



Rapport d'enquête technique

**NAUFRAGE DU NAVIRE DE PÊCHE *BARA PEMDEZ*
LE 18 MAI 2012
AUX ABORDS DE BELLE-ÎLE**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : février 2013

Rapport d'enquête technique

NAUFRAGE

DU NAVIRE DE PÊCHE

BARA PEMDEZ

SURVENU LE 18 MAI 2012

AUX ABORDS DE BELLE-ÎLE

(DEUX VICTIMES)

Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié 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 » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255(84).

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	6
2	CONTEXTE	Page	6
3	NAVIRE	Page	6
4	ÉQUIPAGE	Page	7
5	CHRONOLOGIE	Page	8
6	ANALYSE	Page	9
7	RECOMMANDATIONS	Page	13

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Carte marine
- C. Plan du navire

Liste des abréviations

BEAmer : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

GO : Gasoil

tx : Tonneaux

VFI : Vêtement à Flottabilité Intégrée

1 CIRCONSTANCES

Le caseyeur *BARA PEMDEZ* quitte le port de l'île de Houat à l'aube du 18 mai 2012 pour se rendre sur ses lieux de pêche situés à la Pointe du Skeul, au sud-est de Belle-Île.

La mer est très forte, avec un vent de secteur ouest et une houle formée.

Alors qu'il est en train de relever une filière de casiers à crabes et qu'il se trouve travers à la lame, à toucher la côte, une grosse déferlante fait vraisemblablement coucher le navire et projette les deux marins à l'eau.

L'alerte est donnée par la balise.

Les deux corps sans vie seront retrouvés quelques jours plus tard.

Le navire dérive à la côte toute proche où il est rapidement détruit par la mer.

2 CONTEXTE

Comme plusieurs autres navires de pêche de Houat, le *BARA PEMDEZ* pratique la pêche aux araignées aux casiers.

Cela nécessite, la saison venue, de poser des filières de casiers dans des zones accores à toucher la côte. La Pointe du Skeul, à Belle-Île, est un secteur de ce type.

Ces deux professionnels connaissent parfaitement les secteurs de pêche qu'ils fréquentent et leurs dangers.

3 NAVIRE

Navire en polyester, construit en 1983 au chantier naval de la Presqu'île au Croisic, immatriculé AY 635355, armé à la petite pêche, en 3^{ème} catégorie.

Selon la saison, il est armé aux casiers à crustacés, aux filets à rouget ou à la drague à la coquille Saint-Jacques.



Principales caractéristiques :

- Longueur hors tout : 9,50 m ;
- Largeur : 3,80 m ;
- Jauge : 10,42 UMS (9,83 tx) ;
- Creux : 1,68 m ;
- Tirant d'eau : 1,80 m ;
- Propulsion : 88 kW.

4 ÉQUIPAGE

L'équipage est composé de deux marins.

Le patron, âgé de 48 ans, est titulaire du certificat de capacité, du certificat de motoriste à la pêche. Il est marin professionnel depuis 1978 et est particulièrement expérimenté.

Le matelot, âgé de 53 ans, est marin professionnel depuis 1975 et est également très expérimenté.

5 CHRONOLOGIE

(Heures locales TU+2)

Le **18 mai 2012 à 05h00**, le *BARA PEMDEZ* quitte le port de Saint-Gildas à Houat pour se rendre dans le sud-est de Belle-Île. Il doit y relever plusieurs filières de casiers à araignées (500 casiers).

Vers **06h30**, il arrive sur ses lieux de pêche à la Pointe de Kerdonis. Il vire et refile une filière de 35/40 casiers durant 30 minutes.

Vers **07h15**, il rejoint un secteur compris entre Port Andro et la Pointe de Kerzo pour en relever et remouiller une autre.

Quelques temps plus tard, il se trouve à la Pointe Arzic pour effectuer la même opération.

Il arrive à la Pointe du Skeul entre **08h30** et **09h00**. Alors que l'équipage est occupé à relever la filière, un des casiers étant engagé entre deux têtes de roche, le patron aux commandes et au vire-filet, le matelot au rangement des orins et des casiers, une déferlante fait vraisemblablement couler le navire.

Les deux marins équipés de leurs cirés sont projetés à l'eau. Un doute persiste en ce qui concerne le port du VFI par un des deux marins.

Des orins de casiers s'enroulent autour de l'hélice.



