d'eau sur la barre peut être inférieure à 3 m. Le balisage est déplacé une fois par an avant la saison estivale pour tenir compte des mouvements de sables. En dehors de cette période, il est demandé d'être très vigilant car le déradage<sup>3</sup> des bouées est fréquent et les mouvements des bancs de sable peuvent nuire à l'efficacité permanente du balisage.*

*INSTRUCTIONS, - La passe est exposée aux brisants par mauvaises conditions de mer. Il est recommandé de se renseigner sur l'état de la barre à l'entrée de la passe, la situation du balisage et les conditions de navigation, auprès du sémaphore du cap Ferret.*

*Il est fortement déconseillé d'emprunter la passe dès que la mer est agitée et de nuit. Il est conseillé de s'engager dans la passe uniquement entre - 0100 PM et PM<sup>4</sup>.*

---

<sup>3</sup> Concernant une bouée : quitter son lieu de mouillage, de manière accidentelle

<sup>4</sup> PM : pleine mer

### La passe balisée

La passe balisée, dite passe nord, entre le banc d'Arguin et le banc du Toulinguet, se situe dans la zone la plus profonde, mais son axe est orienté au 230/240 dans la zone des bouées 1, 2N, 2NA et 3. Or la houle dominante vient l'impacter en suivant un azimut au 290 ce qui la place assez proche du travers.

C'est dans cette zone que le seuil est le plus haut, il était à 3m à basse mer lors de la dernière bathymétrie du printemps 2020.

La passe balisée capte l'essentiel du courant venant du bassin car étant son ouverture naturelle.



Le fait qu'au mois de novembre le balisage ne corresponde plus à la position du chenal n'a pas eu d'incidence dans cet accident. Les patrons suivent l'évolution des passes et savent que les bouées en hiver ne marquent pas toujours le passage le plus profond, ils continuent à s'en servir comme points de repère. Le patron du *INO* a fait le choix de ne pas emprunter la passe nord essentiellement à cause des premiers points évoqués, la houle traversière et un courant plus fort. La passe nord lui semblait donc impraticable.

### Le « petit trou »

Le patron s'est présenté à la passe du « petit trou », non pour gagner du temps car il arrivait du sud mais parce qu'il pensait qu'elle était plus sûre avec moins de courant.

Seuls les navires à faible tirant d'eau l'empruntent. Elle n'est jamais conseillée par le sémaphore car elle n'est pas balisée, ni citée dans les instructions nautiques. Cependant, dans certaines conditions elle est empruntée, en particulier, par de petits navires de pêche.

### Technique de franchissement de la barre

La pratique consiste pour le navire à se positionner au plus près de la zone des brisants afin de pouvoir observer les alternances entre les séries de vagues et les périodes de calme appelées « embellies ». L'autre intérêt de se situer au plus près de la zone de déferlement, est d'avoir moins de distance à parcourir pour rejoindre une zone plus profonde côté bassin dès que l'accalmie se présente.

Dès que la dernière vague de la série précédente a brisé sur les hauts fonds, le navire doit mettre sa machine en avant toute pour tenter de franchir le seuil avant l'arrivée de la série suivante.

S'agissant du fileyeur *INO*, le patron a mis en œuvre cette pratique mais une série beaucoup plus forte que celles observées précédemment a positionné le point de déferlement bien plus au large que la position d'attente du navire.

Ces fortes vagues qui n'avaient pas été observées par le patron du *INO* ont piégé celui-ci.

### Rôle du sémaphore

Le conseil donné actuellement aux navires qui interrogent le sémaphore est de ne pas franchir les passes lorsque la houle est supérieure à 2 mètres. Ceci est valable pour les plaisanciers surtout présents en période estivale. Les professionnels dont les contraintes, les navires et le savoir-faire sont différents n'ont pas forcément la possibilité de renoncer à une sortie comme les plaisanciers.

Un historique non exhaustif des accidents récents est détaillé en annexe E. Ces derniers mois on relève en particulier les cas suivants :

**25/12/2019** - *ZEPHIR III*, 885495 fileyeur de 11,80 m s'est échoué à proximité de la passe balisée.

**12/01/2020** - *STEPH-ANNIE*, 719737 fileyeur de 12 m a chaviré dans le passage non balisé dit le « petit trou » à la pointe du cap Ferret. Le navire a été pris dans les déferlantes, le patron est expérimenté. Les membres d'équipage qui se sont retrouvés à l'eau seront récupérés.

