



Rapport d'enquête technique

ANDRÉ-JEAN

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

ACCIDENT **SUR LE CHALUTIER** ***ANDRE-JEAN***

SURVENU LE 04 MAI 2004
DANS L'OUEST DES ILES SCILLY

Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, ainsi qu'à celles du "Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer" Résolutions 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 *BEA*mer 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	Page 5
2	CONTEXTE	Page 5
3	NAVIRES	Page 6
4	EQUIPAGE	Page 6
5	CHRONOLOGIE	Page 7
6	FACTEURS DU SINISTRE	Page 8
7	SYNTHESE	Page 10
8	RECOMMANDATIONS	Page 10

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Dossier navire
- C. Cartographie
- D. Conditions météorologiques

Liste des abréviations

BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
CROSS	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
DST	:	Dispositif de Séparation du Trafic
HPA	:	Heure Prévue d'Arrivée
kW	:	Kilowatt
PSC	:	Contrôle par l'Etat du port
SOLAS	:	Sauvegarde de la vie humaine en mer
VHF	:	Ondes métriques

1 CIRCONSTANCES

Le 04 mai 2004, le chalutier lorientais *LA TOUR D'AUVERGNE* est victime d'une panne de moteur à laquelle l'équipage ne peut remédier. Le patron sollicite un remorquage. Un autre chalutier lorientais, l'*ANDRE-JEAN*, qui se trouve à deux heures de route et en fin de marée, accepte d'effectuer cette assistance.

Lors des opérations de prise de remorquage, qui se déroulent par mer très forte, les deux navires s'entrechoquent violemment et l'un des matelots de l'*ANDRE-JEAN* est mortellement blessé.

Le remorquage est repris quelques heures plus tard et les deux navires parviennent à Loctudy le 06 mai au soir.

2 CONTEXTE

L' *ANDRE-JEAN* et *LA TOUR D'AUVERGNE* sont deux chalutiers hauturiers de pêche artisanale, armés au port de Lorient.

A cette époque de l'année, ils effectuent des marées d'environ 14 jours, pour la capture du poisson de fond et de la langoustine dans le Sud Irlande et sur les bancs de Small dans le canal Saint Georges.

Ils vendent leur pêche soit à la criée de Loctudy (Sud-Finistère), soit à celle de Lorient.

Les deux navires sont la propriété, totale ou partielle, du patron embarqué.

3 NAVIRES

Les deux chalutiers sont des navires à coque en acier dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- **ANDRE-JEAN**
 - Longueur H.T : 20,25 m ;
 - Jauge brute : 112,26 u.m.s ;
 - Propulsion : 331 kW.

- **LA TOUR D'Auvergne**
 - Longueur H.T : 18,00 m ;
 - Jauge brute : 91,00 u.m.s ;
 - Propulsion : 324 kW.

Ils possèdent l'un et l'autre un permis de navigation de 2^{ème} catégorie et sont à jour de leur visite de sécurité.

En ce qui concerne *LA TOUR D'Auvergne* qui a été victime de l'avarie de machine, irréparable par le bord, il convient de noter que le moteur avait été remplacé deux mois auparavant.

4 EQUIPAGES

Les deux navires sont armés à la pêche au large avec un effectif de six hommes pour l'*ANDRE-JEAN* et de cinq pour *LA TOUR D'Auvergne*.

- **ANDRE-JEAN**

Le patron est âgé de 43 ans ; il est titulaire du certificat de capacité, du PCM, du brevet de patron à la pêche côtière et du certificat restreint d'opérateur.

C'est un patron expérimenté qui commande le navire depuis plusieurs années. N'ayant pas le brevet de patron de pêche, il a bénéficié depuis l'acquisition du navire d'une dérogation de commandement renouvelée régulièrement dont la dernière en date expirait le 22 novembre 2003.

La victime de l'accident, marin également expérimenté, est âgée de 39 ans.

- **LA TOUR D'Auvergne**

Le patron est âgé de 43 ans, et commande à la pêche au large depuis plusieurs années ; il est titulaire du certificat de capacité, donc également dérogataire.

