



Rapport d'enquête technique

OWEN

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

NAUFRAGE

DU CHALUTIER

OWEN

SURVENU LE 11 JUILLET 2006

AU LARGE DES HEAUX DE BREHAT

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	CONTEXTE	Page 6
3	NAVIRE	Page 6
4	EQUIPAGE	Page 7
5	CHRONOLOGIE	Page 8
6	FACTEURS DU SINISTRE	Page 9
7	DISPOSITIONS PRISES	Page 11
8	RECOMMANDATIONS	Page 11

ANNEXES

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

Liste des abréviations

- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
- CRS** : Commission Régionale de Sécurité
- GM** : Distance Métacentrique
- VFI** : Vêtement à Flottabilité Intégrée
- VHF** : Ondes métriques (*Very High Frequency*)

1 CIRCONSTANCES

Dans la nuit du 10 au 11 juillet 2006, le chalutier *OWEN* (SB 425699) est en pêche au chalut de fond dans le secteur des Héaux de Bréhat. Alors qu'il effectue son quatrième trait, le chalut croche sur le fond, le navire prend une forte gîte puis est envahi par l'arrière et sombre rapidement.

Les deux hommes d'équipage, qui ont pu prendre place dans le radeau de sauvetage, sont recueillis sains et saufs quelques heures plus tard par un navire de pêche du quartier de Paimpol.

2 CONTEXTE

L'*OWEN* est un navire de pêche artisanale dont le patron est propriétaire. Il pratique essentiellement les arts traînants : dragues à coquilles Saint-Jacques l'hiver sur le gisement de la Baie de Saint-Brieuc et chalut de fond le reste de l'année sur une zone plus étendue. Les apports sont vendus à la criée de Saint-Quay-Portrieux.

Au moment de l'accident, le vent était orienté à l'Ouest, force 5, la mer agitée avec une houle de Nord-Ouest et la visibilité de 3 milles environ. Il y a lieu de noter que l'événement s'est produit en période de vives eaux (coefficient 78) environ une heure après la basse mer, d'où un courant de flot, qui dans ce secteur peut atteindre plus de 3 nœuds.

3 NAVIRE

L'*OWEN* est un navire à coque en bois, construit en 1978, dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- Longueur hors tout : 12,00 m ;
- Largeur : 5,00 m ;
- Jauge brute : 9,94 tonneaux.

Il est propulsé par un moteur diesel d'une puissance de 161 kW.

Il s'agit d'un navire de formes traditionnelles avec passerelle à l'avant puis la machine et la cale à poisson et à l'extrême arrière un portique muni d'un enrouleur à chalut à double bobine.

Le navire a subi sa dernière visite annuelle le 30 juin 2006, toutefois, la validité du permis de navigation en 3^{ème} catégorie a été limitée au 11 août 2006, certaines prescriptions restant à effectuer concernant notamment le renouvellement du certificat de franc-bord.

Les conditions d'exploitation mentionnées sur le permis de navigation sont les suivantes :

- chalut : matériel de pêche 2,5 T - Pontée : 0,5 tonne ;
- coquilles : matériel de pêche 2,1 T - Pontée : 1 tonne.

Il est en outre précisé sur ce document que les matériels de dragage et de chalutage ne peuvent être embarqués de façon concomitante. Ces conditions ont été fixées par la CRS de Bretagne à la suite d'une expérience de stabilité effectuée en Août 2002. Les résultats avaient donné un GM de 0,468 m en version coquillier et de 0,456 m en version chalut de fond (déplacement lège de 35,8 tonnes). (Incidemment, on notera qu'à l'origine, lors de son exploitation en Vendée, ce navire avait été autorisé à pratiquer le chalut pélagique, avec une pontée de 5 tonnes).

En ce qui concerne la drome de sauvetage, l'*OWEN* est équipé d'un radeau pneumatique de sauvetage, placé provisoirement sur le pont derrière la passerelle (il s'agit en fait d'un engin de remplacement en attendant la livraison du radeau classe V nouveau modèle).

4 EQUIPAGE

L'*OWEN* est armé à la petite pêche par un équipage de deux hommes :

- le patron, âgé de 29 ans, titulaire du certificat de capacité obtenu en 1999 ; il commande ce navire depuis six ans ;
- le matelot, âgé de 34 ans, ne possède pas de titre de formation professionnelle ; c'est néanmoins un marin-pêcheur confirmé, possédant plus de dix ans d'expérience .

5 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

Le **10 juillet 2006**

A **17h00**, l'*OWEN* appareille de Saint-Quay-Portrieux à destination de ses lieux de pêche dans le secteur des Héaux de Bréhat ; c'est une zone difficile que le patron ne pratique pas régulièrement.