**03/01/2021** - *ROUGNOUS III*, 924516 ; L : 7,65 m 4<sup>ème</sup> cat de navigation ; en sortie dans le sud-

ouest du banc d'Arguin, rencontre une série de 3 vagues de 2 m, les 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> vagues remplissent le bateau, la 3<sup>ème</sup> le fait chavirer, le patron et le matelot ont sauté à l'eau. Ils ont ensuite réussi à monter sur la coque retournée et seront récupérés peu de temps après par un autre navire de pêche présent sur zone.

Pour les professionnels qui sont soumis aux contraintes d'exploitation, les mises en garde inscrites dans les instructions nautiques ne peuvent prévenir les accidents. Par ailleurs, il n'y a pas de restriction de la navigation établie par les autorités maritimes, restriction peu aisée à mettre en place.

Pour ce qui est de la sécurité de la navigation des navires franchissant les passes dans des conditions difficiles, le dispositif de surveillance qui repose sur le sémaphore paraît largement perfectible. Tout d'abord les petites unités ne sont pas équipées en système d'identification comme l'AIS, qui permettrait une détection fiable par le sémaphore lorsqu'elles empruntent les passes.

Par le passé, les contacts entre professionnels et le sémaphore étaient fréquents et le rôle de conseil était apprécié. Les échanges sont désormais plus rares entre les navires de pêche et le sémaphore avant le franchissement des passes.

Les patrons des navires professionnels s'interdisent eux-mêmes de franchir les passes lorsque les conditions sont trop mauvaises. Le risque le plus important est lorsque les conditions sont à la limite du praticable, c'est-à-dire lorsque la houle est entre 2 et 3 mètres. Ils savent par expérience les dangers encourus. Ils prennent cependant le risque car celui-ci est étroitement lié au maintien de leur activité professionnelle dans ce secteur. Du fait de sa situation privilégiée et compte tenu du nombre très limité de navires, le sémaphore serait sans doute à même d'effectuer une surveillance des navires qui s'annonceraient avant de franchir la zone dangereuse.

Dans cet endroit où le déclenchement automatique de la balise automatique et du radeau sont peu opérants, l'objectif serait de diminuer le délai d'intervention des secours en cas d'accident. Le sémaphore pourrait maintenir un contact visuel avec le navire au moment du franchissement de la barre. Equipé d'un AIS, l'identification du navire serait également facilitée. En cas de problème il pourrait communiquer immédiatement au CROSS les informations essentielles dont la position exacte du chavirage.

La préfecture maritime de l'Atlantique a tenu à préciser que la mission prioritaire des sémaphores est la surveillance des approches maritimes du territoire national, dans le cadre de la défense maritime du territoire. À ce titre, les sémaphores exercent à tout moment une veille attentive dans leur zone de surveillance, notamment optique et radar, dans la limite toutefois de



leurs moyens de détection. Les sémaphores n'étant que concourant à la surveillance de la navigation confiée aux CROSS, ne peuvent porter une responsabilité qui ne relève pas de leurs missions propres et dont il ne serait pas possible de garantir le bon exercice à tout moment, du fait de leurs limites de détection.

Sans faire porter de responsabilité sur le sémaphore sur l'autorisation ou non de franchir la passe, décision qui relèverait exclusivement du patron, une pratique de signalement au sémaphore pourrait être mise en place après concertation entre les différents acteurs : PREMAR, DIRM, DDTM, professionnels, CROSS et sauveteurs.

## **Le navire**

L'adaptation de ce type de navire à la navigation hors zone protégée se pose. Son seul atout est sa vitesse mais sa conception, fond plat, poids dans les hauts avec réservoirs d'essence au-dessus du pont de franc-bord, peut le rendre vulnérable par mer formée. Son mode d'exploitation à la journée, l'oblige à franchir les passes deux fois par jour. Il doit s'assurer lorsqu'il sort que les passes seront praticables pour son retour dans le bassin.

