



Rapport d'enquête

**Échouement du chalutier *ESSOR*
le 26 février 2018 dans le voisinage de Port-en-Bessin**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : décembre 2018

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.

Pour information, la version officielle du rapport est la version française. La traduction en anglais lorsqu'elle est proposée se veut faciliter la lecture aux non-francophones.

1	Résumé	Page	4
2	Informations factuelles		
2.1	Contexte	Page	4
2.2	Navires	Page	4
2.3	Équipage	Page	5
2.4	Accident	Page	5
2.5	Intervention	Page	5
3	Exposé	Page	7
4	Analyse	Page	9
4.1	L'échouement	Page	10
5	Conclusions	Page	14
6	Enseignement	Page	14
8	Recommandation	Page	15
9	Annexes		
A.	Liste des abréviations	Page	16
B.	Décision d'enquête	Page	17
C.	Cartographie	Page	18
D.	Séquence des évènements	Page	19

1 Résumé

Le lundi 26 février 2018, le chalutier *ESSOR* appareille de Port-en-Bessin pour une marée à la coquille Saint-Jacques. À la fin du dernier trait, le navire tombe en panne de propulsion.

Dans des conditions météorologiques difficiles, plusieurs tentatives de remorquage sont effectuées, toutes se soldent par un échec.

L'*ESSOR* talonne puis est drossé et il s'échoue au pied de la falaise.

L'équipage est hélitreuillé et récupéré sain et sauf ; l'*ESSOR* est détruit lors des pleines mer suivantes.

2 Informations factuelles

2.1 Contexte

L'*ESSOR* effectue la campagne de pêche à la coquille Saint-Jacques. Sur la zone Baie de Seine, à cette période la pêche est autorisée de 12h00 à 16h00. Port-en-Bessin étant un port à marée, les navires sont tributaires des heures de pleine mer pour entrer et sortir.

Le jour du naufrage, l'*ESSOR* a dû appareiller à 08h50 et attendre 12h00 pour travailler sur le gisement.

Le navire effectue alors plusieurs traits jusqu'à 16h00, heure de fermeture de la pêche avant de rentrer au port avec ses captures.

2.2 Navires



L'*ESSOR* est un chalutier exploité à la coquille lorsque c'est la saison. Il est équipé de deux bâtons de cinq dragues.

- Immatriculation : CN 517745
- Jauge : 42,25
- Longueur HT : 15,25 m
- Largeur : 5,20 m
- Propulsion : 258 kW
- Coque : bois
- Construction : 1980

L'armateur est propriétaire du navire depuis octobre 2016, il est aussi propriétaire d'un autre navire depuis février 2018.

2.3 Équipage

L'équipage de l'*ESSOR* au moment de l'accident est composé d'un patron et de deux matelots pont, ce qui est conforme à la décision d'effectif.

Le patron est âgé de 55 ans, il a 38 ans d'expérience à la pêche dont près de 25 ans comme patron. Il est titulaire du certificat de capacité (1991) validé comme équivalent du brevet de capitaine 200 et du permis de conduire les moteurs marins. Il est aussi titulaire des certificats STCW requis pour ce genre de navigation.

2.4 Accident

L'échouement s'est produit à quelques encablures de l'entrée du port de Port-en-Bessin. En panne de propulsion et après plusieurs tentatives de remorquage infructueuses, le navire à la dérive a été drossé et s'est échoué à quelques mètres de la falaise.

L'équipage a été hélitreuillé et mis en sûreté. Le navire n'a pas résisté aux assauts de la mer lors des marées suivantes. Il s'est disloqué et a été totalement détruit. Le navire a été déclaré perte totale et les débris ont été évacués.

2.5 Intervention

Source Sitrep CROSS Jobourg.

Toutes les heures en TU+1.

3 Exposé

Toutes les heures en TU+1

Marées et météorologie

Pleine mer (Coeff.60) à 19h24.

Vent de secteur nord-est force 6 (22 - 27 nœuds).

Mer forte (hauteur de 2,5 m à 4 m).

Bonne Visibilité.

Température de l'air : 0° - Température de la mer : 5

Le lundi 26 février 2018 vers **08h50**, le chalutier *ESSOR* appareille de Port-en-Bessin pour rejoindre son lieu de pêche à quelques milles au large. Arrivé sur le lieu de pêche, il attend l'ouverture programmée à 12h00.

