



Rapport d'enquête

Échouement du lougre chasse-marée *LA BELLE ANGÈLE*
le 17 octobre 2017, en sortie de l'Aber Wrac'h
(une victime)



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2018

Rapport d'enquête

Échouement

du lougre chasse-marée

LA BELLE ANGÈLE

le 17 octobre 2017
en sortie de l'Aber Wrac'h
(une victime)

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), résolution MSC 255(84) publié par décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010.

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	5
2	Informations factuelles		
2.1	Contexte	Page	5
2.2	Navire	Page	6
2.3	Équipage	Page	7
2.4	Voyage	Page	7
2.5	Accident	Page	8
2.6	Intervention	Page	8
3	Exposé	Page	9
4	Analyse	Page	11
4.1	L'échouement sur le plateau rocheux	Page	12
4.2	Le skipper emporté par une déferlante	Page	13
5	Conclusions	Page	14
6	Recommandations	Page	15
7	Annexes		
A.	Liste des abréviations	Page	17
B.	Décision d'enquête	Page	18
C.	Séquence des évènements	Page	19
D.	Carte	Page	20
E.	Photos	Page	21
F.	Plan d'ensemble	Page	22

1 Résumé

Le 17 octobre 2017 bien avant l'aube, le lougre chasse-marée *LA BELLE ANGÈLE* appareille du port de l'Aber Wrac'h à destination de Concarneau.

Le navire a effectué la première partie du voyage depuis Saint-Malo le 15 octobre et est resté à quai à l'Aber Wrac'h toute la journée du 16 octobre pour des raisons de condition météorologique et d'un état de la mer défavorable à une navigation.

Au cours du chenalage, en sortie du port de l'Aber Wrac'h, le skipper a des doutes sur l'état de la mer à la sortie du chenal.

Une confirmation de forte houle potentielle obtenue auprès du CROSS Corsen l'incite à faire demi-tour.

Le demi-tour, effectué difficilement, rapproche dangereusement *LA BELLE ANGÈLE* des rochers où il s'échoue, drossé par la houle. Peu après le skipper est emporté à la mer par une déferlante qui balaie le pont. Il sera retrouvé décédé dans la matinée à proximité du navire.

L'intervention de la SNSM coordonnée par le CROSS Corsen a permis le sauvetage des six personnes restées à bord et leur évacuation par hélicoptère.

Le navire sera complètement détruit par les assauts de la mer lors des marées suivantes.

2 Informations factuelles

2.1 Contexte

L'association loi de 1901 *LA BELLE ANGELE DU PAYS DES AVENS* a été créée en 1991 dans le but de construire le lougre *LA BELLE ANGÈLE*, inspiré des plans du chasse-marée *L'UTILE*.

Cette construction s'inscrivait dans le cadre du concours des bateaux des côtes de France organisé par la revue CHASSE MARÉE.

Aujourd'hui, l'association est forte de 150 membres et gère 4 bateaux : *LA BELLE ANGÈLE*, le *VEGA*, misainier de 5 m, *L'AUSTERLITZ*, maquereautier de 6,80 m et le *YANN YOUN*, une

chaloupe à deux mâts. Outre la gestion de ses bateaux, l'association organise des événements liés au patrimoine maritime : la fête annuelle de LA BELLE ANGÈLE, à Pont-Aven au mois d'août, qui rassemble une cinquantaine de bateaux anciens, une exposition de photos, des stages découverte de charpente de marine en partenariat avec le lycée de Pont-Aven.

La SAS BRETAGNE MARINE CROISIÈRES est une société qui propose des sorties en mer à bord de répliques de navires anciens l'ÉTOILE DU ROY et LE RENARD et de navires anciens l'ÉTOILE MOLÈNE et l'ÉTOILE DE FRANCE.

Confrontée à des difficultés dans la gestion de l'exploitation touristique des navires traditionnels, l'association a confié LA BELLE ANGÈLE à la société ÉTOILE MARINE CROISIÈRES ancien nom de la société BRETAGNE MARINE CROISIÈRES avant sa reprise en 2016.

LA BELLE ANGÈLE est affrétée coque nue par contrat de trois ans avec tacite reconduction. Le navire est mis à disposition gratuite par son propriétaire (l'association) et exploité par la société BRETAGNE MARINE CROISIÈRES, qui arme le navire de début avril à la mi-octobre, à partir du port de Saint-Malo.

L'entretien courant est pris en charge par l'armateur et, par accord tacite, LA BELLE ANGÈLE participe à la fête éponyme à Pont-Aven chaque été et est désarmée hors saison dans ce port.