### Stabilité

Le navire ayant une propulsion avec des moteurs fonctionnant à l'essence. En raison des risques d'explosion inhérent à ce combustible, la réglementation prescrit que les caisses à combustible soient situées au-dessus du pont de franc-bord, de même que les têtes motrices des moteurs hors-bord. Cette disposition diminue globalement la stabilité. Par ailleurs, la forme de la carène semi-planante, si elle permet une vitesse plus importante, engendre en contrepartie, une stabilité plus faible aux grands angles de gîte. Bien que le *INO* ait été conforme aux critères de stabilité de la réglementation applicable<sup>5</sup>, son dossier de stabilité avait la particularité de présenter les meilleures valeurs dans la configuration où les caisses à combustible sont vides à 90%. Cela confirme que le positionnement du carburant au-dessus du pont de franc bord nuit à la stabilité du navire.

Le jour de l'accident, sur une capacité totale de 700 l, les caisses à essence contenaient 350 l. Le cloisonnement des caisses a toutefois atténué l'effet de carène liquide.

### Le navire au milieu des brisants

Une fois le navire couché, le patron a eu des difficultés pour se hisser sur la coque et le matelot n'y est pas parvenu. Le navire disposait d'une échelle à poste fixe constituée de deux barreaux

---

<sup>5</sup> un GM > 0.7 et un GZ max après 20°



soudés sur le tableau arrière tribord, installation faite à la demande du Centre de Sécurité des Navires (article réglementaire 227-7.07).

Le navire ayant chaviré à marée descendante, l'épave a eu tendance à repartir vers le large puis est de nouveau rentrée quand le courant s'est inversé. Le navire a été maintenu ainsi dans la zone des brisants, ce qui a participé à l'épuisement des marins, l'un accroché au navire et l'autre en dérive à proximité.

## **4.2 La disparition du matelot**

### **Equipped de protection individuelle (EPI) contre la noyade**

Le matelot portait un EPI contre la noyade qui s'est gonflé automatiquement sous son ciré. En se gonflant, le gilet est venu se coincer en rotation dans l'ouvert de la capuche, ce qui a réduit le champ de vision du matelot et certainement contribué à augmenter fortement son stress.

C'est la réglementation sur la prévention des risques professionnels maritimes (voir annexe D) qui impose la présence à bord et le port dans certaines conditions d'EPI contre le risque de noyade. Cet équipement vient s'ajouter aux brassières de sauvetage exigées par la réglementation de sécurité maritime. L'EPI se porte en action de pêche et dans des conditions de risques particuliers (météorologiques, nuit, trajet en annexe). C'est un équipement de travail qui doit être adapté, il ne doit pas constituer une gêne par son poids ou le risque d'accroche avec les appareils de pêche. Lorsqu'une chute à la mer survient subitement, il devient le premier équipement de sauvetage car le marin n'a pas le temps de s'équiper avec la brassière.

Le matelot disparu portait assidument son gilet gonflable. Celui-ci était muni d'une sangle sous-cutale avec mousqueton mais il n'y a aucune certitude qu'elle était convenablement mise en place le jour de l'accident. Dans tous les cas, un gilet gonflable n'est pas conçu pour se gonfler sous un quelconque vêtement.

Certains gilets gonflables sont munis d'une sangle sous-cutale qui évite qu'une fois gonflé le gilet ne remonte trop, pouvant gêner ainsi la respiration de la personne tombée à la mer. Selon la norme, la sangle sous-cutale n'est pas un accessoire obligatoire du gilet gonflable. Les deux types d'EPI contre la noyade, avec ou sous-cutale, sont disponibles. S'il n'est pas équipé de sangle, il faut absolument bien ajuster le gilet sur le buste, s'il en est équipé celle-ci doit également être convenablement serrée.

La fiche de l'IMP « flotter » destinée à prévenir les risques de noyades, dont le lien est fourni en annexe, prescrit le conseil d'utilisation suivant : *un EPI contre le risque de noyade doit toujours*

être porté par-dessus sa tenue vestimentaire. Il doit être correctement ajusté sans être trop serré. La sangle sous-cutané, quand elle existe, doit être clipsée.

## **Le déclenchement de l'alerte**

L'axe du soleil, à l'heure de l'accident, a altéré la visibilité depuis la vigie du sémaphore du cap Ferret, empêchant donc le *INO* d'être repéré visuellement lorsqu'il s'est présenté à la passe du « petit trou ». Comme la plupart des navires de pêche, il ne s'était pas signalé au sémaphore.