À **12h00**, l'*ESSOR* met en pêche sur le gisement par traits successifs. Au dernier trait, juste avant **16h00**, l'*ESSOR* est dans le nord-est du port et à 3 milles, le patron vire les bâtons et constate que ceux-ci sont emmêlés.

Les dragues d'un premier bâton sont vidées puis l'équipage tente de démêler les bâtons.

Dès que le deuxième bâton est remis à l'eau, le patron s'aperçoit que les câbles restent à pic, le bateau n'a plus d'erre alors que le moteur de propulsion est en route et embrayé.

Les deux bâtons sont donc sur l'arrière le long du bord et les dragues à l'eau en pendant.

Après avoir vérifié que l'hélice n'est pas engagée, une simple manipulation de la commande lui confirme qu'il n'y a plus d'embrayage. Le patron stoppe le moteur et descend dans le local machine.

Dès son entrée dans la machine, il aperçoit un peu de fumée et sent une odeur d'huile chaude ; il constate alors une fuite importante à l'embrayage/réducteur.

À **17h19**, le patron appelle le CROSS Jobourg sur la voie 16 de la VHF et lui signale qu'il est privé de propulsion et qu'il demande l'assistance de la SNSM.

Un matelot reste à la passerelle pour veiller la VHF et le patron redescend à la machine.

Avec l'aide du deuxième matelot il tente de remettre à niveau l'huile du réducteur mais la tâche est difficile, le navire roule bord sur bord et l'huile répandue sur le parquet machine le rend très glissant.

Après plusieurs tentatives infructueuses, le patron remonte à la passerelle.

À **17h31**, le CROSS demande à l'ESSOR de freiner la dérive en se mettant au mouillage. La prise de mouillage est impossible car l'ancre n'est pas accessible. Par ailleurs le patron est dans l'impossibilité de filer les dragues qui sont en pendant. Le frein du treuil est en effet serré par manque de pression d'huile et ne peut donc être libéré.

Vers **17h40**, le chalutier GALAPAGOS parvient à approcher l'ESSOR et lui envoie une remorque (aussière de 50 m en polypropylène munie d'un œil avec épissure à une extrémité et un émerillon à l'autre extrémité).

L'équipage de l'ESSOR prépare l'opération de remorquage en tournant la remorque du GALAPAGOS sur le bollard de l'avant.

L'OCEANO NOX se présente, l'extrémité des funes est connectée à l'émerillon de la remorque et à **18h18**, la remorque est établie.

À **18h36**, sous l'effet des trains de vague et malgré un cap et une vitesse adaptés, la remorque casse au niveau du pont de l'ESSOR.

L'OCEANO NOX vire ses funes, se présente de nouveau au vent, il accoste l'ESSOR et repasse les câbles. Ceux-ci sont cette fois tournés directement sur le bollard du pont avant. Ils sont de plus assurés avec le restant de l'aussière.

Le convoi fait route vers Port-en-Bessin, alors que l'OCEANO NOX a ramené l'ESSOR dans l'axe du chenal et à environ 200m des jetées, un premier craquement se fait entendre, puis un deuxième et le bollard est arraché laissant apparaître un trou dans le pont et déformant au passage les batayoles d'avant. Cette deuxième tentative de remorquage a duré environ dix minutes.

Le patron de l'OCEANO NOX demande alors au patron de l'ESSOR, de trouver rapidement un nouveau point d'attache de manière à repasser et connecter les câbles et maintenir l'ESSOR en position en attendant une aide supplémentaire.

Les câbles sont alors capelés aux taquets de portique arrière. À peine l'*OCEANO NOX* a-t-il repris sa traction que les taquets sont arrachés et l'*ESSOR* est de nouveau à la dérive.

L'*OCEANO NOX* ne peut plus s'approcher de l'*ESSOR*, il commence à brasser du sable et risque de talonner.

Le patron de l'*OCEANO NOX* a demandé l'aide de la *SNS 267*, l'*ESSOR* a ceinturé son portique arrière avec une aussière, la *SNS 267* doit la récupérer et la lui ramener.

La *SNS 267* se présente à proximité de l'*ESSOR* et lui envoie une touline. Le lancer est trop court d'environ deux mètres. La vedette vient alors au contact du chalutier, elle le heurte assez violemment. Elle récupère l'aussière mais en faisant arrière, celle-ci vient engager les hélices. La vedette, privée de propulsion libère l'aussière et l'*ESSOR* est de nouveau à la dérive et désemparé.