Vers **19h00**, le chalut est filé par une profondeur d'environ 50 mètres ; la longueur de fune (diamètre 16 mm) est de l'ordre de 140 mètres.

S'agissant de fonds accidentés, le navire travaille avec un chalut dit « canadien », c'est à dire avec un bourrelet muni de gros diabolos à roulettes pour passer dans les roches ; la vitesse de traîne est d'environ 2 nœuds.

Le **11 juillet 2006**

Vers **03h00**, au quatrième trait l'*OWEN* gouverne cap au Nord. Le patron décide de venir sur bâbord, pour reprendre en sens inverse la traîne qu'il vient d'effectuer, et en mettant un peu de gaz pour aider la giration. C'est à ce moment que le chalut croche sur le fond. Le navire gîte immédiatement sur bâbord, puis s'enfonce par l'arrière. La cale à poisson est envahie car le panneau de fermeture, non fixé, est tombé du fait de la gîte. L'*OWEN* sombre, sans que le patron, qui a perdu l'équilibre lors de la croche, ait pu actionner le signal de détresse, ni prendre la VHF portable.

Le matelot a eu le temps de larguer le radeau de sauvetage et de le déclencher ; les deux naufragés y prennent place.

Ils sont recueillis quelques heures plus tard, après avoir dérivé vers le Sud, par un navire de pêche du quartier de Paimpol et débarqués sains et saufs à Pors-Even.

Début Septembre, l'épave de l'*OWEN* est localisée et investiguée par un chasseur de mines de la Marine Nationale.

Dans le courant du mois d'Octobre, sur requête de la Préfecture Maritime, une plongée est effectuée afin de remonter le chalut flottant entre deux eaux, au dessus de l'épave, laquelle n'a pas été renflouée (il s'agit en fait d'un chalut de réserve qui n'était pas sur l'enrouleur, mais stocké sur le pont).

6 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.

6.1 Facteurs naturels

Si l'état de la mer était maniable, la présence d'une forte houle de Nord-Ouest a contribué à accélérer l'invasion du navire puisque la cale était ouverte, le panneau de fermeture n'étant plus à poste.

Le relief accidenté des fonds et la force du courant ralentissant le navire au moment de la giration sont vraisemblablement à l'origine de la croche.

Le rapport du commandant du chasseur de mines n'indique pas de point de croche évident, mais souligne qu'il s'agit de fonds irréguliers, avec quelques marches rocheuses d'environ 50 cm, ce qui peut suffire à bloquer un panneau de chalut.

En conséquence, ces contraintes naturelles peuvent être considérées comme des **facteurs conjoncturels aggravants** du naufrage.

6.2 Facteurs matériels

Aucune défaillance matérielle n'est à l'origine de l'accident.

En ce qui concerne la stabilité (cf. paragraphe III), les conditions prescrites sur le permis de navigation étaient respectées et les caisses à combustible étaient pratiquement pleines. L'accident ne paraît donc pas imputable à un défaut de stabilité.

S'agissant du radeau de sauvetage (qui s'est gonflé normalement), le fait qu'il ait été placé sur le pont, à portée immédiate du matelot, a probablement sauvé la vie de l'équipage qui ne portait pas de VFI.

6.3 Facteur humain

Le patron de l'*OWEN* a visiblement été surpris par la soudaineté de la croche, puisqu'il est tombé lorsque le navire a gîté. A son avis, c'est le panneau bâbord qui a dû crocher. Les freins de travail étant serrés à bloc, il n'était pas possible de donner du mou sur les câbles et seule une action sur le moteur pouvait être tentée, ce qu'a fait le patron en mettant au point mort le moteur de propulsion.

Le fait d'entreprendre une giration sur ces fonds accidentés en venant face au courant ne pouvait qu'accroître le risque de croche.

Ces éléments ont été retenus comme des **facteurs certains et déterminants**.

6.4 Synthèse

Cet accident succède à de nombreux autres événements du même type, dont les enquêteurs du *BEA*mer ont déjà eu à connaître.

Qu'il s'agisse de chalut ou de dragues, les croches d'engins sont fréquentes et se traduisent dans la plupart des cas, sauf réaction instantanée et appropriée, par la perte totale du navire.

Dans le cas présent, une croche sur des fonds accidentés, un courant et une houle importants, une cale ouverte, ont conduit en quelques minutes à une situation sans issue.

7 DISPOSITIONS PRISES

[Le port du VFI a été rendu obligatoire par le décret du 21 août 2007.](#)

8 RECOMMANDATIONS

[Aux organismes professionnels et de formation](#)

8.1 Le *BEA*mer recommande de renforcer la sensibilisation des patrons-pêcheurs pratiquant les arts traînants à la prévention spécifique des croches et de leurs conséquences.