Sur les cinq navires qui ont emprunté ce jour-là le « petit trou » avant l'accident : *ORION II*, *GURE ESPERANTZA*, *EX NIHILO*, *L'ÉOLE III* et *INO*. Seul *L'ÉOLE III* a été identifié par la vigie.

La balise ne s'est libérée de son socle que 30 minutes après le chavirage. Ce délai peut s'expliquer soit par le déclenchement tardif du largueur hydrostatique, car la coque est restée en surface, soit parce que la balise a pu rester coincée sous la coque après sa libération.

Il est à noter que la première position fournie le portait à 3 milles dans l'ouest du cap Ferret alors que le *INO* était juste à la pointe. Ce n'est pas inhabituel que la première position ne soit pas très précise, l'incertitude est généralement de l'ordre de 20 milles avant d'être réactualisée à chaque passage.

L'équipement des marins en balise individuelle, PLB ou AIS intégrée à l'EPI contre la noyade aurait permis un déclenchement de l'alerte immédiat.

## **Le radeau**

Le radeau de type classe V pro a été coincé par un arceau situé sur le toit de la cabine qui s'est plié lorsque le navire a touché le fond lors du chavirement. Le largueur hydrostatique ne s'est pas déclenché car le navire ne s'est jamais enfoncé et la profondeur n'était pas suffisante pour que le déclenchement automatique du largueur s'opère.

Même si le déploiement du radeau s'était déroulé correctement, le bénéfice pour l'équipage n'est pas avéré, étant donné la difficulté qu'ils auraient eu à monter à bord dans les déferlantes.

Par contre le radeau déployé aurait été plus facilement repérable que la coque retournée.

Pour ces petites unités qui naviguent par faible profondeur, les dispositifs classiques de déclenchement par largueur hydrostatique ne sont pas adaptés.

Photos du radeau de sauvetage après l'accident



## 5 Conclusions

Le chavirage du navire de pêche *INO* dans les passes du bassin d'Arcachon a entraîné la disparition d'un marin.

Le patron s'est présenté à l'entrée d'une passe non balisée, empruntée par les navires à faible tirant d'eau et qu'il considérait comme plus sûre ce jour-là. Une série de vagues se déclenchant plus au large que les précédentes a piégé le navire dans les déferlantes.

L'axe du soleil a gêné la veille visuelle du sémaphore qui n'a pas aperçu le navire retourné.

Cet accident s'inscrit dans une longue liste d'événements dans ce passage connu comme étant dangereux.

Du fait du caractère très mouvant des bancs de sables notamment en période hivernale, les professionnels doivent s'adapter pour maintenir leur activité.

En raison de la configuration de la zone avec déferlantes et faible fond, le dispositif automatique d'alerte (balise) a mis du temps à se déclencher. Le radeau lui n'a jamais été libéré. Dans ces zones particulières les moyens classiques sont peu ou totalement inopérants.

Pour atténuer les conséquences liées aux risques qu'ils prennent, des adaptations en matière d'organisation de la surveillance de la navigation et d'équipement seraient nécessaires.

## 6 Enseignements

- 1.** **2021-E-18** : l'efficacité d'un EPI contre la noyade est garantie uniquement lorsqu'il est porté correctement.
- 2.** **2021-E-19** : bien que non prévu à cet effet, le dispositif installé à demeure permettant à une personne tombée à la mer de remonter à bord, a permis au patron rescapé de se hisser sur la coque du navire retourné.
- 3.** **2021-E-20** : sur les petits navires utilisés dans ces conditions particulières, les chantiers pourraient, en collaboration avec leurs bureaux d'études et les armateurs, rechercher des solutions techniques pour permettre à un homme à la mer de se hisser et se tenir sur une coque retournée.



4. [2021-E-21](#) : si l'installation des caisses à essence au-dessus du pont réduit le risque d'explosion et d'incendie, elle peut nuire en revanche à la stabilité du navire. Le navire respectait cependant les critères réglementaires dont la forme par ailleurs limitait sa stabilité aux grands angles.

## 7 Recommandations

Le *BEA*mer recommande :

À l'administration :

1. [2021-R-07](#) : de mettre en place une table ronde avec les représentants des pêcheurs professionnels, le sémaphore, les acteurs du sauvetage et les autorités maritimes afin d'établir un guide de bonnes pratiques relatif au franchissement des zones dangereuses du bassin d'Arcachon.