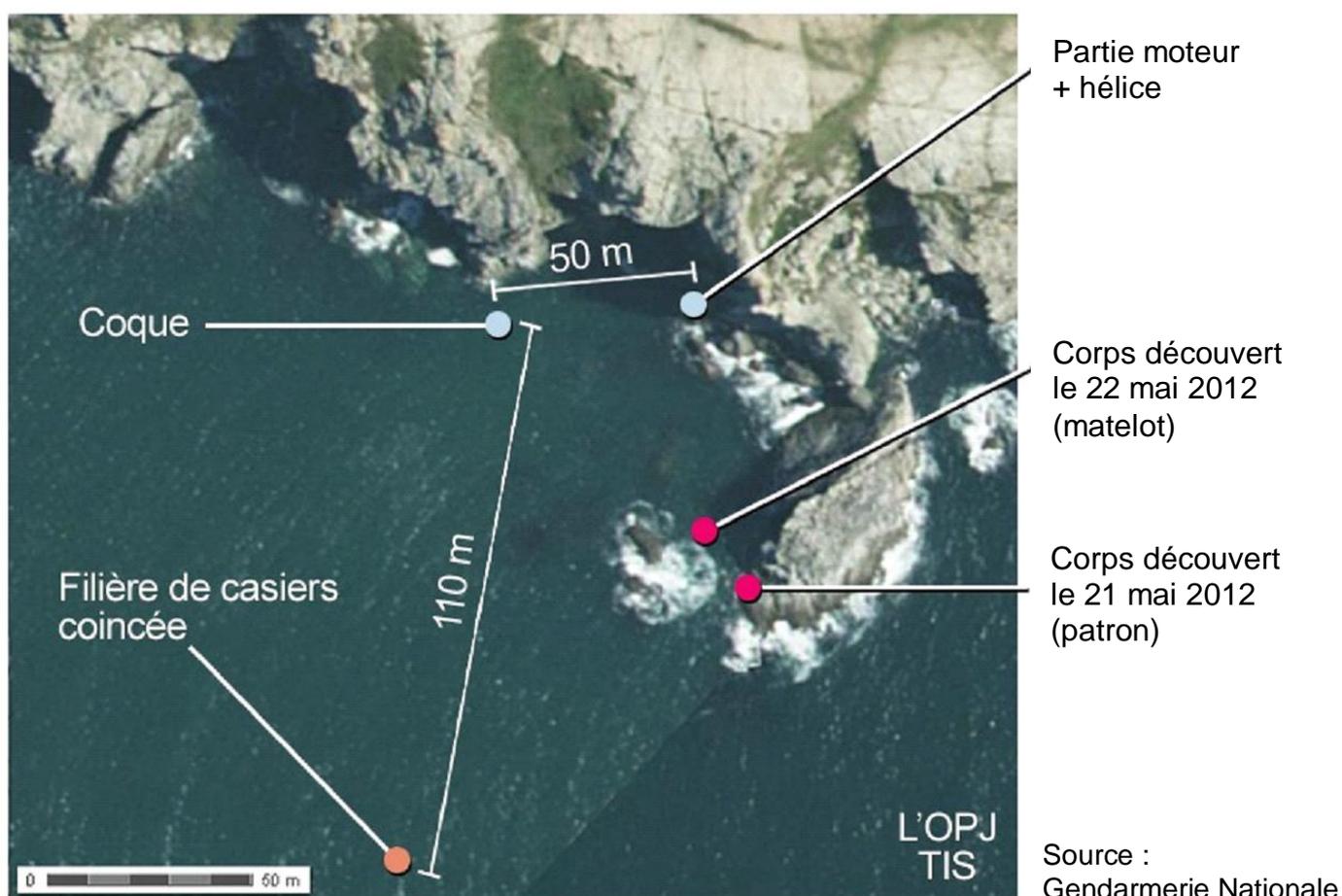
Source : Gendarmerie Nationale

À **09h42**, l'alerte est donnée par la balise.

À **10h00/10h05**, arrivée du caseyeur *CUPIDON* sur la zone du naufrage. Son patron constate que le *BARA PEMDEZ* est échoué sur sa quille, sur les roches de la Pointe du Skeul. Il ne reste que la coque et le portique. La passerelle et le vire-filets ont été arrachés.

Les corps sont retrouvés quelques jours plus tard, à quelques mètres l'un de l'autre, par 12 et 13 mètres de fond.

Le navire a dérivé vers la côte sous le vent et y a été détruit par la mer.