[Aux patrons-pêcheurs](#)

8.2 Le *BEA*mer rappelle de maintenir fermés à la mer les panneaux de cale et les portes extérieures, notamment en action de chalutage.

LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Dossier navire

C. Cartographie

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le 01 AOUT 2006
N/réf. : BEAmer/IGSAM/MTETM
00 0 15 6



DÉCISION

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 SAR N° 384 NP 1107 établi le 11 juillet 2006 par le CROSS CORSEN ;

DECIDE

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant le naufrage du chalutier-coquillier *OWEN*, immatriculé à Saint Brieuc sous le N° 425699, survenu dans la nuit du 11 juillet 2006 au large de Paimpol.

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 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 en chef
de 1^{ère} classe des affaires maritimes
Germain VERLET
Directeur du BEAmer p.i.

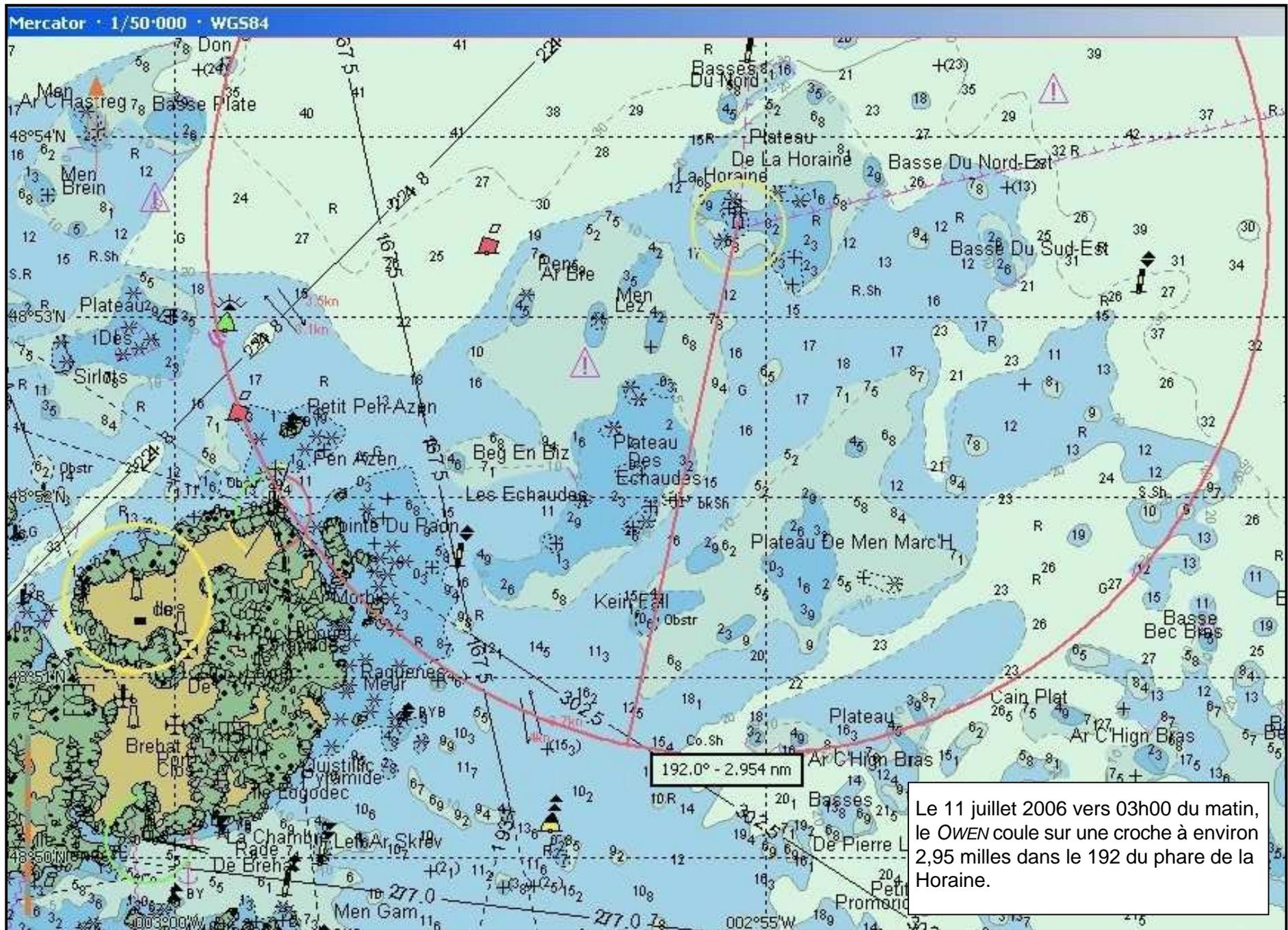
Dossier photographique



Photo : Philippe Malpertu

Le OWEN à quai en mars 2006.

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