Outre les éventuelles recommandations sur des équipements de sécurité individuels ou collectifs (MOB, AIS) additionnels à ceux réglementaires, le signalement systématique par le navire au sémaphore avant le passage des passes doit être étudié.

2. [2021-R-08](#) : d'étudier l'élargissement de la prescription réglementaire d'équipement AIS (B) qui s'appliquent aux navires navigant dans les DST, aux autres navires de moins de quinze mètres à partir de la 4<sup>ème</sup> catégorie de navigation, pour tenir compte de l'évolution de la 4<sup>ème</sup> catégorie et de l'indéniable utilité de l'AIS dans bien des cas.

**Liste des abréviations**

<b>AIS</b>	: Système d'identification automatique
<b>ASN</b>	: Appel sélectif numérique
<b>BEAmer</b>	: Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
<b>CODIS</b>	: Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
<b>CROSS</b>	: Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
<b>DDTM</b>	: Direction départementale des territoires et de la mer
<b>DIRM</b>	: Direction interrégionale de la mer
<b>EIF</b>	: Équipement Individuel de flottabilité
<b>EPI</b>	: équipement de protection individuelle
<b>GM</b>	: hauteur métacentrique
<b>GZ</b>	: bras de levier de redressement
<b>IMP</b>	: Institut Maritime de Prévention
<b>INRS</b>	: Institut national de recherche et de sécurité
<b>PREMAR</b>	: Préfecture maritime
<b>VHF</b>	: appareil de radiotéléphonie (very high frequency)

## Décision d'enquête

Bureau d'enquêtes sur  
les événements de merParis, le **24 Nov. 2020**N/réf. : BEAmer **008****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 et notamment ses dispositions relatives à la coopération entre États membres ;
- Vu** le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer ;

**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 la disparition d'un marin suite au chavirage du navire de pêche *I/NO*, survenu le 20 novembre 2020 dans les passes du Bassin d'Arcachon (un disparu).

**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 la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Ministère de la Mer

**BEAmer**

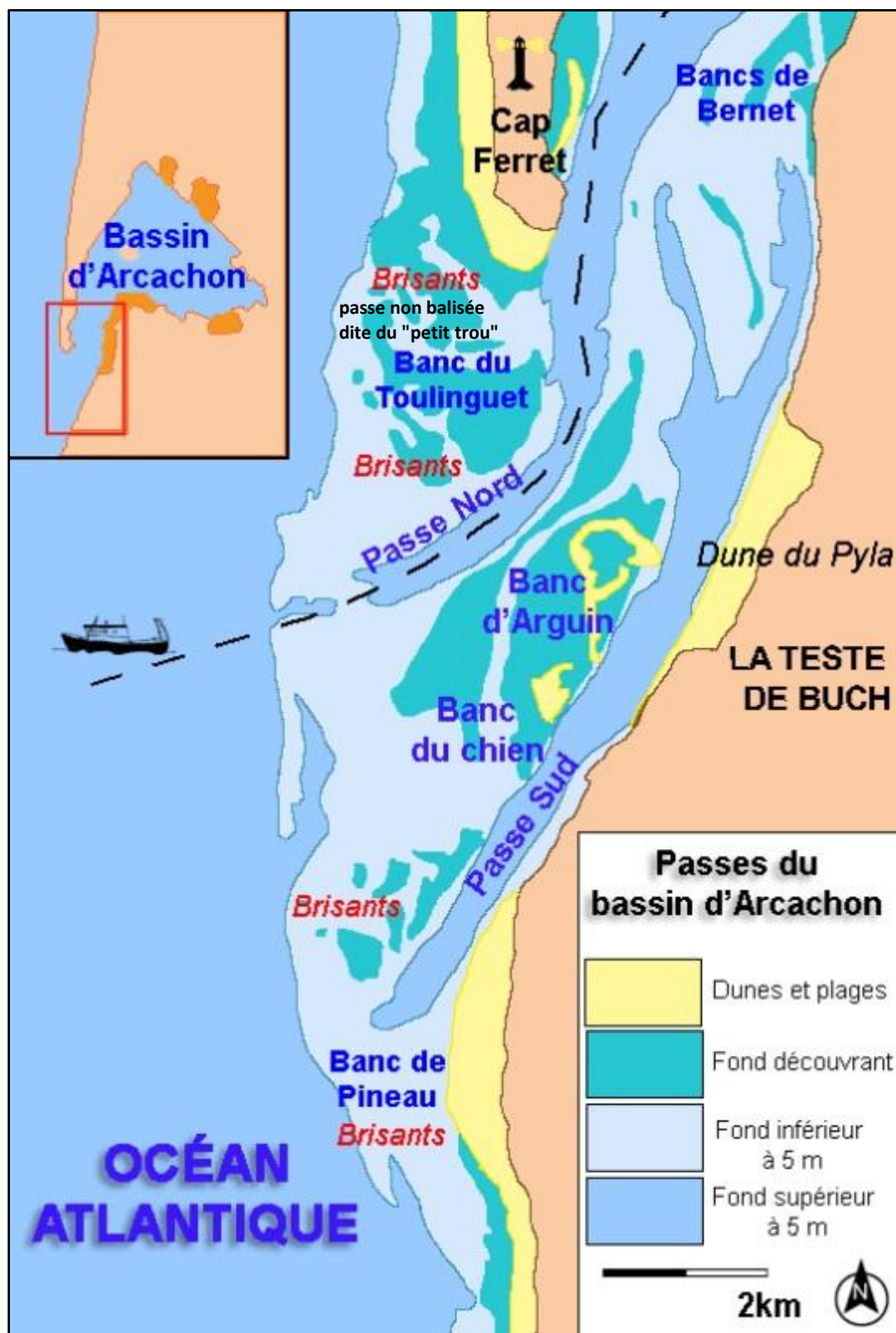
Arche Sud  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24  
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr  
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