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 en premier lieu établi la séquence des événements ayant entraîné l'accident, à savoir :

L'échouement.

Dans cette séquence, les événements dits perturbateurs (événements déterminants ayant entraîné les accidents et jugés significatifs et inappropriés) 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 L'échouement

4.1.1 Facteur environnemental

La météo sur la zone de Port-en-Bessin constatée par le sémaphore est conforme aux prévisions de Météo-France. Durant toute la journée du 26 février, le vent est de secteur nord-est et de force 6 (de 22 à 27 nœuds). La mer est forte, ce qui correspond à une hauteur des vagues comprise entre 2,5 et 4 mètres. Le ciel est couvert mais la visibilité est bonne (10 milles). Le soleil s'est couché à 18h39 et la température de l'air est de 0°C.

L'état de la mer et la force du vent ont rendu les manœuvres d'approche et de remorquage délicates. L'obscurité puis la nuit noire durant la majorité des opérations d'assistance ont elles aussi ajouté des difficultés à l'entreprise.

L'environnement (météorologique et lumineux) est un **facteur contributif** de l'accident.

4.1.2 Perte de propulsion

La propulsion est assurée par une hélice dont l'arbre porte-hélice est relié au moteur principal par l'intermédiaire d'un couple réducteur-embrayage.

Le patron constatant qu'il n'a plus de commande d'embrayage descend dans le local machine et perçoit une odeur d'huile brûlée. Il aperçoit de l'huile répandue sur le parquet machine et une fuite d'huile au niveau du sertissage d'un raccord sur le réducteur. Une vérification du niveau avec la jauge confirme l'absence d'huile dans le réducteur. Le navire roule bord sur bord et les tentatives pour faire un appoint d'huile au réducteur échouent. Le réducteur étant inopérant, le navire se retrouve privé de propulsion.

L'avarie par manque d'huile du réducteur / embrayage est le **deuxième facteur contributif** de l'accident.

4.1.3 Pas de possibilité de mouiller

Le CROSS demande assez rapidement à l'*ESSOR* de mouiller afin de stopper ou au moins de ralentir sa dérive. Le patron de l'*ESSOR* répond qu'il est dans l'impossibilité de mouiller. En effet l'ancre (d'une centaine de kilogrammes) est stockée sous le gaillard d'avant dans un local sans accès direct depuis le pont.

Il est possible, si le mouillage n'est pas disponible, d'utiliser les panneaux ou les dragues pour

ralentir, voire stopper le navire. La pompe hydraulique faisant fonctionner le treuil des dragues est une pompe attelée au réducteur. Le frein du treuil étant hydraulique avec serrage par manque de pression, il n'a pas été possible de le relâcher, la mise à l'eau et l'utilisation des dragues comme mouillage d'urgence n'a donc pu être réalisé.

La réglementation impose aux *navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres et inférieure à 24 mètres* d'avoir la possibilité de mettre en œuvre un mouillage dans un délai maximal.

Division 226 / Article 226-6.11 Installations de mouillage et de remorquage.

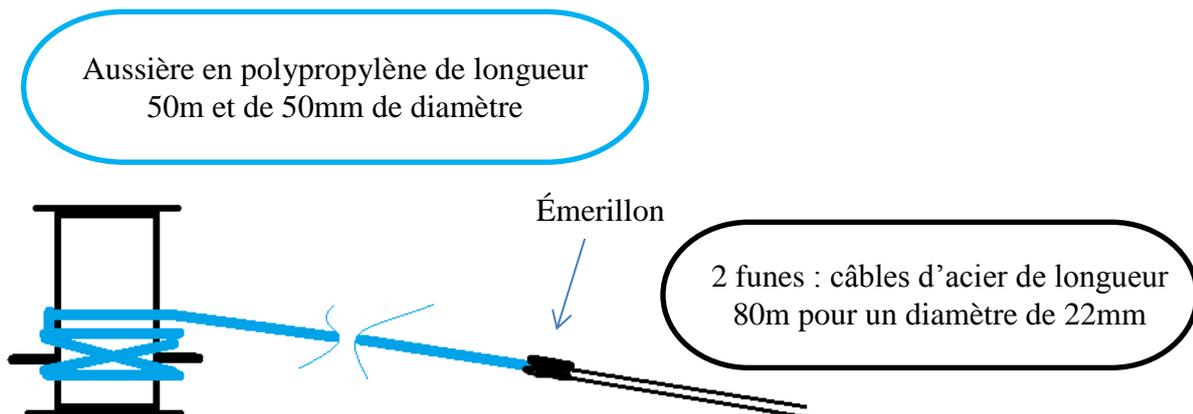
Règle 7. La mise en œuvre du mouillage doit être réalisée dans un délai maximal de 10 minutes par une seule personne.