Les membres de l'association peuvent embarquer gratuitement durant la saison s'ils sont à jour de leurs cotisations et s'il y a des places disponibles. Ils peuvent aussi embarquer durant les convoyages et durant la fête de LA BELLE ANGÈLE.

2.2 Navire

LA BELLE ANGÈLE est un lougre chasse-marée, réplique à l'identique d'un navire de la fin du 19^{ème} siècle ayant exercé le cabotage entre les différents ports de l'Atlantique et les Iles bretonnes. Il est en bois et a été construit par le chantier du Guip.

Il est armé en navire de plaisance à utilisation commerciale (NUC) et possède un permis de navigation en 3^{ème} catégorie en cours de validité le jour de l'accident (daté du 21 avril 2017). Il peut donc naviguer jusqu'à vingt milles de la terre la plus proche.

Caractéristiques principales du navire :



- Immatriculation : CC791463
- Longueur de coque : 14,55 m
- Largeur : 4,58 m
- Jauge brute : 13 UMS
- Puissance du moteur : 81 kW
- Année de construction : 1991

2.3 Equipage

L'équipage au moment de l'accident est composé :

- du skipper / chef de bord, âgé de 43 ans, il était breveté Capitaine 200 voile et possédait tous les certificats STCW nécessaires à l'exercice de la fonction. Skipper en titre du *RENARD* (19 mètres), il avait un an et demi d'expérience comme chef de bord NUC et cinq ans comme équipier. La visite médicale du skipper est datée du 19 septembre 2016. Il était apte pour toutes fonctions et toutes navigations pendant 24 mois,
- du matelot / équipier, âgé de 49 ans, il est titulaire du certificat d'instruction nautique. Il a cinq ans d'expérience comme équipier. Il est également à jour de sa visite médicale d'aptitude datée du 3 mars 2017.

Sont aussi à bord au moment de l'accident un passager embarqué par connaissance et quatre passagers membres de l'association dont trois ont une expérience du navire et de la navigation à la voile.

Décision d'effectif :

La décision d'effectif approuvée par l'administration des affaires maritimes le 4 mars 2016, prévoyait, pour les sorties à la mer d'une durée inférieure à 24 heures, un effectif minimum de deux marins et trois marins pour des sorties à la mer de 24 heures et plus.

2.4 Voyage

Le voyage avait pour but le convoyage de *LA BELLE ANGÈLE* de Saint-Malo (port d'exploitation) vers Pont-Aven (port d'hivernage). Le navire a donc appareillé de Saint-Malo le dimanche 15 octobre à destination de Roscoff ou de l'Aber Wrac'h, suivant l'évolution de la météo, pour une

arrivée fixée avant 20 heures. Un fort coup de vent étant prévu le lundi, c'est le port de l'Aber Wrac'h qui est choisi pour une journée d'escale.

Le départ de l'Aber Wrac'h est décidé pour le mardi 17 octobre vers 5 heures pour le deuxième segment du voyage, qui devait se dérouler entre ce port et le port de Camaret ou de Concarneau, le port d'escale étant choisi en fonction de l'heure de la marée pour le passage dans le Raz de Sein afin de tenir compte des courants.

Un balisage lumineux et deux alignements également lumineux sécurisent la navigation de nuit dans le chenal de l'Aber Wrac'h.

LA BELLE ANGÈLE devait enfin rallier Pont-Aven en troisième partie de voyage.

2.5 Accident

Le **mardi 17 octobre à 05h49 (TU+2)**, *LA BELLE ANGÈLE* s'échoue sur un plateau rocheux à une encablure dans le nord-ouest de l'Île de la Croix, alors qu'il chenale pour sortir de l'Aber Wrac'h. Le navire s'est échoué une heure après la pleine mer après avoir effectué un demi-tour pour rebrousser chemin.

Le navire est échoué sur bâbord et une partie du bordé de coque est éventré.

La barre, qui est une barre franche se manipulant à l'aide d'un palan, s'est cassée lors de l'échouement.

Des déferlantes balaient alors le pont et le skipper est emporté à la mer et sera retrouvé décédé quelques heures plus tard. À la demande de l'autorité judiciaire, une autopsie a été effectuée. Le rapport d'autopsie conclue à un décès par noyade et souligne également la consommation de cannabis dans les heures ou les jours qui ont précédés l'accident.

Les six autres personnes présentes à bord seront sauvées.

LA BELLE ANGÈLE sera entièrement détruit lors des marées suivantes et des fragments d'épave seront retrouvés quelques jours après à Brignogan-Plages, à douze milles du lieu du naufrage. Les morceaux de l'épave restés sur les lieux ont été récupérés par une société de renflouement.