L'Administrateur Général des Affaires Maritimes  
François-Xavier RUBIN DE CERVENS  
Directeur du BEAMER



## Carte



**EPI contre la noyade, VFI & EIF (fiche rédigée avec l'appui de l'IMP)**

La terminologie EIF, employée par les organismes de normalisation internationaux et français (ISO, EN, NF), couvre deux types d'équipements flottant : les « aides à la flottabilité » et les « gilets de sauvetage ». Elle a été reprise par des organismes de prévention tels que l'INRS.

Pendant longtemps, dans le secteur maritime, le vêtement de travail flottant a été appelé VFI. Désormais la terminologie qui s'impose est : équipement de protection individuelle destinés à prévenir le risque de noyade ou EPI contre la noyade.

Ce changement de dénomination a été rendue nécessaire par une évolution de la réglementation européenne qui a exclu les « aides à la flottabilité 50 N » du champ des EPI contre la noyade, pour ne garder que les équipements conformes aux normes « gilets de sauvetage », alors que les VFI comme les EIF ont toujours couvert les deux.

La norme NF EN ISO 12402 sur les Équipements Individuels de Flottabilité (EIF) comprend dix parties, dont les cinq premières définissent les exigences applicables aux équipements selon leur niveau de performance :

- Partie 1 : gilets de sauvetage pour navires de haute mer - Exigences de sécurité ; 11/2005 ; annulée ; non remplacée au 27/09/2021,
- Partie 2 : gilets de sauvetage, niveau de performance 275 - Exigences de sécurité ; 09/2020,
- Partie 3 : gilets de sauvetage, niveau de performance 150 - Exigences de sécurité ; 09/2020,
- Partie 4 : gilets de sauvetage, niveau de performance 100 - Exigences de sécurité ; 10/2020,
- Partie 5 : aides à la flottabilité (niveau 50) - Exigences de sécurité ; 09/2020.

**Les équipements individuels de flottabilité obligatoires sur les navires de pêche**

La réglementation concernant la sécurité des navires impose l'emport de brassières de sauvetage MED/1.4.

Au titre de la prévention des risques professionnels maritimes, l'article 9 du décret 2007-1227 impose le port d'un équipement de protection individuelle (EPI) destiné à prévenir les risques de noyade dans toutes les situations de travail qui le justifient, et notamment lors des opérations de pêche, de nuit, en cas de conditions météorologiques défavorables...

L'employeur doit donc mettre un EPI contre la noyade à la disposition de chaque marin.

Dans son article 3.4. Protection en milieu liquide, le règlement (UE) 2016/425 du 9 mars 2016 annexe II distingue la « prévention des noyades » des « aides à la flottabilité ». Cette distinction aboutit à l'exclusion claire des équipements d'aide à la flottabilité du champ des EPI contre la noyade.