L'absence d'énergie hydraulique pour filer les dragues afin de réaliser un mouillage d'urgence est le **troisième facteur contributif** de l'accident.

Le stockage de l'ancre sous pont dans un local peu accessible, rendant impossible sa mise en œuvre dans un temps raisonnable, est le **quatrième facteur contributif** de l'accident.

4.1.4 Au premier remorquage, la remorque casse :

Une remorque fournie par le chalutier *GALAPAGOS* est tournée sur le bollard de l'avant. Elle est connectée aux funes de l'*OCEANO NOX* par l'intermédiaire d'un émerillon.



Le train de remorque mesure donc environ 125 mètres dont 80 mètres de câbles d'acier sans élasticité.

Dans la composition d'un train de remorque utilisé dans des opérations de remorquage d'assistance, le câble est connecté à un « spring » ou grelin¹ en nylon double assurant l'élasticité. Un pneu peut éventuellement être utilisé comme dispositif amortisseur.

Dans une mer formée et malgré les précautions prises par le navire assistant lors de la mise en route et la tenue du cap, le train de remorque ne pouvait absorber les efforts provoqués par les mouvements du navire assisté.

L'utilisation et la mise en œuvre d'un train de remorque qui n'est pas adapté à la situation est le **cinquième facteur contributif** de l'accident.

4.1.5 Au deuxième remorquage, le bollard est arraché

Les funes de l'*OCEANO NOX* ont été tournées sur le bollard d'avant de l'*ESSOR*. Ces câbles d'acier ont été connectés en direct, aucun dispositif amortisseur n'a été installé. Les efforts provoqués par les embardées du navire ont été transmis au bollard qui a été arraché.



L'absence de dispositifs de remorquage adapté est le **sixième facteur contributif** de l'accident.

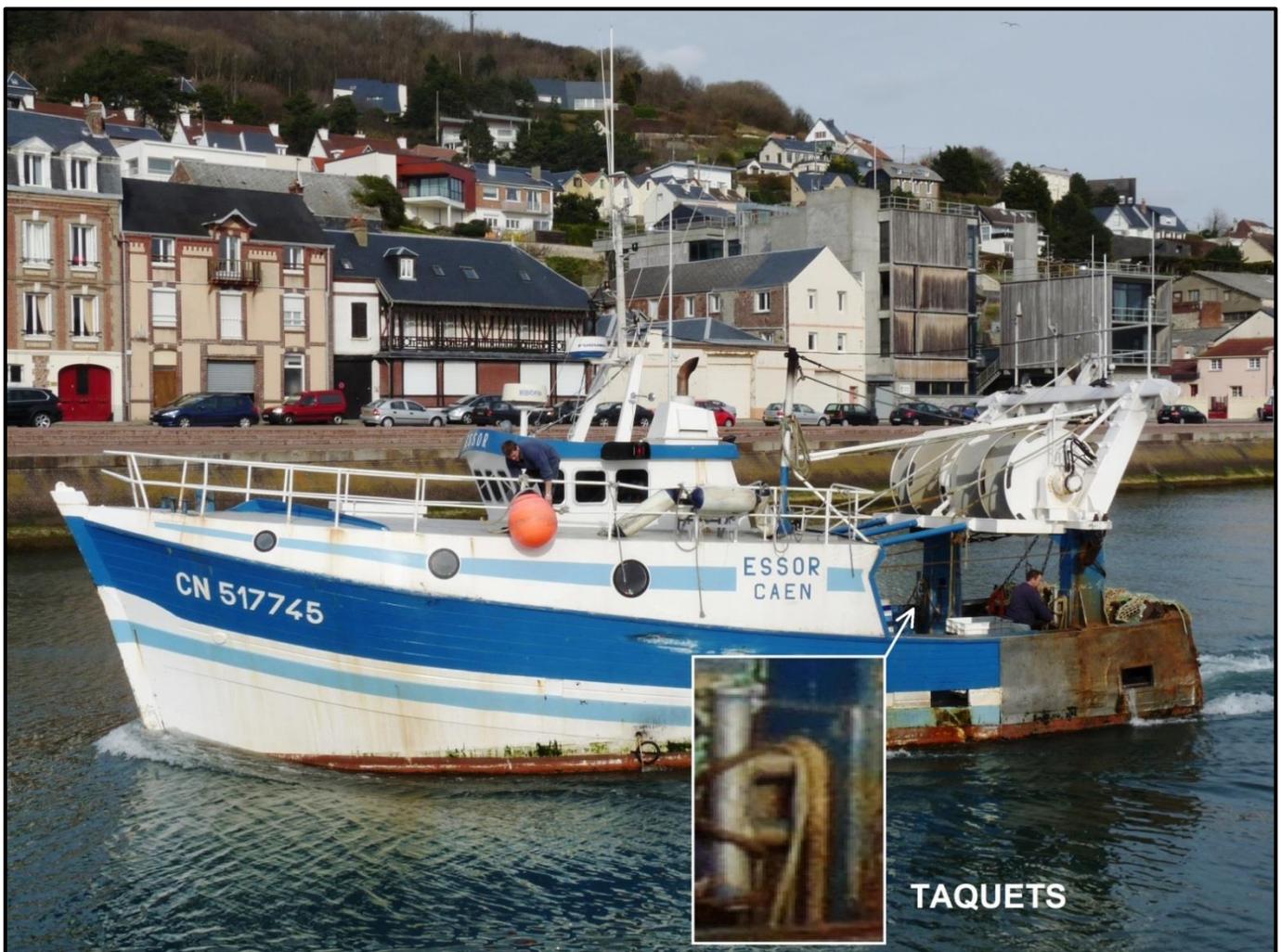
¹ gros cordage composé d'aussières commises ensemble.

