



Rapport d'enquête technique

GOURINIS

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

NAUFRAGE

DU NAVIRE A PASSAGERS

GOURINIS

SURVENU LE 30 AVRIL 2007

AU LARGE DE LA PRESQU'ÎLE DE QUIBERON

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 n° 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 6
2	NAVIRE	Page 6
3	ÉQUIPAGE	Page 7
4	CHRONOLOGIE	Page 7
5	FACTEURS DU SINISTRE	Page 9
	5.1 Facteurs naturels	Page 9
	5.2 Facteurs matériels	Page 10
	5.3 Facteur Humain	Page 10
6	MESURES PRISES	Page 11
7	RECOMMANDATIONS	Page 12

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Dossier photographique
- C. Cartographie

Liste des abréviations

BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
CROSS	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
GPS	:	Système de navigation par satellites (<i>Global Positioning System</i>)
RIPAM	:	Règlement International de Prévention des Abordages en Mer
VHF	:	Très hautes fréquences (<i>Very High Frequency</i>)

1 CIRCONSTANCES

Le lundi 30 avril 2007, le navire à passagers *GOURINIS* appareille du port de l'île de Houat à 12h10 avec 29 passagers pour rallier Port Maria à Quiberon.

Le capitaine décide d'emprunter le Chenal dit des « Pêcheurs ».

A environ 12h30, le navire talonne sur le récif « Des Trois Pierres » marqué par une tourelle Cardinale Nord. Une voie d'eau importante s'étant déclarée dans le compartiment machine, le capitaine prend la décision de faire évacuer le navire en utilisant les moyens de sauvetage du bord.

A 12h54, l'ensemble des passagers est évacué et recueilli sain et sauf par les moyens de secours.

Le *GOURINIS* dérive et sombre définitivement vers 16h30 dans les parages de « La Teignouse ».

2 NAVIRE

Le *GOURINIS* est un navire à passagers, propriété du Conseil Général du Morbihan, armé par la Société Morbihannaise de Navigation.

Il a été construit en 1979 dans un chantier norvégien et francisé en 1987.

Il s'agit d'un catamaran à coque en aluminium dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- Longueur hors tout : 25,38 mètres ;
- Largeur : 9,28 mètres ;
- Creux : 3,49 mètres ;
- Tirant d'eau (milieu) : 1,45 mètre ;
- Tirant d'eau AR : 2 mètres environ ;
- Jauge brute : 190.

Il est propulsé par deux moteurs diesel d'une puissance unitaire de 845 kilowatts.

Le permis de navigation en 3^{ème} catégorie pour un maximum de 194 passagers a été renouvelé le 19 septembre 2006 (validité jusqu'au 14 septembre 2007) à l'issue de la visite annuelle effectuée le 15 septembre 2006.

Le *GOURINIS* est équipé de 2 radars, d'un GPS (sans table traçante), d'un sondeur, d'un compas de route et de 3 postes radio VHF.

Toutes les alarmes sont à la passerelle ; il n'y a pas de quart à la machine.

3 EQUIPAGE

Le *GOURINIS* est armé par un équipage de 4 personnes :

- Le capitaine, âgé de 50 ans, est titulaire du brevet de capitaine 3000 obtenu en 2002.

Il s'agit d'un marin expérimenté qui exerce sur les navires de transport à passagers depuis plus de 10 ans.

- Le chef mécanicien, âgé de 42 ans, est titulaire du brevet de chef mécanicien 3000, obtenu en 2002.
- Deux matelots disposant des titres de qualification requis pour ce genre de navigation.

4 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

Le **lundi 30 Avril 2007**, à **12h10**, le *GOURINIS* appareille du port de l'île de Houat avec 29 passagers à bord, pour se rendre à Quiberon.

Les conditions météorologiques sont bonnes (vent quasi-nul - mer calme), avec toutefois un risque de brume susceptible de compromettre la visibilité. La basse mer étant à 11h00 (coefficient de 75), la traversée se fait en début de flot. Le navire fait route à environ 18/19 nœuds.

Le Capitaine emprunte le chenal dit « Des Pêcheurs ».

Dès la sortie du port, il met le cap sur la tourelle cardinale Sud « Er Pondeu » en contournant « La Chaussée de Béniguet » par le Nord.