2.6 Intervention

Le **mardi 17 octobre 2017 à 05h49 (TU+2)**, le CROSS Corsen reçoit un MAYDAY d'un navire se signalant dans les cailloux devant l'Aber Wrac'h.

À **05h50**, le canot tout-temps SNS064 est mis en alerte et appareille à **06h13**. D'autres moyens sont engagés : l'hélicoptère DRAGON 29 de la sécurité civile, deux BLS (Bateaux Légers de Sauvetage) et deux véhicules pompiers VSAV.

À **06h28**, le SNS064 aperçoit le voilier *LA BELLE ANGÈLE* dans les rochers à proximité de l'Île de la Croix. L'annexe pneumatique est mise à l'eau armée par deux plongeurs. En arrivant près du voilier, une vague déferlante oblige les plongeurs à sauter à l'eau et le canot pneumatique va s'échouer sur le plateau rocheux. Les deux plongeurs parviennent à monter à bord de *LA BELLE ANGÈLE*, ils dénombrent six personnes et apprennent que le skipper a disparu.

À partir de **07h10**, DRAGON 29 hélitreuille les naufragés deux par deux, pour les déposer sur la zone aménagée près du port de l'Aber Wrac'h où ils sont pris en charge par les équipes médicales.

À **08h08**, le SNS447 appareille pour aider le SNS064 dans la recherche du disparu.

À **08h20**, DRAGON 29, en fin de potentiel, quitte la zone et est remplacé par un hélicoptère NH90-CAIMAN de la Marine nationale. Tous les moyens disponibles effectuent alors des recherches pour retrouver le disparu.

À **10h05**, le SNS447 découvre la veste de quart rouge du skipper.

À **10h45**, le NH90 aperçoit une masse sombre, il met son plongeur à l'eau.

À **10h56**, le corps du skipper est à bord du SNS447 et le décès est constaté à **11h10** par le médecin. Le corps est alors pris en charge par l'officier de police judiciaire et tous les moyens ont liberté de manœuvre et rallient leurs bases.

3 Exposé

Le **dimanche 15 octobre 2017 à 02h00 (TU+2)**, départ de Saint-Malo à destination de l'Aber Wrac'h. La navigation s'effectue à la voile et au moteur. Le skipper et le matelot se partagent le quart (3 heures chacun) et le seul passager présent aide aux manœuvres. La traversée se déroule dans de bonnes conditions, le seul incident est la perte de la VHF portable tombée à la mer.

Arrivé à l'Aber Wrac'h vers **20h30**, le navire est amarré au ponton extérieur.

Le **lundi 16 octobre**, jour de relâche au port où quatre autres passagers sont attendus dans l'après-midi. C'est la fin du passage de la tempête Ophélie et la mer est blanche d'écume dans le chenal. Régulièrement, le skipper consulte différentes applications de prévisions météorologiques sur son smartphone.

Vers **17h00**, le skipper rend visite à la capitainerie pour régler les formalités administratives et consulter le bulletin météo. Pendant ce temps les quatre passagers arrivés à l'Aber Wrac'h embarquent. La soirée est consacrée à la détente et le repas se prolonge jusqu'à minuit ; le skipper annonce dans la soirée son intention de partir le lendemain matin à 05h00 à destination de Concarneau.

Le **mardi 17 octobre**, la pleine mer (coeff. 77) est à 04h39 et le lever du jour à 08h40, au petit matin il fait encore nuit noire.

Le Sitrep (source Météo-France) indique : vent de sud force 2 (vitesse comprise entre 6 et 8 nœuds), mer 4 (agitée, hauteur des vagues de 1,25 à 2,50 mètres), visibilité 8 milles, température de la mer et de l'air 15°C.

Le skipper prépare le navire à **04h00** et les amarres sont larguées à **05h00**. Le skipper est à la barre, le matelot et deux passagers sont sur le pont et aident à la manœuvre, le reste des passagers est dans le poste et prend son petit déjeuner.

Immédiatement la grand-voile avec un ris et le foc sont hissés et le navire commence son chenalage au moteur vers la sortie de l'Aber Wrac'h. Le vent est insuffisant, seul le moteur assure la propulsion.

Le navire tangue en prenant une grande houle de face, le skipper contacte le CROSS Corsen sur VHF canal 16 pour avoir une estimation de la houle à la sortie de l'Aber Wrac'h. Les prévisions indiquant une houle de 5 à 7 mètres, le skipper décide alors de faire demi-tour.

