



Rapport d'enquête

**Naufrage du chalutier *OPHÉLIE*
le 4 décembre 2018, en baie de Saint-Brieuc
(deux victimes)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juin 2019

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.

Naufrage du navire de pêche *OPHÉLIE* le 4 décembre 2018 en baie de Saint-Brieuc (deux victimes)

Navire



Caractéristiques principales du navire :

- Immatriculation : SB 755589
- Longueur HT : 10,97 m
- Largeur : 4 m
- Jauge brute (UMS) : 10,74
- Propulsion : 88 kW
- Coque : Bois
- Construction : 1989
- Permis de navigation : jusqu'au
31 janvier 2019

Contexte : navire armé en 3ème catégorie (20 milles de terre). Il pratique alternativement la pêche à la coquille et le chalut.

Les marées durent au maximum 24 heures ; au chalut l'*OPHÉLIE* pêche notamment de l'encornet, de la seiche et de la lotte.

La pêche à la coquille Saint-Jacques est ouverte de 10h00 à 10h45.

Stabilité : Une étude de stabilité a été réalisée en **avril 1999** par le cabinet d'architecture navale M.Y.D.I. pour un cas de chargement en bivalves.

Les résultats de l'étude sont jugés satisfaisants : le GM (hauteur métacentrique) moyen est de 0,708m (valeur répondant aux critères exigés par la

réglementation, avec un centre de gravité rehaussé de 35 cm pour prendre en compte d'éventuels dépassements des conditions de chargement).

Le franc-bord moyen (52,5 cm) est très supérieur à la valeur réglementaire (1/10ème de la largeur du navire).

Du fait de l'alternance quotidienne entre les deux métiers, les dragues ne sont pas débarquées lorsque le navire pêche au chalut. Les dragues franches (sans bâton) sont alors arrimées de chaque bord sur l'arrière. L'expérience de stabilité a été réalisée avec deux dragues de 150 kg (l'armateur précise que les dragues qui étaient à bord au moment de l'accident pesaient environ 300 kg chacune).

Le chalut est gréé sur l'enrouleur bâbord.

Entretien du navire : L'*OPHÉLIE* appartient depuis septembre 2017 à un armement comprenant deux autres navires. Au cours des visites annuelles, l'antenne du CSN de Saint-Malo à Paimpol ne rencontre pas de difficultés avec cet armement dont les navires sont bien entretenus.

Lors de la visite du 24 septembre 2018, la validité du permis de navigation a été limitée à 4 mois, en attente de la visite à sec qui n'avait pas été effectuée cette année. Une prescription concernant un défaut de circulation de l'eau à travers les anguillers a été levée.

En novembre 2018, le presse-étoupe de ligne d'arbre et la mèche du safran ont été resserrés ; la vanne de coque et les garnitures de frein du treuil ont été remplacées.

Équipage

Le **patron** était âgé de 31 ans. Titulaire des titres STCW obligatoires, du brevet de capitaine 200 et du permis de conduire les moteurs marins, il naviguait à bord de l'*OPHÉLIE* depuis octobre 2017 en qualité de patron mécanicien.

Le **matelot** était âgé de 44 ans. Titulaire des titres STCW obligatoires et du brevet de matelot de quart, il naviguait dans les fonctions de matelot ou de maître d'équipage depuis octobre 2001.

Tous deux étaient médicalement aptes pour toute fonction et toute navigation.

Les faits

Heures locales (UTC+1)

Le 3 décembre 2018

À **08h30**, appareillage de Saint-Quay-Portrieux pour la pêche à la coquille dans l'ouest du Petit Léjon (à proximité d'Erquy).

Retour à **12h43** pour livrer sa pêche (562 kg de coquilles Saint-Jacques).

À **18h00**, l'*OPHÉLIE* appareille de nouveau pour la pêche au chalut vers une destination décidée par le patron, entre Saint-Quay et le nord du Grand Léjon. En règle générale le patron assure le quart en permanence. Lorsqu'il n'est pas sur le pont, le matelot se repose sur un matelas en timonerie.

Vers **21h15**, le premier trait est viré (chaque trait dure environ deux heures auxquelles s'ajoute une demi-heure de tri).

Le 4 décembre 2018

Météorologie (origine sémaphore de Bréhat) :
Vent d'ouest force 4 - mer agitée - température de la mer : 10°C.

Marée : Pleine mer à 04h32 - coefficient 73. Le courant porte au sud-est (0,75 à 1 nœud).