4.1.6 Au troisième remorquage, les taquets du portique sont arrachés

Les taquets du portique sont habituellement utilisés pour l'amarrage du navire. Ils n'ont pas une résistance à l'arrachement suffisante pour supporter la traction provoquée par la remorque.

Dès que les funes crochées sur le taquet d'amarrage sont mises en tension, le taquet est arraché et le remorquage avorte.

L'utilisation d'un taquet non prévu pour supporter des efforts engendrés par un remorquage est le **septième facteur contributif** de l'accident.



4.1.7 A la quatrième tentative, l'aussière utilisée pour le remorquage engage les hélices de la SNS :

Le patron de l'*ESSOR* a ceinturé le portique avec une aussière qu'il compte utiliser comme remorque.

L'*OCEANO NOX* ne pouvant approcher pour se saisir de la remorque, il sollicite l'aide de la *SNS267*. La vedette approche et lance une touline qui tombe trop court. La *SNS 267* approche de nouveau, parvient à se saisir de la remorque et fait arrière. La partie toujours à l'eau de l'aussière vient alors engager les hélices.

La *SNS 267* est une vedette de 2^{ème} classe, il lui était impossible étant donné les conditions météorologiques d'assurer le remorquage d'un chalutier. Au vu de l'état de la mer, la manœuvre d'approche était périlleuse et le patron a battu en arrière pour se dégager alors que l'aussière était toujours à l'eau.

La perte de propulsion de la *SNS 267* est le **huitième facteur contributif** de l'accident.

5 Conclusions

Le lundi 26 février 2018, vers 16 heures, le chalutier *ESSOR* effectue le dernier trait de drague de la journée devant Port-en-Bessin.

Une avarie du réducteur a privé le navire de propulsion.

L'ancre inaccessible et l'impossibilité de manœuvrer les dragues en solution de secours n'ont pas permis à l'*ESSOR* de mouiller pour ralentir ou stopper sa dérive.

Malgré tous les moyens déployés, en particulier les efforts entrepris par le chalutier *OCEANO NOX*, l'*ESSOR* n'a pas pu être remorqué et mis en sûreté.

L'équipier de la *SNS 267* qui a été blessé a eu 45 jours d'arrêt de travail.

L'équipage de l'*ESSOR* a été hélitreuillé sain et sauf.

6 Enseignement

1. **2018-E-29** : le remorquage d'un autre navire de dimensions et puissance semblables n'est pas une opération de routine, surtout par mauvais temps. En conséquence, les navires doivent disposer de moyens adaptés pour leur remorquage.