Il a été constaté sur les deux navires que plusieurs hommes d'équipage n'étaient pas à jour de leur visite médicale d'aptitude. Cette situation, que les marins expliquent, à tort ou à raison, par la difficulté d'obtenir des rendez-vous auprès du service concerné, a maintes fois été relevée. Il serait opportun qu'une attention spéciale soit portée à ce sujet.

5 CHRONOLOGIE

- Le **04 mai 2004**, *LA TOUR D'Auvergne* fait route pour changer de parages ; à midi, le moteur stoppe après déclenchement de l'alarme de pression d'huile.

Les tentatives de réparation par le bord, après contact radio avec l'installateur du moteur, s'avèrent infructueuses.

Le patron se voit contraint de demander assistance. Il contacte l'*ANDRE-JEAN* qui se trouve dans les parages en fin de marée et dont le patron accepte d'effectuer le remorquage.

- A **15h40**, les deux navires sont à proximité l'un de l'autre et se préparent pour le passage de la remorque.

La position se situe à 64 milles dans l'Ouest des îles Scilly.

A ce moment, les conditions météorologiques sont très mauvaises : vent Ouest-Nord-Ouest, force 8/9, mer très forte à grosse, creux de 8 à 9 mètres.

L'*ANDRE-JEAN* se présente au vent du navire en panne et prend une route parallèle, le temps que la touline lancée par un homme placé à l'avant sur le pont supérieur soit récupérée par l'équipage de *LA TOUR D'Auvergne*.

A cet instant, deux fortes lames déportent l'*ANDRE-JEAN* sur tribord et les deux navires se heurtent violemment, l'étrave de *LA TOUR D'Auvergne* venant percuter le côté tribord de l'*ANDRE-JEAN* à hauteur du pavois du pont supérieur sur l'arrière de la timonerie.

L'homme d'équipage qui se trouvait à cet endroit est coincé et son corps écrasé par la tôle du pavois déformée sous le choc.

Le patron de l'*ANDRE-JEAN* arrête sa manœuvre, se rend auprès du marin et constate qu'il a cessé de vivre, son pouls étant arrêté.

- La désincarcération du corps durera jusqu'à **18h30**.
- A **21h30**, l'*ANDRE-JEAN* se présente à nouveau auprès de *LA TOUR D'AUVERGNE* et parvient à passer la remorque.
- Dans des conditions éprouvantes, la remorque s'étant cassée à deux reprises, le convoi fait route vers Loctudy où il arrive le **06 mai 2004** à **17h00**.

6 DÉTERMINATION & 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 A.849 (20) modifiée par la résolution A.884 (21).

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

- **facteurs naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteur humain.**

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'écarter, 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 Facteurs naturels

Les situations d'assistance et de remorquage entre navires de pêche sont fréquentes, même par mauvais temps.

Dans le cas présent, les conditions météorologiques étaient particulièrement difficiles avec un vent de force 8/9 et des creux de 9 mètres, ce qui rendait l'opération de passage de la remorque dangereuse.

L'état de la mer est par conséquent un **facteur certain, conjoncturel et aggravant** de cet accident.

6.2 Facteurs matériels

La panne de moteur de *LA TOUR D'Auvergne* à l'origine de la demande d'assistance est un **facteur de l'accident**, fut-il indirect, qui peut également être considéré comme **certain, déterminant et conjoncturel**.

On peut s'étonner qu'un moteur neuf, installé depuis peu, soit l'objet d'une panne telle que l'équipage ne soit pas en mesure de le relancer, même avec les conseils prodigués depuis la terre par l'installateur.

Il est clair qu'une panne de propulsion dans de telles circonstances de mer fait courir au navire un risque de perte totale.

6.3 Facteur humain

En ce qui concerne *LA TOUR D'Auvergne*, du fait de l'avarie de moteur, le patron n'avait d'autre alternative que de solliciter une assistance rapide. N'étant pas maître de sa manœuvre, il ne pouvait en aucune façon intervenir dans le déroulement des opérations.

Le patron de *l'André-Jean*, habitué aux manœuvres en situation rapprochée par la pratique du chalutage "en bœufs", était seul à pouvoir agir. Il a de toute évidence été surpris par les deux lames successives qui ont projeté les deux navires l'un contre l'autre.

La présentation au vent du navire assisté avait pour but de faciliter le jet de la touline, mais impliquait de pouvoir s'écarter aussitôt, ce que l'état de la mer n'a pas permis.