L'*OPHÉLIE* continue sa pêche sans que des communications téléphoniques avec l'armateur ou VHF avec d'autres navires soient signalées.

À **02h37**, alors que le navire se trouve dans le nord de Saint-Quay-Portrieux à environ 8 milles, l'alerte est donnée par le CROSS Gris-Nez qui reçoit un premier signal de la balise COSPAS SARSAT du bord.

À **02h39**, le CROSS Gris-Nez reçoit le signal 406 Mhz de la balise COSPAS SARSAT. L'alerte est transmise au CROSS Corsen qui prend la coordination des secours.

Les tentatives d'appel VHF du CROSS vers l'*OPHÉLIE* restent sans réponse.

À **02h46**, le CROSS appelle l'armateur qui confirme que son navire est en pêche avec deux hommes à bord.

À **02h50**, diffusion d'un message MAYDAY RELAY.

À **02h56**, engagement d'un hélicoptère de la Marine nationale.

Les premières zones de recherche sont affectées aux moyens aériens, maritimes et terrestres qui vont être mobilisés.

À **02h57**, le navire de pêche *L'EVEREST* aperçoit la balise 406 de l'*OPHÉLIE*.

À **03h08**, *L'EVEREST* trouve un radeau de sauvetage vide ainsi que de nombreux débris à la surface de l'eau.

À **03h09**, les navires de pêche *TRISTALL II*, *CAP HORN*, *CASSIOPÉE* et *BEL HORIZON* se rendent sur zone.

À **03h18**, appareillage de la *SNS 156* avec l'armateur à son bord.

À **04h01**, décollage de l'hélicoptère de la Marine nationale.

À **04h13**, le navire de pêche *L'ANGEL* découvre des bacs à poisson et divers matériels qui flottent.

À **05h53**, une image qui semble correspondre à celle d'un navire couché sur le flanc apparaît sur l'écran du sondeur du *TRISTALL II*.

À **06h11**, engagement de la *SNS 211*.

À **06h27**, engagement de l'hélicoptère de la Sécurité civile DRAGON 50.

À **12h25**, des traces d'irisation sont signalées.

À 12h40, première plongée du GPD.

À 14h00, les plongées sont compliquées par le fort courant de marée.

À 16h44, une palanquée de plongeurs remonte avec un des deux hommes d'équipage, retrouvé dans la timonerie. Son corps est pris en charge par la SNS 090.

À 17h35, suspension des recherches en raison de la nuit.

Diffusion d'un message AVURNAV signalant la position de l'épave par 33 mètres de fond (48°47,52 nord - 002°44,02 ouest).

Conséquences

Naufrage du navire.

Le corps qui a été retrouvé dans la timonerie par les plongeurs est celui du matelot. L'expertise médicale a révélé un dosage d'alcoolémie nul mais un taux significatif de 9,8 ng*/mg de THC dans le sang, concluant à l'influence du cannabis au moment de l'accident (*ng : nanogramme).

Le corps du patron sera retrouvé dans le poste équipage le 28 décembre 2018 lors du renflouement du navire. L'examen médical qui a suivi révèle que sa mort n'est pas due à la noyade mais à un choc violent au thorax. Compte tenu du délai entre son décès et l'examen médical, les tests de dépistage d'alcoolémie et de drogue n'ont pas été effectués.

L'épave du navire sera détruite peu de temps après le renflouement.

Observations / Analyse

L'accident est survenu de nuit, sans témoins et sans que l'équipage ait tenté d'appeler de l'aide par radio, téléphone mobile ou déclenchement de l'ASN.

La perte de stabilité qui a entraîné le naufrage de l'OPHÉLIE est très probablement due à une gestion inadaptée de la croche du chalut sur une roche (cf. photo en annexe).

L'armateur de l'OPHÉLIE précise que le premier réflexe en cas de croche est de débrayer le moteur, afin de stopper le navire et diminuer son assiette pour donner du mou dans les funes. Dans un deuxième temps, essayer de virer. En dernière extrémité, les funes sont larguées et marquées d'une bouée pour être ultérieurement récupérées par un plongeur. La gestion de la croche dépend également de l'état de la mer et du courant.

Selon la typologie des croches, il s'agit d'une croche naturelle sur une roche pouvant être distinguée au sondeur. Avec de l'expérience, une roche plate peut également être devinée (*Les croches et les arts traïnants*, J.P. George).