Vers **05h40**, la giration est entamée par la gauche. L'angle maximal de barre ne pouvant être obtenu avec les palans, le skipper se fait aider par le matelot et un passager pour pousser la barre en butée. Le demi-tour effectué, les personnes présentes sur le pont notent que le skipper semble incertain sur sa position et entendent la mer briser sur des rochers proches. Le passager situé à l'avant du navire aperçoit et signale des rochers droit devant. Un choc violent est ressenti, puis un deuxième et le navire s'échoue sur bâbord, cap au sud-est.

À **05h49**, le skipper lance un MAYDAY sur VHF canal 16 puis demande aux passagers de capeler leurs brassières. Les passagers s'équipent dans la cabine tandis que le skipper se

dirige vers l'avant pour larguer un radeau de survie. Le skipper demande au matelot qui se tient plus sur l'arrière de lui fournir un couteau ; quand celui-ci relève la tête pour se diriger vers l'avant avec un couteau, le skipper a disparu.

Les passagers se regroupent sur le pont et attendent les secours.

La coque est éventrée et un réservoir de gasoil est écrasé. Du gasoil répandu sur le pont le rend glissant.



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 *BEA*mer a en premier lieu établi la séquence des événements ayant entraîné les deux accidents, à savoir :

1. **L'échouement sur le plateau rocheux ;**
2. **Le skipper emporté par une déferlante.**

Dans cette séquence, les événements dits perturbateurs (événements déterminants ayant entraîné l'accident 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 sur le plateau rocheux

Décision d'appareiller de nuit :

Ni le skipper, ni le matelot et les passagers n'ont d'impératifs de date pour ramener le navire à Pont-Aven. L'escale d'une journée à l'Aber Wrac'h, pour laisser passer la tempête Ophelia, est une sage décision. La météo a été soigneusement scrutée pour envisager un départ le 17 octobre tôt le matin. Cependant, la potentialité d'une houle résiduelle aussi importante à cet endroit après le passage de la tempête n'a pas été soupçonnée avant le départ.

L'appareillage effectué tôt le matin par une nuit sans lune n'a pas permis d'observer l'état réel de la mer. Le skipper se fiant semble-t-il uniquement à la prévision de la veille.

La prise en compte tardive de l'état de la mer via une information donnée par le CROSS Corsen, alors qu'il est déjà dans le chenal, est le premier **facteur contributif** du premier accident.

Décision de faire demi-tour trop près des roches des Îles de la Croix :

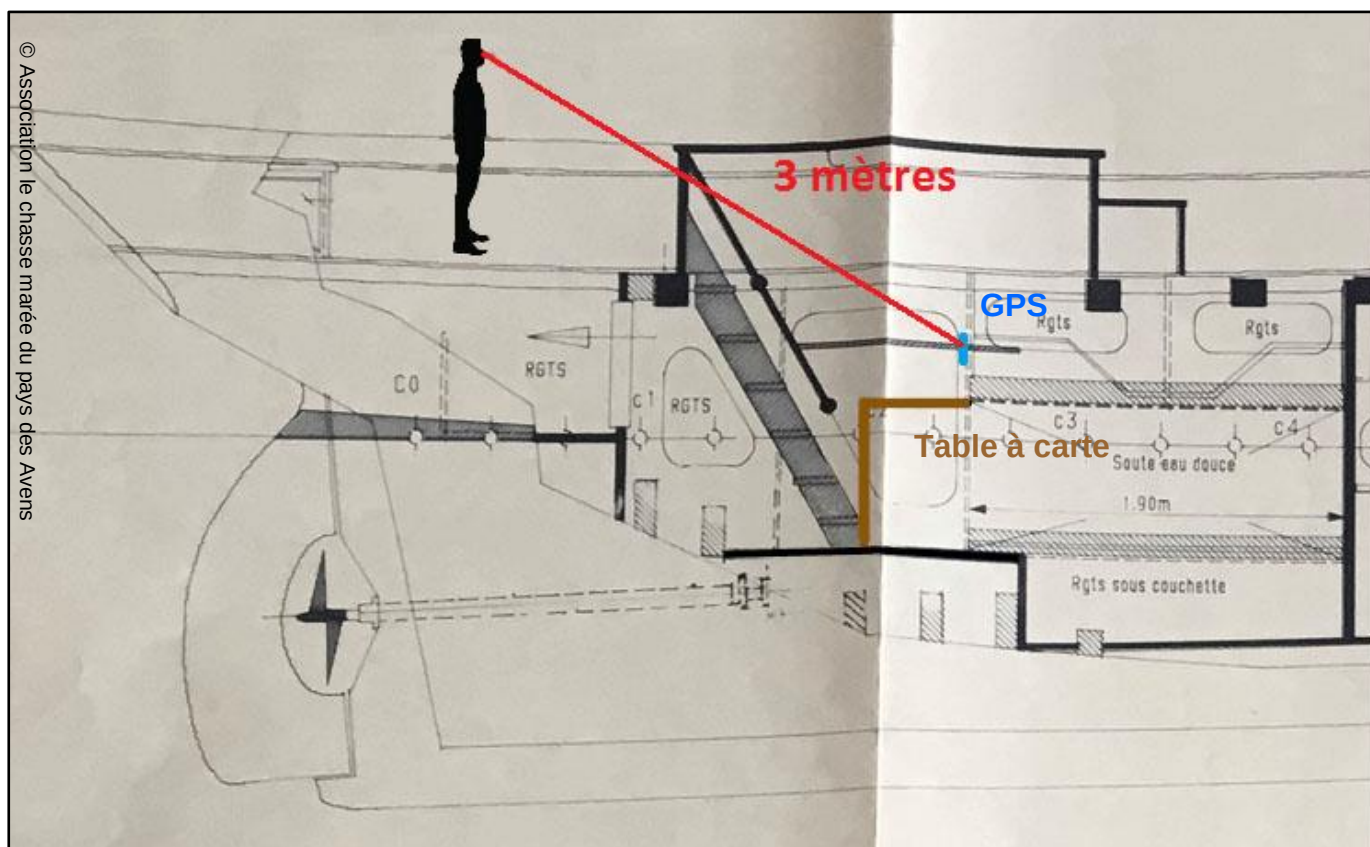
Le skipper n'a pas l'habitude de fréquenter le port de l'Aber Wrac'h. La préparation du voyage en utilisant la documentation nautique n'a pas été effectuée. L'utilisation des alignements pour le chenalage aurait aidé le skipper dans sa navigation et le choix d'une zone plus favorable au demi-tour.