En arrivant par le travers de la balise précitée, la brume tombe, la visibilité n'est plus que d'une dizaine de mètres, le capitaine réduit sa vitesse à 13/14 nœuds.

Il laisse la balise « Er Pondeu » sur son tribord et vient chercher le Nord de la balise des « Trois Pierres » qu'il laisse par bâbord.

Vers **12h30**, au moment où il effectue sa giration pour venir chercher la tourelle le « Four » cardinale Sud, le navire talonne sur une tête de roche du haut-fond des « Trois Pierres ».

Une voie d'eau importante se déclare immédiatement au niveau du compartiment machine tribord ; le chef mécanicien, descendu immédiatement, constate qu'étant donné la rapidité de l'envahissement, il ne peut mettre en œuvre les moyens d'assèchement.

A **12h45**, le capitaine alerte le CROSS Étel de l'accident.

A **12h54**, il fait procéder à l'évacuation du navire. Celle-ci s'effectue en bon ordre, en moins de 15 minutes, à l'aide du dispositif d'évacuation en mer et des radeaux sous la conduite de l'équipage.

A **13h02**, l'ensemble des passagers et l'équipage du *GOURINIS* sont recueillis sains et sauf par les moyens présents sur zone.

Le *GOURINIS* s'enfonce progressivement par l'arrière et dérive vers le Plateau de « La Teignouse ».

A **16h32**, il s'immobilise et sombre définitivement.

Une entreprise sera chargée, après une mise en demeure du Préfet Maritime, de tenter de renflouer l'épave. Cette tentative échouera en raison du mauvais temps. Le navire sera découpé ultérieurement.

5 DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEAMer* 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 *BEAMer* 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'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 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.

5.1 Facteurs naturels

Les conditions météorologiques sont bonnes (vent du 160 force 2, mer 2). Toutefois, des bouchons de brume occasionnels peuvent rendre la visibilité quasi-nulle par instants.

C'est ce qui se produit au moment où le *GOURINIS* se trouve dans la partie la plus délicate du chenal (faible largeur, peu de profondeur en raison de l'heure de la marée) et où il doit modifier sa route pour rejoindre la balise du « Four ».

Les enquêteurs ont retenu l'absence de visibilité comme **facteur certain et aggravant** de l'accident.

5.2 Facteurs matériels

Aucun élément ni défaillance matérielle des appareils de navigation ne sont à l'origine de l'accident.

Pour expliquer l'évènement, le capitaine souligne l'extrême sensibilité de la commande de barre électrique (tiller) qui, selon lui, a amplifié l'effet de giration et conduit le navire sur la tête de roche des « Trois Pierres ».

Lors de la visite annuelle du 15 septembre 2006, il avait été prescrit l'embarquement d'une motopompe de manière permanente sous huit jours, motivé par un mauvais fonctionnement croisé bâbord / tribord du système d'assèchement du navire. Le jour de l'accident, cette pompe n'était pas à bord. Selon les enquêteurs, cela n'a sans doute pas eu d'incidence dans le cas considéré du fait de l'importance de la brèche, mais aurait pu s'avérer essentiel dans d'autres cas de figure.

5.3 Facteur humain

L'accident du *GOURINIS* résulte du cumul de plusieurs facteurs liés à la navigation :

- La route du chenal des « Pêcheurs » n'est pas reconnue par les instructions nautiques qui recommandent d'éviter les passages de « La Teignouse » et du « Béniguet » par temps bouché ou incertain. Elle présente d'importantes difficultés de navigation dues à l'étroitesse des passages, la présence des hauts-fonds et la quasi impossibilité de mouillages d'urgence. Néanmoins, l'utilisation de cette route est quasi-systématique de la part des capitaines. Ces derniers motivent leur choix, d'une part par un gain de temps et d'autre part par le souci de privilégier le confort des passagers, car il permet de bénéficier de l'abri de « La Chaussée de Béniguet » qui protège contre une houle venant du large.
- La décision d'emprunter cette route une heure et demie après la basse mer, alors qu'il y a sur zone des nappes de brume, est apparue aux enquêteurs comme un **facteur déterminant**. Il convient en outre de noter l'absence de houle ce jour là.