7 Recommandation

Le BEA mer recommande :

À l'administration :

1. **2018-R-15** : d'organiser une campagne ciblée sur la mise en œuvre des appareils de mouillage des navires de pêche. Elle visera à contrôler les capacités de l'équipage à mouiller dans le temps prescrit (*Division 226 / Article 226-6.11. Règle 7*).

Liste des abréviations

- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
- CN** : Caen
- CROSS** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
- SNSM** : Société Nationale de Sauvetage en Mer
- STCW** : Standards of Trainings, Certification and Watchkeeping for Seafarers
- VHF** : Very High Frequency
- VSAV** : Véhicule de Secours et Assistance aux Victimes

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le 27 FEV 2018

N/réf. : BEAmer 005



D é c i s i o n

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

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 É 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 *ESSOR*, survenu le 26 février 2018 au large de Port-en-Bessin (Calvados).

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

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Luc LE LIBOUX
Directeur du BEAmer

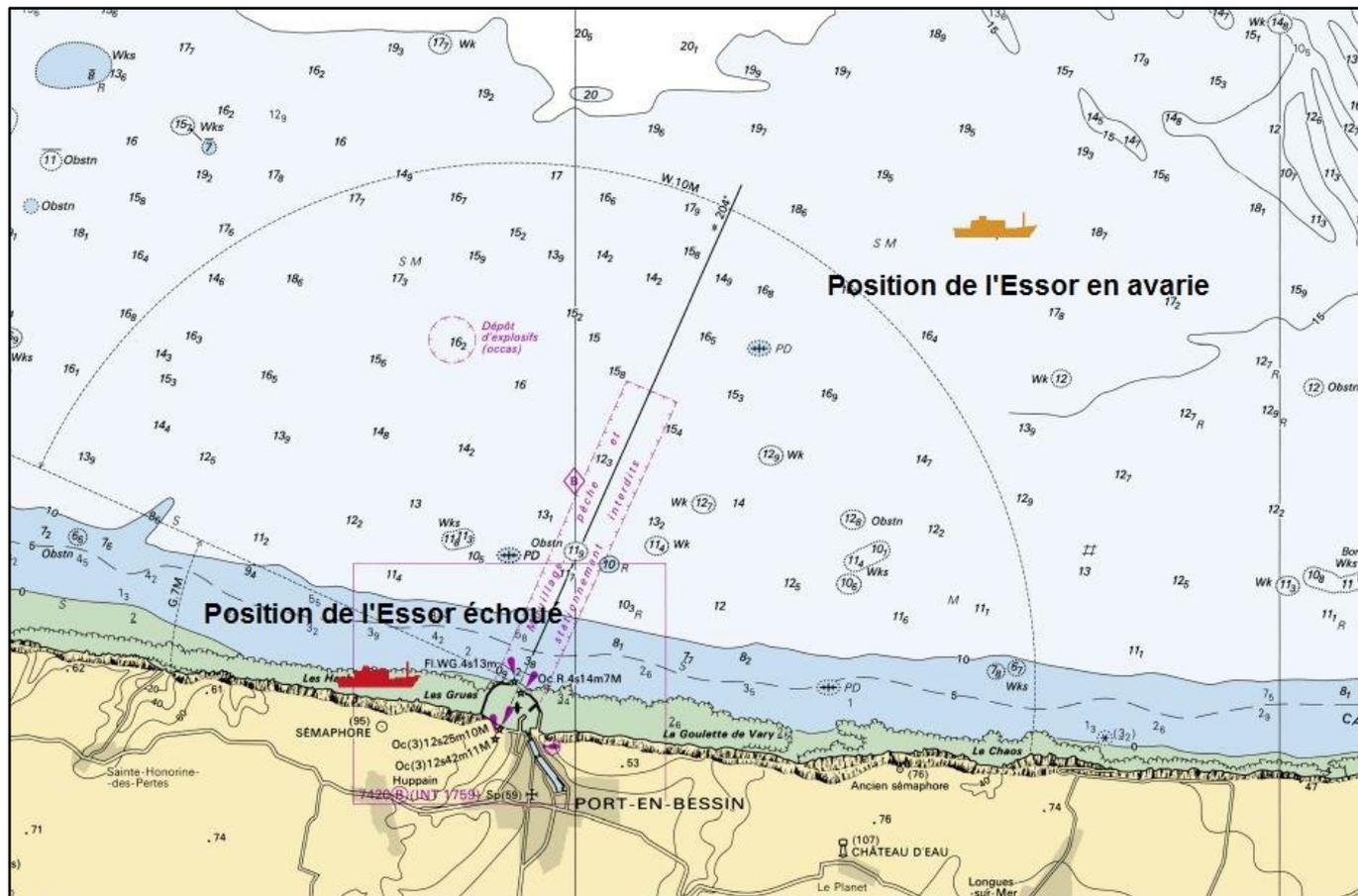
Ministère de la Transition
écologique et solidaire