L'absence de préparation de la navigation dans un chenal dont il n'est pas familier, alors que l'obscurité et l'incertitude sur l'état de la mer rendent celle-ci plus délicate, est le second **facteur contributif** du premier accident.

L'attribution des rôles n'a pas été effectuée. Le skipper ne s'est pas déchargé de tâches particulières ; il est resté à la barre pendant tout le chenalage. L'utilisation de la VHF pour prendre la météo auprès du CROSS Corsen a sans doute détourné son attention de la navigation pendant un court moment.

Les compétences présentes à bord n'ont pas été exploitées ; le skipper aurait pu confier la barre au matelot ou à un passager expérimenté pour se concentrer sur la navigation.

Le traceur GPS est positionné dans le poste, sur la cloison murale de la table à carte. L'écran du GPS est de format 10x15 et est situé en contrebas du barreur à une distance d'environ 3 m. Dans ces conditions, un suivi suffisamment précis de la navigation n'est pas possible sans quitter la barre.



La présence permanente du skipper à la barre et l'absence de répartition des rôles, alors que le navire est en eaux resserrées, est le troisième **facteur contributif** du premier accident.

La combinaison de ces facteurs a conduit le skipper à une appréciation erronée de sa position et à effectuer un demi-tour trop près des roches des Îles de la Croix.

Le briefing préalable au départ concernant la sécurité des passagers, la position et l'utilisation des matériels de sécurité n'a pas été effectué.

4.2 Le skipper emporté par une déferlante

Après que *LA BELLE ANGÈLE* s'est échoué, le skipper a envoyé un MAYDAY, puis a demandé aux

passagers de capeler leurs brassières. Le matelot s'occupe alors de larguer les radeaux arrière tandis que le skipper décide de se rendre sur l'avant pour y larguer le radeau de survie. Dans l'urgence, bien que les vagues déferlent sur le pont, il se dirige vers l'avant sans avoir capelé une brassière de sauvetage.

L'absence de précautions prises par le skipper pour se rendre sur l'avant est un **facteur contributif** du deuxième accident.

Par ailleurs, la décision de mettre les radeaux en œuvre alors que le navire est échoué et que la mer déferle violemment n'est pas pertinente.

5 Conclusions

Le lougre chasse-marée *LA BELLE ANGÈLE* a appareillé de l'Aber Wrac'h le 17 octobre tôt le matin par une nuit sans lune ne permettant pas d'observer l'état réel de la mer.

En l'absence de préparation de la navigation dans le chenal le skipper n'a pas pu anticiper le choix d'une zone appropriée pour effectuer un demi-tour dans de bonnes conditions.