- Dans ces conditions, la vitesse élevée du *GOURINIS*, alors que la visibilité avait brusquement diminué et qu'il franchissait une zone délicate, a constitué un **facteur aggravant**. Une vitesse plus faible aurait été plus conforme au RIPAM, en particulier à sa règle 19, et aurait sans doute pu amoindrir l'impact du choc et limiter l'importance de la voie d'eau.
- La sensibilité de la commande électrique de barre à laquelle fait allusion le capitaine est probablement **le facteur déclenchant** du sinistre. Toutefois, embarqué à bord de ce navire depuis plusieurs mois, celui-ci aurait dû en tenir compte et ne pas entamer son évolution en étant si près des hauts-fonds des « Trois Pierres ».
- En tout état de cause, de l'avis des enquêteurs, l'utilisation de cette route est à déconseiller pour les navires transportant des passagers.

6 MESURES PRISES

Postérieurement à l'accident, des recommandations, tirées de l'expérience des capitaines pratiquant la ligne, ont été édictées par l'Armement assurant à l'époque l'exploitation de la ligne :

- ne pas emprunter le chenal secondaire par visibilité inférieure à 0,5 mille et, de ce fait, emprunter le chenal principal en période estivale, ou aller à Port-Haliguen au lieu de Port-Maria en période hivernale, le navire n'étant pas habilité à naviguer en zone B (division 223) ;
- au delà de force 7 WSW établi, privilégier l'arrivée du navire à Port-Haliguen, tant pour la sécurité du navire que pour le confort des passagers. Cette décision doit être prise dès le départ d'Hoëdic afin d'informer les passagers et d'organiser l'arrivée. Il est toutefois précisé que par mauvais temps (mer forte mais praticable), le chenal principal qui passe sur les hauts fonds lève une mer plus dangereuse que dans le chenal secondaire, mieux abrité, donc plus confortable ;
- les deux tourelles n'étant pas éclairées la nuit, la pose de bandes réfléchissantes fluorescentes permettraient de les identifier plus facilement.

7 RECOMMANDATIONS

L' accident du *GOURINIS*, survenu par beau temps, n'a pas eu de conséquences en terme de vies humaines étant donné le nombre peu élevé de passagers et le très bon comportement de l'équipage postérieurement à l'accident. Néanmoins, avec des circonstances météorologiques plus défavorables et 194 passagers à bord, cet accident aurait pu prendre un tour plus dramatique.

Le *BEA*mer recommande :

Aux Armements assurant la ligne :

7.1 De veiller par une instruction interne à la compagnie, ou toute autre disposition, à ce que leurs capitaines soient toujours en mesure de choisir la route la plus sûre. L'exploitant de la ligne ayant changé depuis le 1^{er} janvier 2008, le BEA recommande au nouvel armateur de prendre en compte les observations relatives au choix des routes et du port de destination, telles qu'elles figurent au point 6 du présent rapport.

Aux capitaines :

7.2 De veiller à adapter en toutes circonstances la conduite de leur navire aux conditions rencontrées (veille, vitesse).

Liste des annexes

- A. Décision d'enquête**
- B. Dossier photographique**
- C. Cartographie**

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le **10 MAI 2007**
N/réf. : BEAmer/IGSAM/MTETM

00 0 13 4



Le Directeur

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 18 juillet 2005 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le SITREP N° 0004 NP 3004 SAR OMI 3059 établi le 30 avril 2007 par le CROSS Étrel ;
- Vu** le compte-rendu d'événement de mer établi le 1^{er} Mai 2007 par le Centre de Sécurité des Navires de Lorient ;

D É C I D E

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant le naufrage, survenu le 30 avril 2007 au large de la presqu'île de Quiberon, du navire à passagers *GOURINIS* immatriculé à Lorient sous le n° 687745, pavillon français.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que ces événements comportent pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment le titre III de la loi sus-visée et de la résolution A.849 (20) de l'Organisation Maritime Internationale.

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

BEAmer

Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
télécopie : 33 (0) 1 40 81 38 42
Bea-Mer@equipement.gouv.fr

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Marc SCHINDLER

Dossier photographique



12h54 : déclenchement des toboggans et des radeaux de sauvetage.



Vue du toboggan permettant l'évacuation des passagers et des deux radeaux de sauvetage.



Vue tribord du navire se remplissant d'eau, le radeau tribord est toujours vide.
L'évacuation n'est pas terminée.