Les plongées et le renflouement du navire ont permis de constater que :

- les freins des treuils sont serrés,
- les poupées des treuils ne sont pas embrayées,
- la commande des treuils est à 0,
- la propulsion est embrayée en arrière toute,
- le pilote automatique n'est pas enclenché,
- la commande de la pompe de cale n'est pas enclenchée.

De ces constatations on déduit que la réaction du marin de quart, seul en timonerie à ce moment-là, a été de battre en arrière pour extraire le chalut de la roche où il était croché. Aucune tentative n'a été faite pour virer ou filer les funes.

Concernant l'équipage, des faits contraires à ses habitudes ont également été constatés :

- le patron n'était pas à la timonerie au moment de l'accident,
- son téléphone portable était resté à la timonerie, alors qu'il ne s'en séparait généralement pas,
- le matelot n'était pas chaussé et était seul en timonerie.

L'armateur indique qu'il connaissait le patron depuis près de trois ans et qu'il a navigué avec lui lorsqu'il était matelot. Ils se sont croisés la veille de l'accident et il n'a pas remarqué un éventuel état de fatigue de celui-ci.

Le patron connaissait l'existence du bouton d'alerte ASN puisqu'une fausse alerte avait été émise précédemment, alors qu'il était à bord.

L'armateur précise qu'il a recruté le matelot pour son calme et son efficacité à bord.

L'armateur est surpris par l'absence de réaction de l'équipage pour faire face à une croche.

Ce manque de réaction est sans doute imputable :

- à l'absence du patron en timonerie au moment de la croche,
- aux effets du cannabis sur les capacités cognitives du matelot, provoquant un allongement de son temps de réaction et une mauvaise coordination de ses mouvements, alors qu'il était confronté à une situation nécessitant la pleine possession de ses moyens.

Un enregistrement vidéo de quelques minutes, antérieur de plusieurs semaines à l'accident, et montrant différents angles de vue du navire en mer, a été transmis au *BEA*mer. Certaines vues font apparaître, de manière fugitive, la manche à incendie sous pression arrosant le pont de franc-bord et, semble-t-il, le dessous des sacs de coquilles empilés sur l'arrière du pont.

Le *BEA*mer n'est cependant pas en mesure d'établir un lien de cause à effet entre ces images et le naufrage du navire.

Conclusions

Le chavirage n'a été précédé d'aucune tentative d'appel de détresse ; il a donc dû être très rapide et inattendu.

En l'absence de survivants et d'éléments concrets, le *BEA*mer ne peut pas émettre d'autre hypothèse sur la cause du naufrage qu'une gestion infructueuse de la croche.

Enseignements

1. 2019-E-05 : les navires non équipés de treuils débrayables depuis la timonerie sont plus vulnérables en cas de croche.
2. 2019-E-06 : les équipages des navires de pêche doivent avoir conscience des risques encourus lorsque leur capacité de réaction est diminuée par la consommation de cannabis.

Liste des abréviations :

ASN	: Appel Sélectif Numérique
AVURNAV	: Avis Urgent aux Navigateurs
CSN	: Centre de Sécurité des Navires
GPD	: Groupe des Plongeurs Démineurs (de la Marine)
SNS	: Canot de la Société Nationale de Sauvetage en Mer
STCW	: Standard Training Certificate for Watchkeeping



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le 05 DEC. 2018

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 le naufrage du navire de pêche *OPHÉLIE*, survenu 04 décembre 2018 en baie de Saint-Brieuc.

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.

François-Xavier RUBIN DE CERVENS
Directeur Adjoint 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

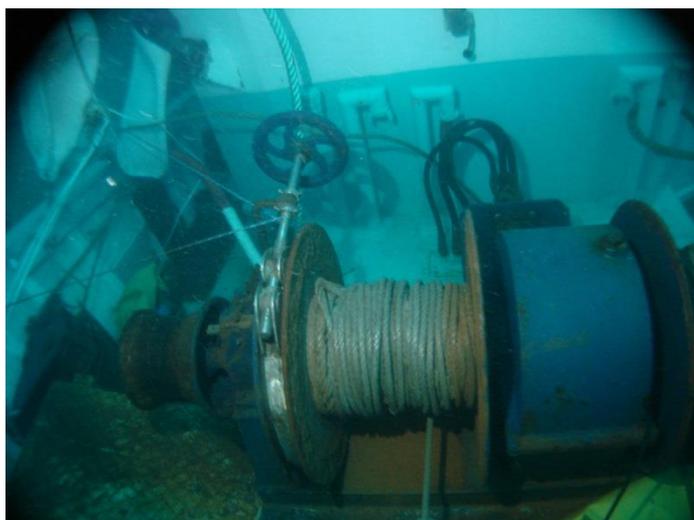


Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Croche du chalut (source : vidéo GPD)