La non répartition des rôles et la présence permanente du skipper à la barre, combiné à une lecture difficile du GPS, a conduit à une appréciation erronée de la position.

Dans la précipitation, le skipper s'est rendu sur l'avant sans précautions particulières et a été emporté par une déferlante.

Le navire est en perte totale et le skipper est décédé ; le matelot et les passagers ont été sauvés grâce à une intervention efficace des moyens de secours.

6 Recommandations

Le *BEA*mer recommande :

À l'armement :

1. [2018-R-08](#) : de sensibiliser les skippers aux impératifs de préparation et d'organisation des navigations qu'ils ont à effectuer, notamment lorsque celles-ci ne sont pas routinières.
2. [2018-R-09](#) : de rappeler aux skippers, l'obligation de faire un briefing de sécurité avant le départ.

Liste des annexes

- A. Liste des abréviations**
- B. Décision d'enquête**
- C. Séquence des évènements**
- D. Carte**
- E. Photos**
- F. Plan d'ensemble**

Liste des abréviations

BEAmer	: Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
BLS	: Bateau Légers de Sauvetage
CROSS	: Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
GPS	: Global Positionning System
MAYDAY	: Message de détresse
SNSM	: Société Nationale de Sauvetage en Mer
STCW	: Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
UMS	: Universal Measurement System : Unité de jauge brute
VFI	: Vêtement à Flottabilité Intégrée
VHF	: Very High Frequency : Equipement radio fonctionnant sur très haute fréquence
VSAV	: Véhicule de Secours et d'Assistance Aux Victimes

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **19 OCT. 2017**

N/réf. : BEAmer **0014**



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 vieux gréement *LA BELLE ANGÈLE* survenu le 17 octobre 2017 sur l'île de La Croix à la sortie du chenal de l'Aber Wrac'h.

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 LEBLOUX
Directeur du BEAmer