La balise « Er Pondeu » est en arrière plan. Le navire dérive vers la tourelle de « La Teignouse ».



Vue du *GOURINIS* à la dérive.



Le navire se rapproche de la zone rocheuse de « La Teignouse ».



Le canot de sauvetage de Quiberon est à proximité du *GOURINIS* qui s'enfonce progressivement par l'arrière.



GOURINIS en train de couler.



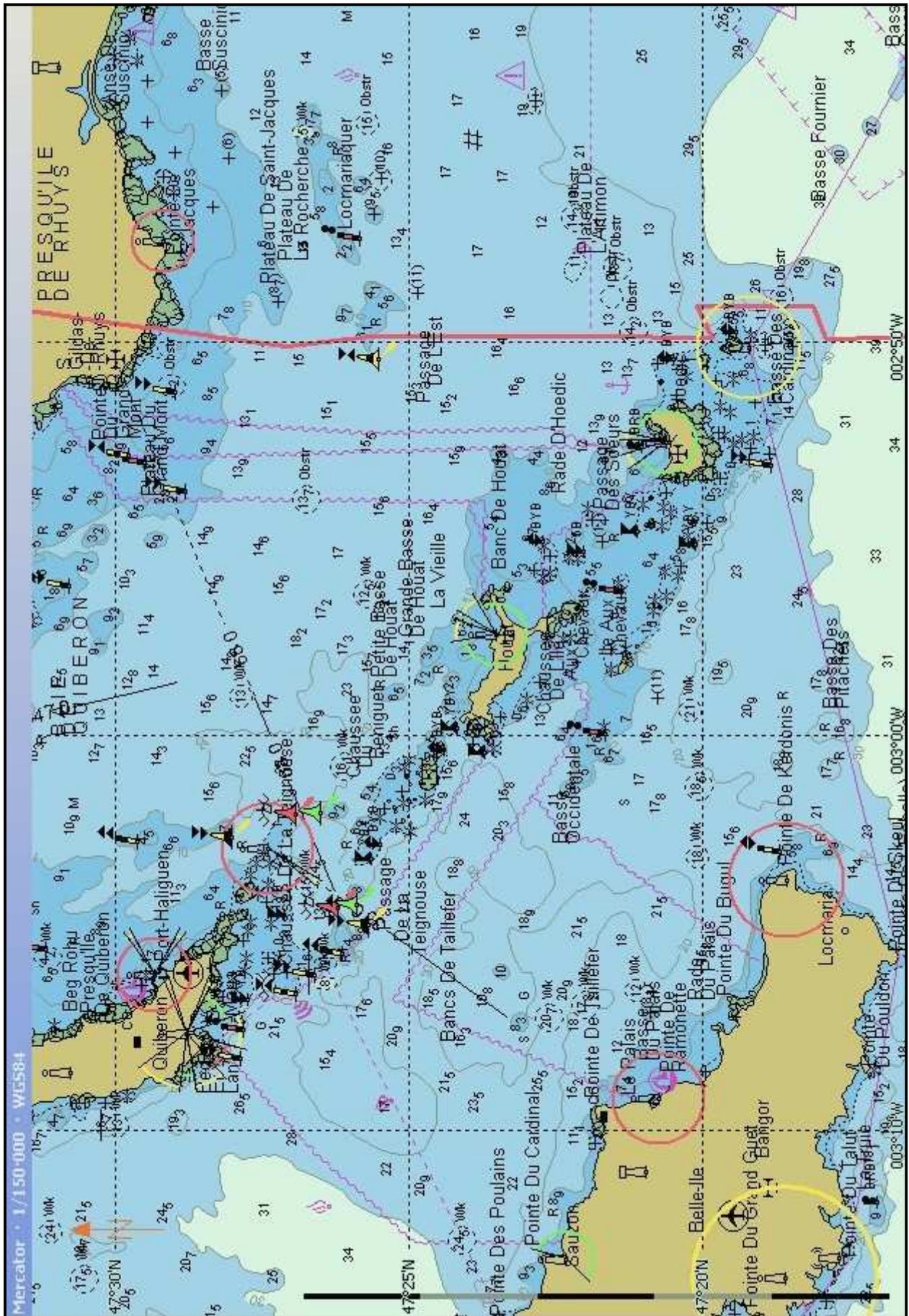
Une partie des passagers est récupérée par l'équipage d'un catamaran de plaisance.