Plan de situation des différentes constatations subaquatiques.

6 ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse est celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255 (84).

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

- **facteurs naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteurs humains ;**
- **autres facteurs.**

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEAMer* ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- **certain ou hypothétique ;**
- **déterminant ou sous-jacent ;**
- **conjoncturel ou structurel ;**
- **aggravant ;**

avec pour objectif d'écartier, 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 l'évènement.

6.1 Facteurs naturels

Les conditions météo étaient mauvaises, avec un vent d'ouest soufflant à plus de 30 nœuds en rafale, une mer du vent très agitée et, en particulier, une très grosse houle.

Le houlographe situé à 2,2 milles dans l'ouest-nord-ouest du sémaphore du Talut à Belle-Île a enregistré, à l'heure de l'accident, une hauteur de vague maximale de 5,70 mètres, ce qui générerait des brisants très importants à la côte.

Les conditions météo constituent le premier **facteur déterminant** de l'accident.

De plus, les fonds remontent rapidement du côté ouest de la Pointe du Skeul, ce qui favorise le déferlement des vagues.

6.2 Facteurs matériels

Le *BARA PEMDEZ*, en dépit de sa quille et de son tirant d'eau non négligeable (1,80 m), est typique de l'évolution de l'architecture navale des petits navires de pêche avec un creux faible (1,68 m). Ceci présente l'inconvénient majeur de rehausser le centre de gravité, en raison

notamment de l'emplacement « dans les hauts » du moteur, des soutes et des batteries.

Tableau des principaux poids dans le compartiment moteur :

Moteur + réducteur	969 kg
Soutes	640 kg
Batteries	120 kg
Pompe hydraulique du treuil	100 kg
Caisse à huile pour la barre	50 kg
Prise de force et poulies	50 kg
Terillon	15 kg
Alternateur	10 kg
Pompe de cale	10 kg



Enfin, le *BARA PEMDEZ* avait un vivier de 500 litres en pontée, cependant vide d'eau au moment de l'accident, donc sans effet sur la stabilité.

L'architecture du *BARA PEMDEZ*, avec son faible creux et la répartition défavorable des poids qui en découle, constitue un facteur **sous-jacent de l'accident**.

Cette problématique est déjà identifiée par le *BEA*mer, qui a précédemment publié des rapports sur les accidents concernant des navires dont la carène est similaire : *NEPTUNA* (08/02/2001), *BEAU RIVAGE* (26/02/2001), *URANUS* (26/04/2002), *SOLEIL ROYAL* (24/11/2002), *ROSE DES VENTS* (19/03/2007).

Pour mémoire, les navires de pêche traditionnels en bois, malgré une largeur légèrement inférieure, avaient un creux, et donc une répartition des poids (cuves à GO, moteur) bien plus favorable à la stabilité.

6.3 Facteurs humains

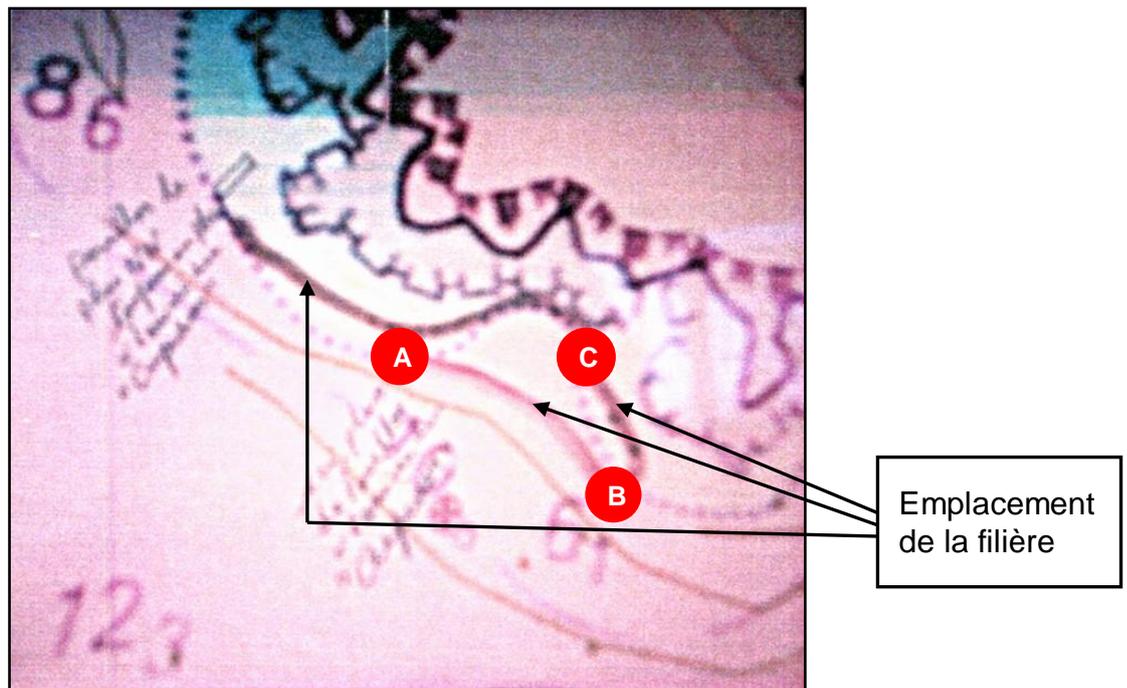
Lorsqu'il a commencé à virer sa filière, le *BARA PEMDEZ* était vent arrière, puis, celle-ci faisant une courbe proche de la côte (voir plan en annexe), le navire s'est trouvé cap à terre en travers de la houle dans un secteur où la mer déferle fortement. Le vire-filet se situant sur tribord avant, le patron s'y trouvait, occupé à la manœuvre des commandes de barre, du moteur et du