Avec un déplacement voisin de 200 tonnes et très peu d'erre, le navire était moins manœuvrant et le risque de collision accru.

L'homme d'équipage de l'*ANDRE-JEAN*, mortellement blessé lors du choc, qui se trouvait sur le pont supérieur pour aider au filage de la touline, n'a pas eu le temps de se réfugier à l'arrière du point d'impact de l'étrave de *LA TOUR D'AUVERGNE*, le patron de l'*ANDRE-JEAN* concentré sur sa manœuvre, ne s'étant pas aperçu de sa présence à cet endroit.

Les deux navires étant équipés d'un lance-amarre pyrotechnique, il aurait sans doute été moins dangereux d'utiliser cet appareil ou de recourir à la méthode de la bouée dérivante.

La manœuvre engagée, liée au facteur humain peut donc être considérée comme ayant eu un effet **certain et aggravant**.

7 SYNTHÈSE

En conclusion, le sinistre ayant coûté la vie au matelot de l'*ANDRE-JEAN* est essentiellement la conséquence d'un concours de circonstances lors d'une manœuvre rendue dangereuse par l'état de la mer.

8 RECOMMANDATIONS

8.1 Les manœuvres de remorquage et d'assistance, fréquentes entre navires de pêche, présentent, en cas de mauvais temps, des risques importants ; elles nécessitent une préparation et une exécution rigoureuses. Elles devraient faire l'objet d'un enseignement particulier dispensé par d'anciens patrons, à l'aide d'exemples concrets.

8.2 Le *BEA*mer recommande aux patrons d'intégrer, dans la préparation des manœuvres, l'utilisation de tous les moyens et méthodes à leur disposition pour réduire le niveau de risque (lance-amarre, méthode de la bouée dérivante...).

LISTE DES ANNEXES

- A. Décision d'enquête**
- B. Dossier navire**
- C. Cartographie**
- D. Conditions météorologiques**

Décision d'enquête



Ministère de l'équipement,
des transports, de
l'aménagement du
territoire, du tourisme
et de la mer

Inspection générale
des services des
affaires maritimes

Bureau d'enquêtes
sur les événements
de mer (BEAmer)

Paris, le 11 MAI 2004
N/réf. : BEAmer/IGSAM/METL

000081

D É C I S I O N

Le directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;

- VU la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- VU le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- VU l'arrêté ministériel du 17 février 2004 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- VU l'arrêté ministériel du 24 février 2004 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- VU le message SITREP NR 293 (1, 2, 3) établi par le CROSS Gris Nez du 04 et 05 mai 2004 ;

D É C I D E

Article unique : En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les enseignements qu'il comporte pour la sécurité maritime, l'accident mortel survenu le 04 mai 2004, lors d'une opération de remorquage, sur le chalutier **ANDRE-JEAN** immatriculé à Lorient, fera l'objet d'une enquête technique dans les conditions prévues par le titre III de la loi sus-visée.

BEAmer
22, rue Monge
75005 PARIS
téléphone :
+ 33 (0) 140 813 824
télécopie /fax :
+ 33 (0) 140 813 842
Bea-Mer@equipement.gouv.fr

L'administrateur en chef
de 1^{ère} classe des affaires maritimes
Jean-Marc SCHINDLER

Dossier navire



Chalutiers *ANDRÉ-JEAN* et *TOUR D'AUVERGNE* arrivant à Loctudy à la remorque.



Vue extérieure du panneau de protection de la coursive du pont supérieur. L'aluminium est plié vers la timonerie. La partie découpée (40 cm de large et 90 cm de haut) correspond à l'emplacement du corps coincé sous le métal plié.



Autre photographie prise de l'extérieur. Le point de choc a vraisemblablement eu lieu à l'endroit de la découpe puisque l'échelle en face, fixée sur la timonerie, est également pliée à la hauteur de la lisse.



Vue rapprochée des parties pliées et du secteur découpé pour désincarcérer le corps du matelot (vue de l'échelle).



Vue rapprochée des parties découpées. Il a fallu tronçonner plusieurs parties de la tôle pour dégager le corps (on ne distinguait plus que la tête et l'épaule gauche).