Ministère de la Transition
écologique et solidaire

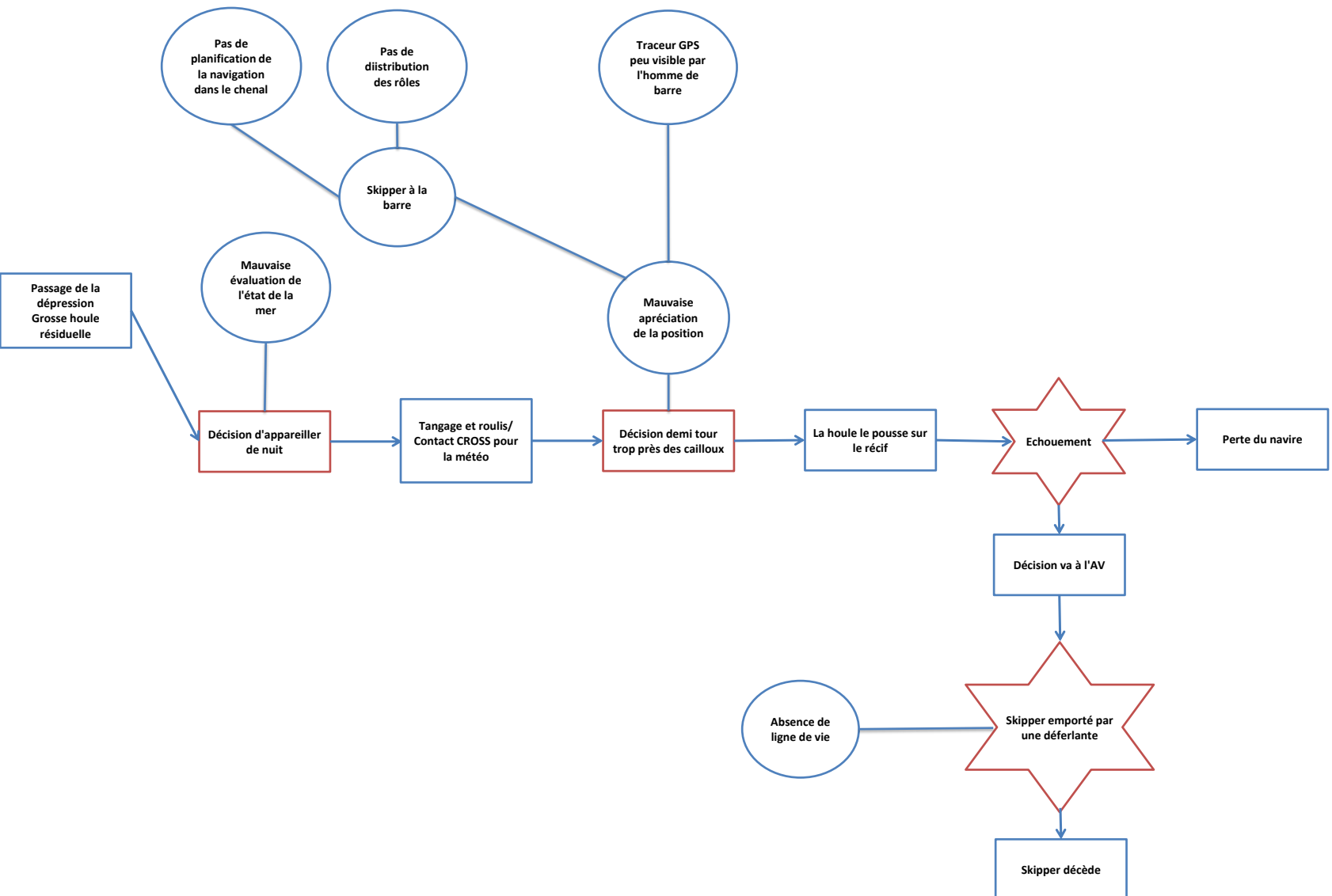
BEAmer

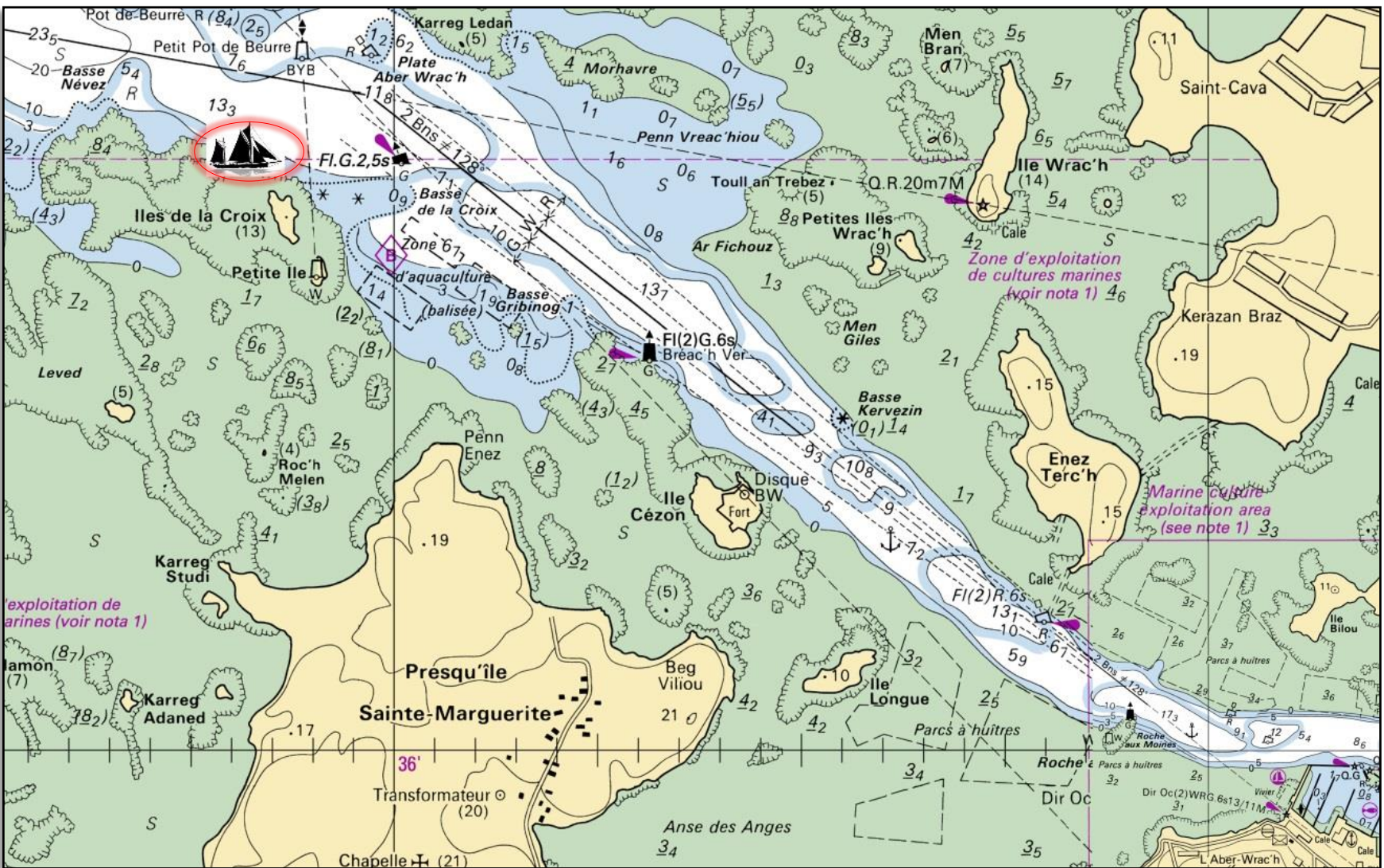
Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
Téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