BEAmer

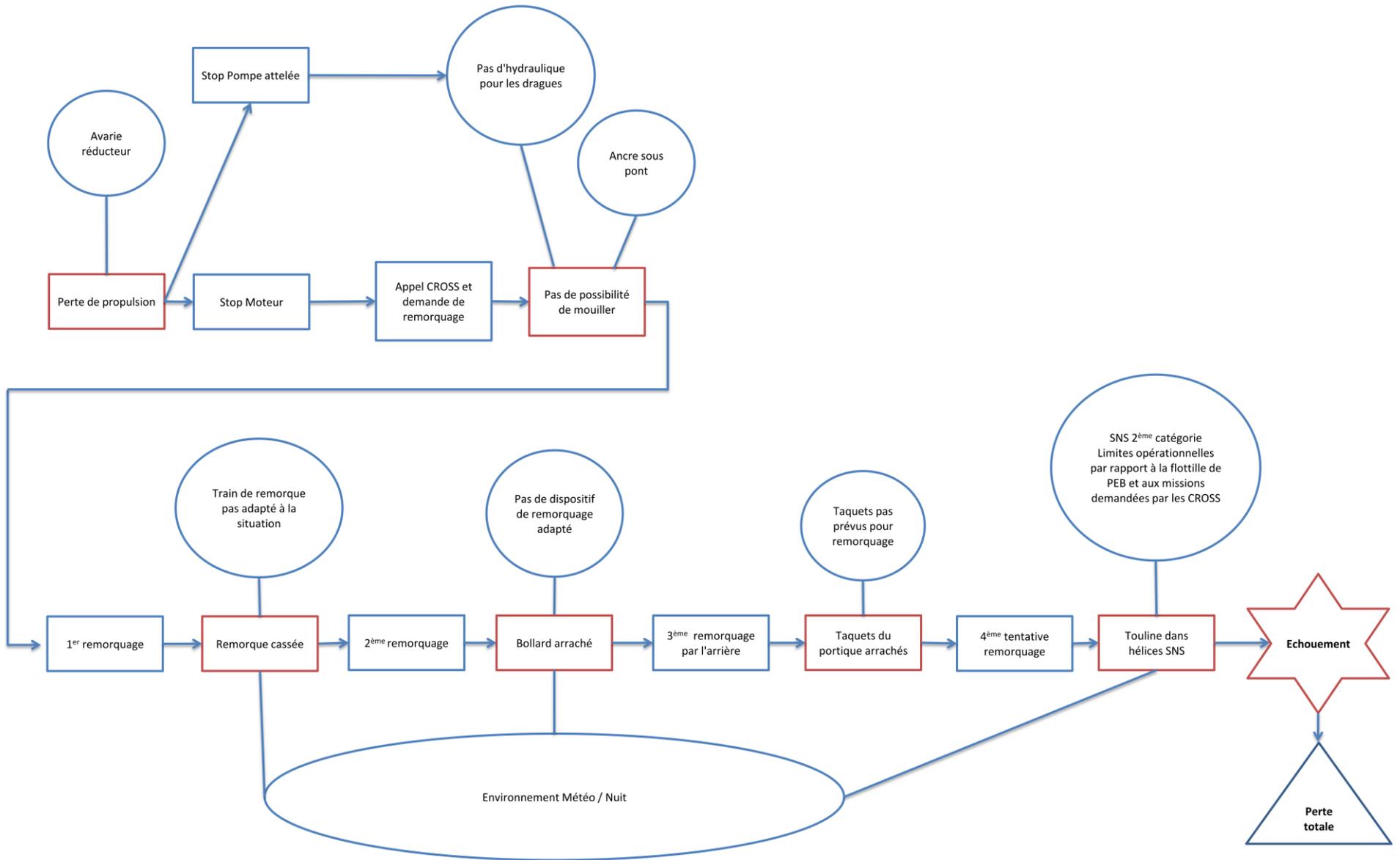
Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



Cartographie



Annexe D : Séquence des évènements





Ministère de la Transition écologique et solidaire

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Arche sud - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