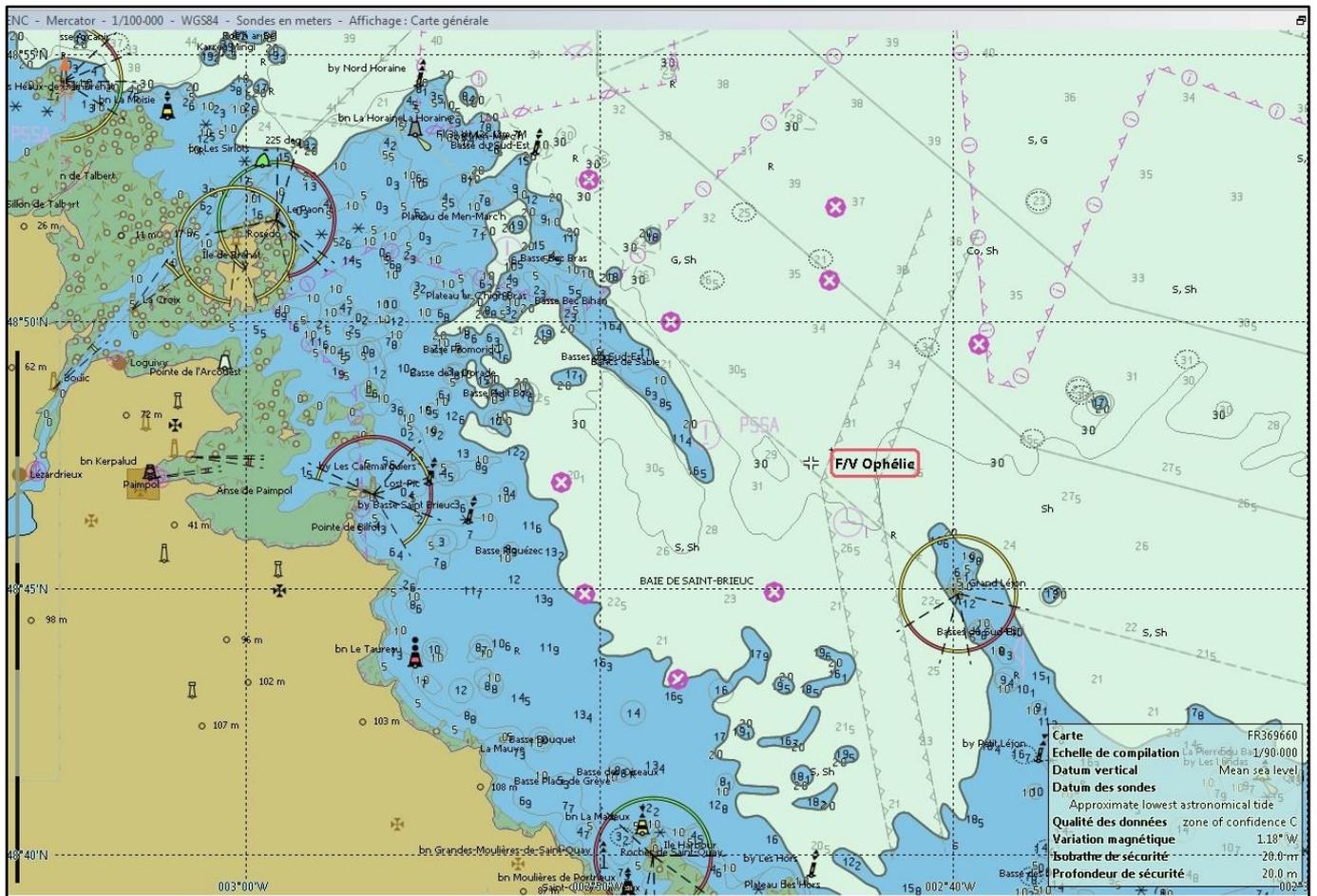
Treuil bâbord et tribord (source : vidéo GPD)



Commande moteur sur arrière (source : vidéo GPD)



Position du naufrage





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