Partie enfoncée et redressée de l'avant vers l'arrière
(longueur : 4,80 mètres).



Vue prise de la partie arrière tribord du pont inférieur
(écrasement de la tôle à la jointure du pont supérieur).

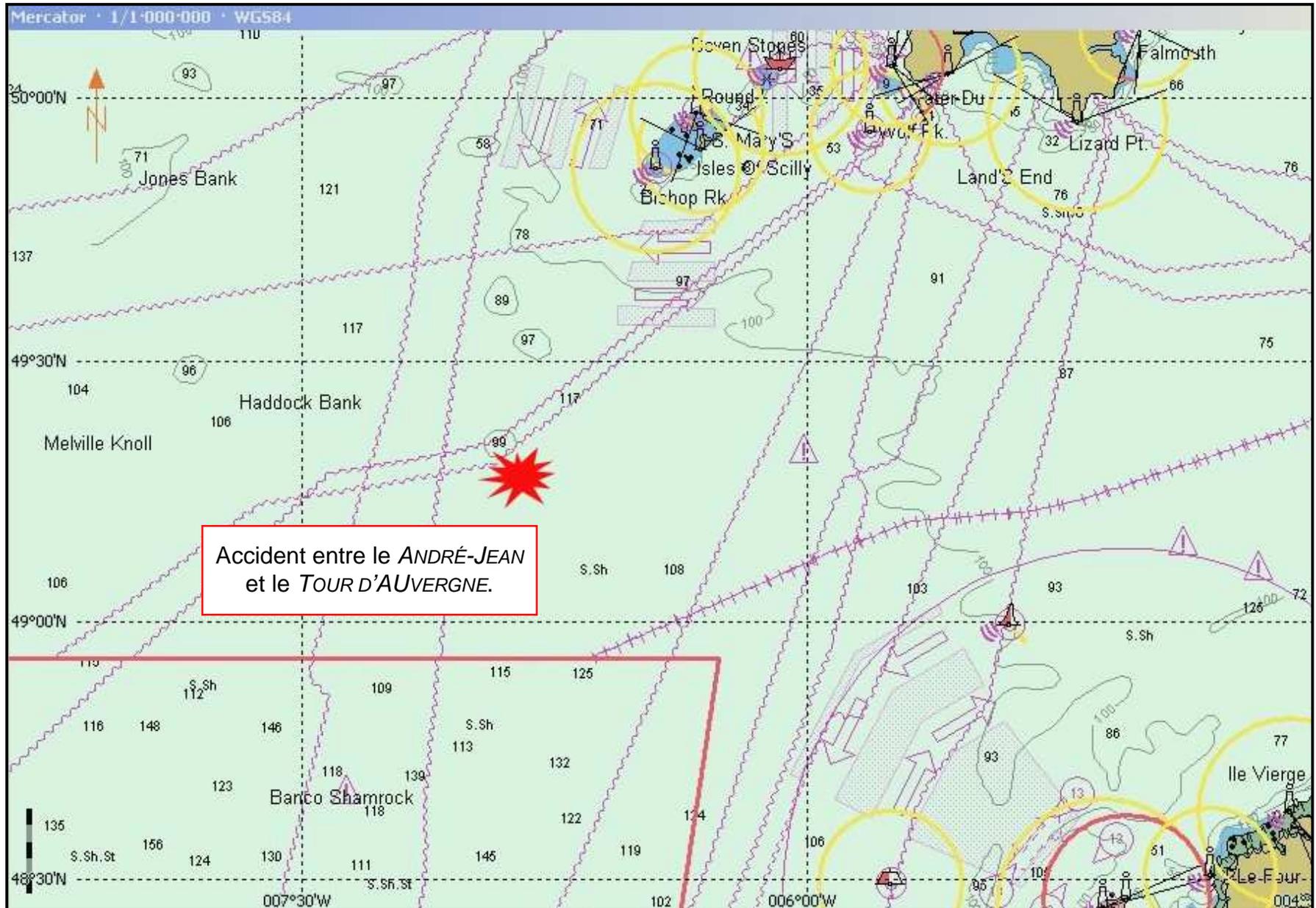


Étrave du chalutier Tour d'Auvergne (les traces se situent sous les initiales et à côté sur tribord).