De ce fait, le boléro ou la cote flottante 50 N ne sont plus des EPI contre la noyade. Leur mise à disposition par l'armateur et leur port systématique ne permettent donc plus de répondre à l'obligation du décret 2007-1227. Les marins peuvent continuer à les porter, mais ils doivent ajouter un EPI contre la noyade dans les situations où ils sont exposés à un risque de chute à la mer.

## **EPI contre la noyade**

Pour les EPI contre la noyade à gonflement, le déclenchement peut être automatique ou manuel.

La sous-cutale est un équipement qui n'est pas obligatoire. La lampe flash est également optionnelle.

Les marins n'ont pas d'obligation de porter un EPI contre la noyade en timonerie car ils ne sont pas exposés directement à un risque de chute à la mer et, de plus, en cas de retournement, ils risquent de se retrouver coincés à l'intérieur.

Deux fiches pratiques de sécurité de l'IMP et de l'INRS :

<https://www.institutmaritimedeprevention.fr/moyens-de-prevention/prevenir-la-chute-par-dessus-bord-et-le-risque-de-noyade/2-flotter>

<https://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%20119>

## Historique

**28 août 2010**, échouement d'un voilier de 14 mètres sur le banc d'Arguin à l'entrée du bassin d'Arcachon.

**25 sept. 2010**, échouement du voilier suédois *OLYDIA II* sur le banc d'Arguin, le voilier signale une voie d'eau. Les conditions de mer (creux de 2,5 à 3 mètres) empêchent la vedette SNSM d'approcher, les 5 occupants du voilier seront hélitreuillés sains et saufs.

**3 août 2012**, chavirement d'une vedette de 7 m *MAR JEA 2*, à proximité du Banc du Toulinguet. Deux navires de pêche récupéreront les deux personnes accrochées à la coque.

Le même jour : échouement de la vedette *PEANUT'S* de 12 m sur le Banc d'Arguin. La vedette SNSM arrive sur zone mais ne peut approcher. C'est l'embarcation pneumatique, qui récupère les 6 personnes en difficulté et sécurise le bateau.

**8 octobre 2013**, chavirement d'un voilier de 6m dans la passe sud, un navire de pêche a récupéré un homme de 70 ans inconscient, portant un VFI. Le second occupant se trouvant sur la coque retournée du voilier sera également récupéré. Les deux plaisanciers seront pris en charge par le SMUR. L'homme de 70 ans est décédé, le second passager est admis à l'hôpital.

**17 avril 2015**, embarcation retournée dans la passe Nord, au niveau du Banc d'Arguin. Une personne retrouvée inanimée (1 victime).

**1<sup>er</sup> juillet 2015** à 10h03, une vedette de 6 m fait naufrage sur les brisants du Banc du Toulinguet. Le navire de pêche *EOLE* ne peut se rapprocher plus près sur ce secteur. Une seule personne à bord, un homme âgé de 78 ans, retrouvé décédé.

**19 septembre 2017**, le *WIND BAG* voilier de 8m chavire du côté du banc d'Arguin. Le skipper de nationalité anglaise et âgé d'une trentaine d'années, est récupéré en état d'hypothermie légère.

### Naufrages récents :

**25/12/2019**, *ZEPHIR III* 885495 fileyeur de 11,80 m s'est échoué à proximité de la passe balisée.

**12/01/2020**, *STEPH-ANNIE*, 719737 fileyeur de 12 m a chaviré dans le passage non balisé dit le « petit trou » à la pointe du cap Ferret. Le navire a été pris dans les déferlantes, le patron est expérimenté. Les membres d'équipage qui se sont retrouvés à l'eau seront récupérés.

**03/01/2021**, *ROUGNOUS III* 924516 ; L : 7,65 m 4<sup>ème</sup> cat de navigation ; en sortie rencontre une série de 3 vagues de 2 m, les 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> vagues remplissent le bateau, la 3<sup>ème</sup> le fait chavirer, le patron et le matelot ont sauté à l'eau. Ils ont ensuite réussi à monter sur la coque retournée et sont récupérés peu de temps après par un autre navire de pêche présent sur zone.



**MINISTÈRE  
DE LA MER**

*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](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)

Site web : [www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr)



**Intertek**