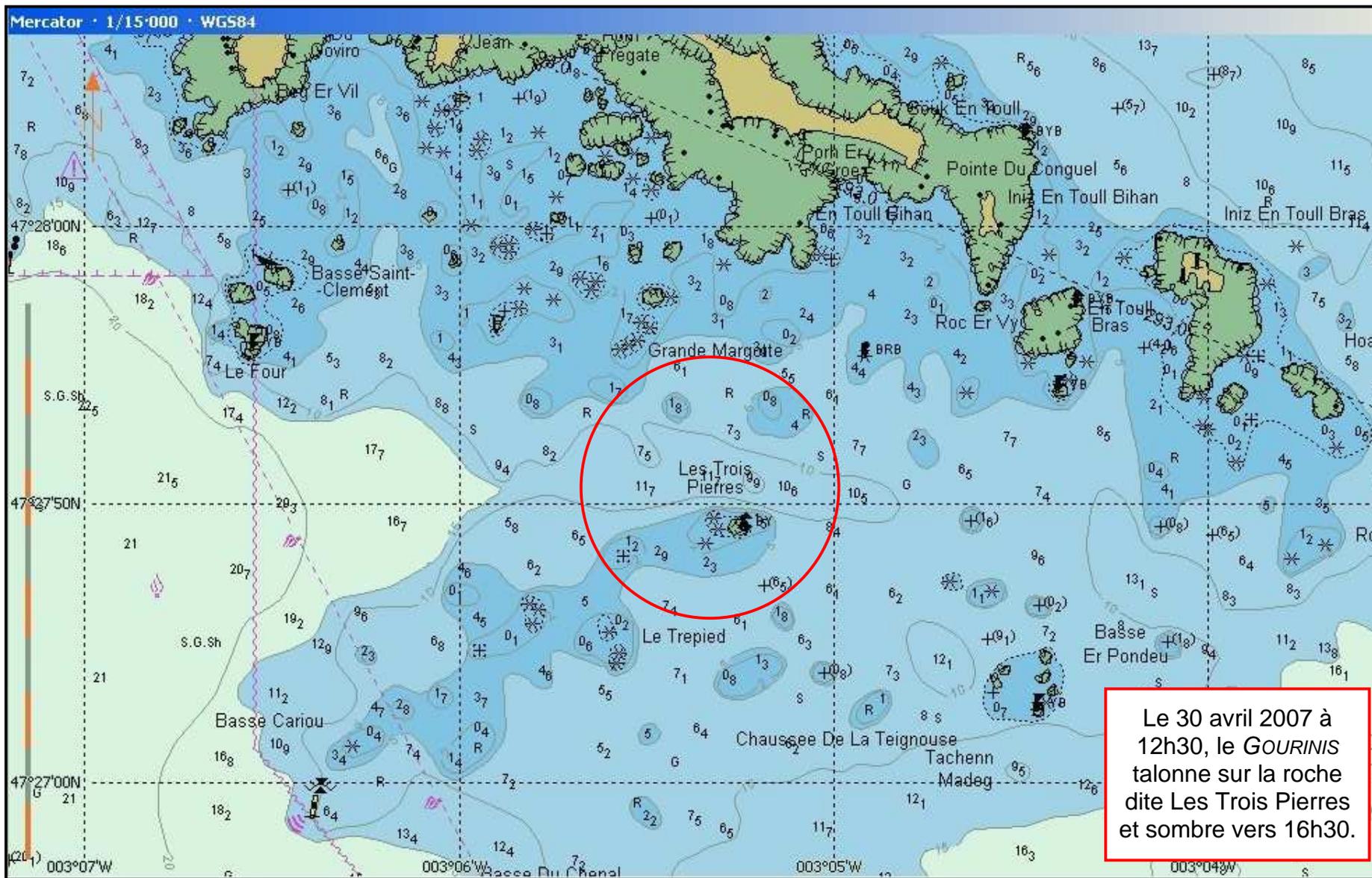


Hélice et arbre tordu lors du passage sur les roches des Trois Pierres.



Cartographie







Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable
et de l'Aménagement du territoire

Bureau d'enquêtes sur les événements 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