vire-filet. Le matelot était un peu plus en arrière à ranger les orins et les casiers sur le pont, également sur tribord.

Les déferlantes venant de bâbord, le cap suivi imposait une grande vigilance afin d'être prêt à mettre des gaz et de venir « bout à la lame ». Malgré leur expérience, les marins ont été surpris par une déferlante exceptionnelle.

De plus, un des casiers de la filière était engagé dans les roches, ce qui dans une certaine mesure, a au moins pu donner un angle de gîte initial sur tribord et surtout contribuer à détourner l'attention de l'équipage du danger majeur des déferlantes.

À ce moment critique du relevage, le détournement probable d'attention, dû à cet incident, constitue le second **facteur déterminant** de l'accident.



- A** : Point du début de relevage de la filière
- B** : Point tournant
- C** : Lieu de l'accident

6.4 Autres facteurs

Les deux marins portaient leurs cirés et leurs bottes. Un VFI a été retrouvé non percuté à proximité du corps du patron.

L'absence de port de VFI bien sanglé constitue un **facteur aggravant** des conséquences de l'accident.

Le radeau qui se trouvait sur le toit de la passerelle ne s'est pas déclenché, la profondeur n'a pas été suffisante pour le déclenchement du largueur hydrostatique. Compte tenu de l'état de la mer et de la vraisemblable soudaineté de l'événement, il eut été probablement impossible de s'agripper ou de monter à bord.

7 RECOMMANDATIONS

Le *BEA*mer rappelle aux équipages :

- 1** [2013-R-010](#) : Qu'il convient d'être extrêmement vigilant dans certains lieux de pêche par mauvais temps ;

- 2** [2013-R-011](#) : Qu'il faut obligatoirement porter un VFI bien ajusté et sanglé « en cas d'exposition au risque de chute à la mer, lors des opérations de pêche » (Décret 2007-1227 du 21 août 2007 – Article 9-1).

Le *BEA*mer recommande à l'Administration :

- 3** [2013-R-012](#) : D'élaborer des critères de stabilité aux grands angles sur tous les navires de pêche de moins de 12 mètres.

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer



Paris, le 02 AOUT 2012

N/Réf.: BEAmer

00 000 5

D é c i s i o n

Le Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie ;

- Vu** le code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 ;
- 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** le décret du 09 septembre 2008 portant délégation de signature (Bureau d'enquêtes sur les événements de mer) ;
- Vu** le décret du 09 juin 2008 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le SITREP 856 établi le 18 mai 2012 par le CROSS Étrel ;

D É C I D E

Article 1 : En application de l'article L1621-1 du code des transports, une enquête technique est ouverte concernant l'échouement et le naufrage du navire de pêche *BARA PEMDEZ*, survenus le 18 mai 2012 à proximité de Belle-Île (deux victimes).

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.

Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie

BEAmer

Tour Voltaire
92065 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
télécopie : 33 (0) 1 40 81 38 42
Bea-Mer@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Ministre et par délégation
Le Directeur-adjoint du BEAmer
Philippe LAINÉ



Carte marine

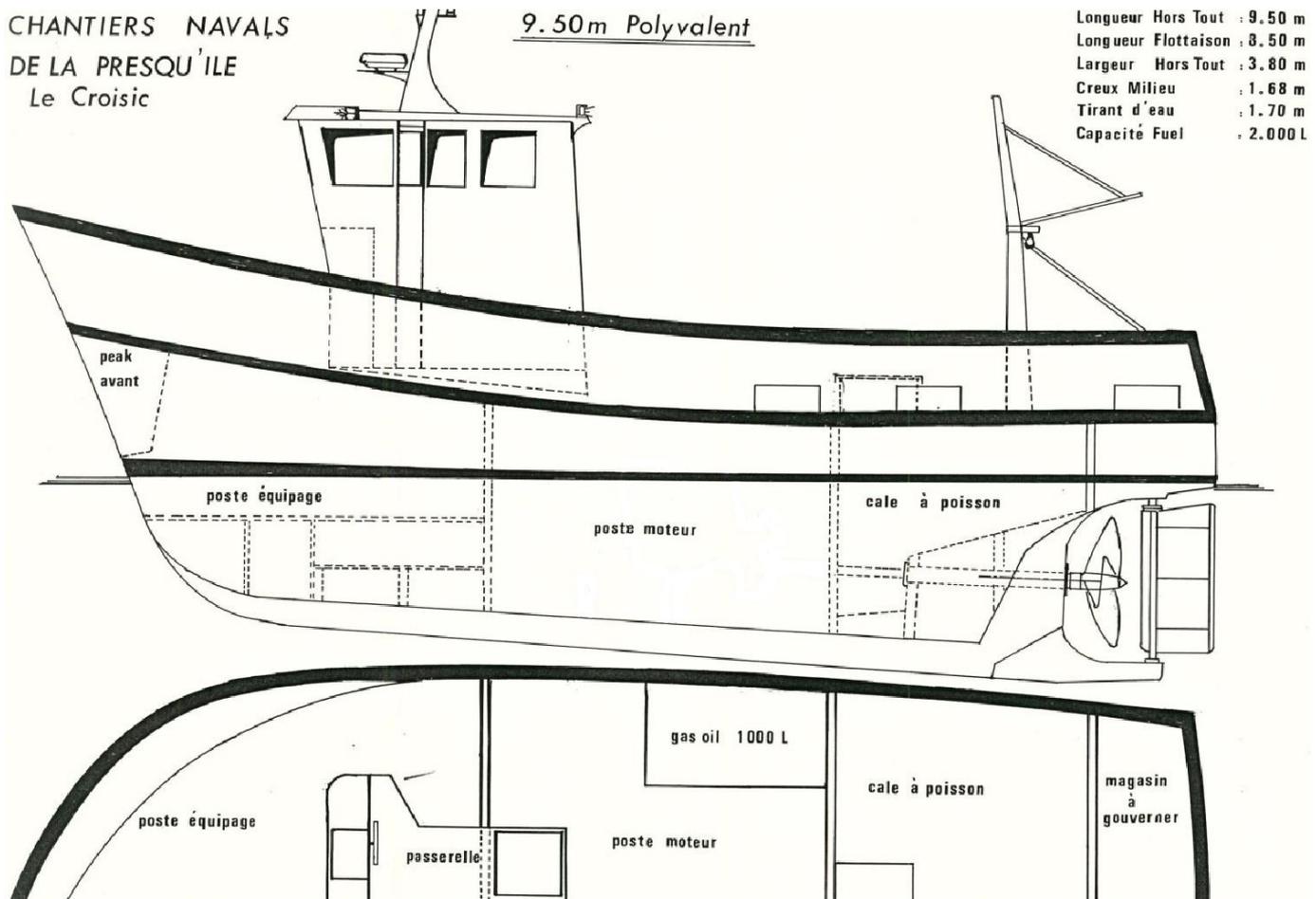


Plan type du navire

CHANTIERS NAVALS
DE LA PRESQU'ILE
Le Croisic

9.50m Polyvalent

Longueur Hors Tout : 9.50 m
Longueur Flottaison : 8.50 m
Largeur Hors Tout : 3.80 m
Creux Milieu : 1.68 m
Tirant d'eau : 1.70 m
Capacité Fuel : 2.000 L





Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
Téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - Télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411