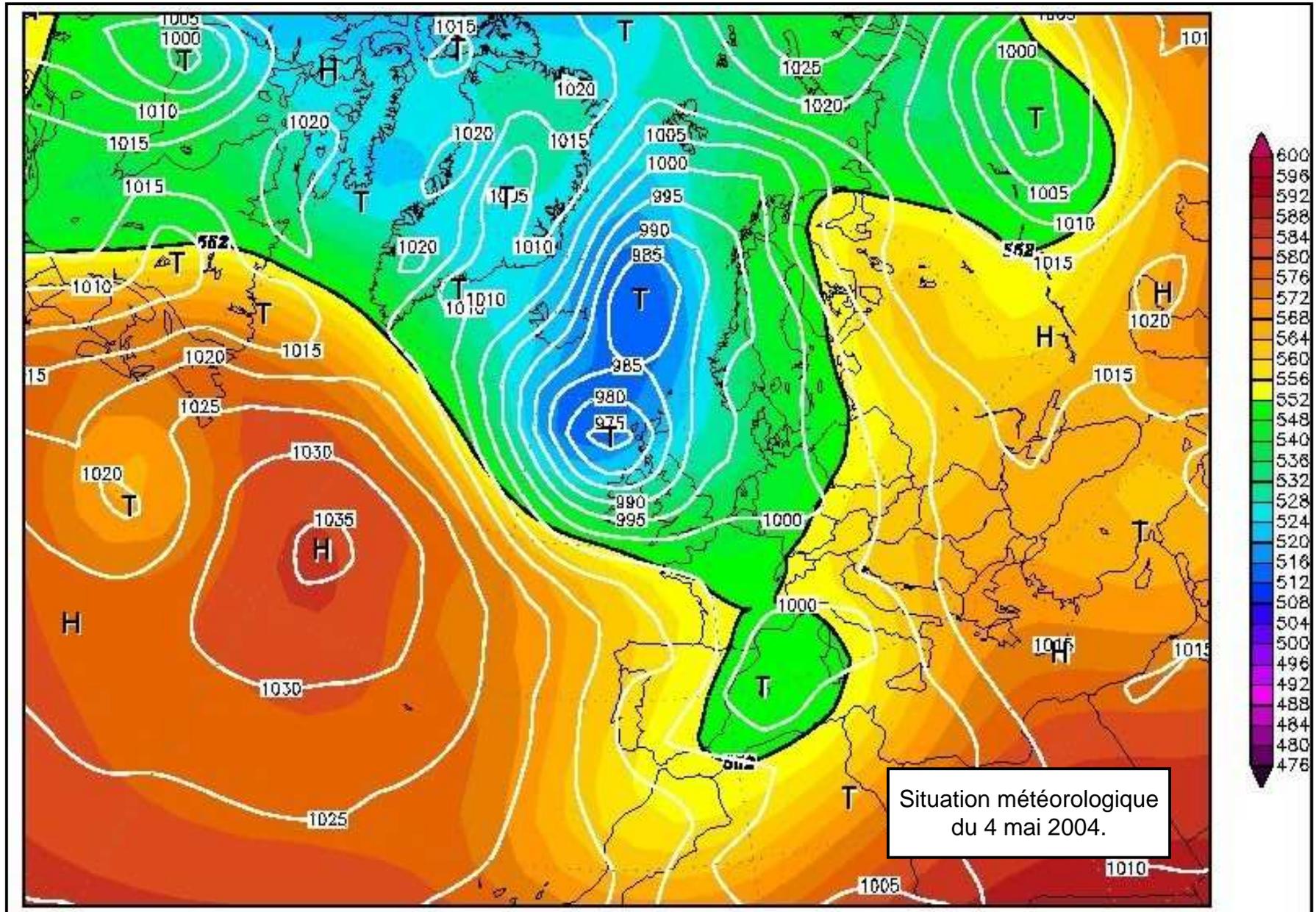


Chalutier *TOUR D'AUVERGNE* à quai.

Cartographie



Conditions météorologiques





Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

**Tour Pascal B 92055 LA DEFENSE CEDEX
T : + 33 (0) 140 813 824 / F : +33 (0) 140 813 842
Bea-Mer@equipement.gouv.fr
www.beamer-france.org**