Séquence des événements

Annexe C



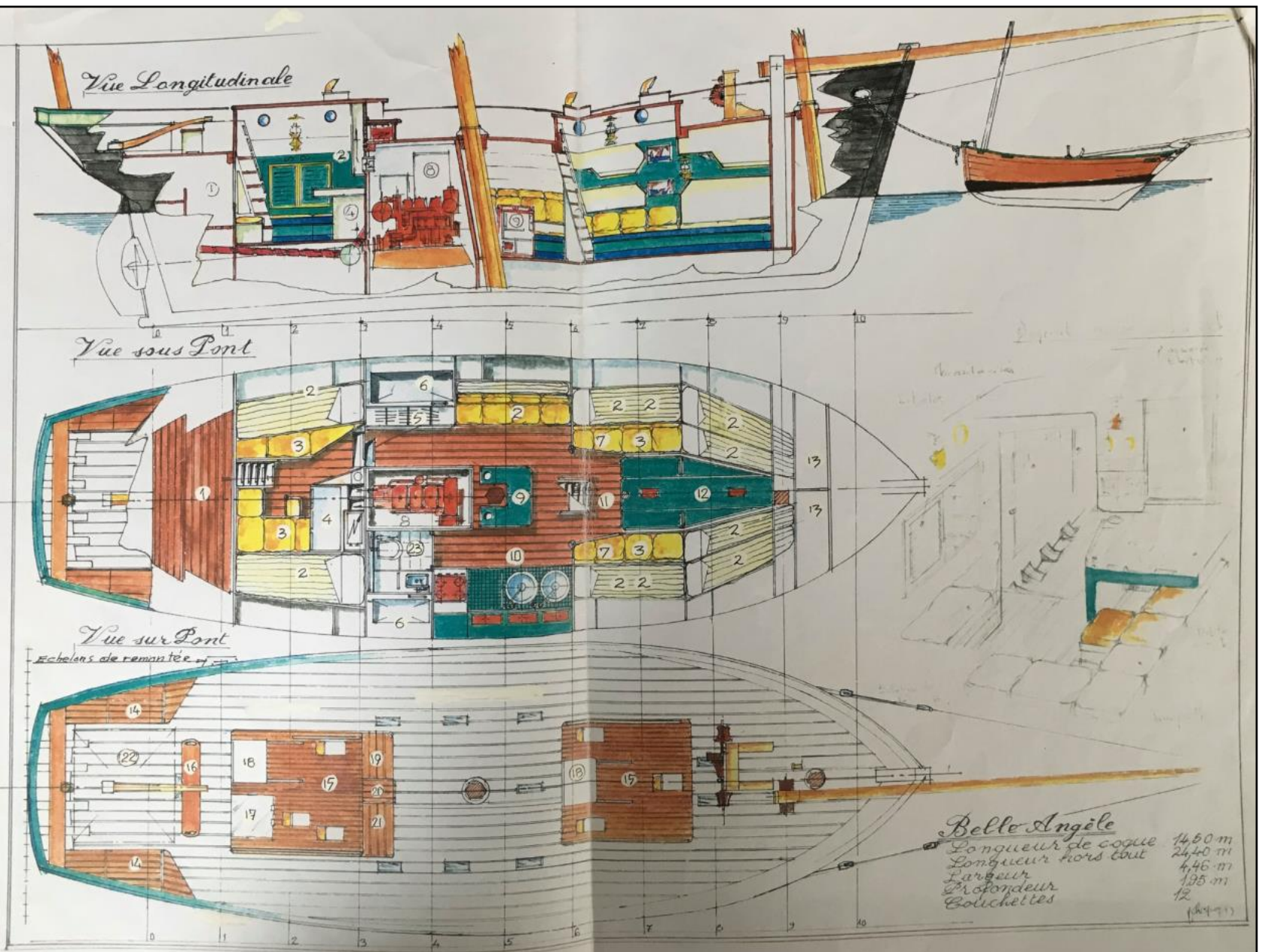


Carte

Annexe D

Photos







Ministère de la Transition écologique et solidaire

Bureau d'enquêtes sur les évènements 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

