



Rapport d'enquête technique

***TRUGAREZ
POURQUOI PAS***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

NAUFRAGE

DU CHALUTIER-COQUILLIER

TRUGAREZ

APRES

ABORDAGE

AVEC LE CASEYEUR POLYVALENT

POURQUOI PAS

SURVENU LE 27 FEVRIER 2008

EN BAIE DE SAINT-BRIEUC

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, de la Résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) adoptée le 16 mai 2008 et portant Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents).

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	7
4	EQUIPAGE	Page	7
5	CHRONOLOGIE	Page	8
6	FACTEURS DU SINISTRE	Page	9
7	RECOMMANDATIONS	Page	12

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Dossier photographique
- C. Cartographie et reconstitution
- D. Paramètres océano-météorologiques

Liste des abréviations

AIS	:	Système d'identification automatique des navires (<i>Automatic Identification System</i>)
BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
CROSS	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
OMI	:	Organisation Maritime Internationale
RIPAM	:	Règlement International pour prévenir les abordages en mer
SITREP	:	<i>SITuation REPort</i>
SMDSM	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
SNS	:	Société National de Sauvetage
SNSM	:	Société National de Sauvetage en Mer
TU	:	Temps Universel
tx	:	Tonneaux
UTC	:	Temps Universel Coordonné (<i>Universal Time Coordinated</i>)
VFI	:	Vêtement à Flotabilité Intégrée
VHF	:	Très haute fréquence (<i>Very High Frequency</i>)

1 CIRCONSTANCES

Le mercredi 27 février 2008 est un jour de pêche à la coquille Saint-Jacques en baie de Saint-Brieuc. Dans le but de préserver la ressource, cette activité est très réglementée. Elle se pratique deux à trois jours par semaine, du mois d'octobre au mois d'avril. Les jours où la pêche est autorisée, la coquille est draguée aux heures définies, pendant seulement 45 minutes, par plus de deux cents coquilliers qui opèrent sous étroite surveillance maritime et aérienne.

Le *POURQUOI PAS* a commencé sa journée en relevant une dizaine de filières de casiers à bulots, avant de se rendre sur les lieux où la coquille est draguée ; le *TRUGAREZ* quant à lui est sorti uniquement pour la marée de coquille.

L'abordage entre les deux navires survient quelques minutes après la fin de la période de pêche, au moment où la flottille se disperse pour rejoindre les différents ports de la baie où les captures sont commercialisées.

La brèche due à l'abordage étant importante, le *TRUGAREZ* coule rapidement. Son équipage, indemne, embarque à bord du *POURQUOI PAS*.

2 CONTEXTE

Le *TRUGAREZ* est un chalutier-coquillier de Perros-Guirrec qui relâche à Saint-Quay-Portrieux pendant la saison de la coquille Saint-Jacques. Propriété de son patron, il est armé à la petite pêche.

Le *POURQUOI PAS* est un caseyeur polyvalent de Loguivy de la Mer. Il est en copropriété entre le patron et son père.

3 NAVIRE

Les caractéristiques principales sont les suivantes :

	<i>TRUGAREZ</i>	<i>POURQUOI PAS</i>
➤ Quartier et immatriculation	: PL 176280	PL 333338
➤ Type de navire	: Chalutier-coquiller	Caseyeur polyvalent
➤ Année de construction	: 1974	1975
➤ Matériau coque	: bois	bois
➤ Longueur H.T. (m)	: 11,98	10,94
➤ Largeur H.T. (m)	: 4,36	4,27
➤ jauge (U.M.S.)	: 16,68	11,01
➤ Déplacement (t)	: 38	22
➤ Puissance de propulsion (kW)	: 147	147
➤ Pilote automatique	: Non	Oui
➤ Catégorie de navigation	: 3 ^{ème}	3 ^{ème}
➤ Type de pêche	: Petite pêche	Petite pêche
➤ Equipage	: 2 + 1 stagiaire	3
➤ MMSI	: 227647380	227638420
➤ Titres en cours	: Oui	Oui

4 EQUIPAGE

4.1 TRUGAREZ

Après avoir été matelot à bord de chalutiers et coquilliers pendant plusieurs années, le patron (31 ans) exerce cette fonction depuis trois ans. Il est titulaire des titres requis. Avec son permis de conduire les moteurs de 250 kW, il assure également la fonction de mécanicien. L'équipage est complété par un matelot (23 ans). Le jour de l'abordage, un stagiaire (20 ans) du

Lycée Professionnel Maritime de Concarneau était embarqué en sus de l'effectif réglementaire de deux personnes.

4.1 POURQUOI PAS

Le patron (32 ans) est titulaire des titres de commandements requis ainsi que du brevet de chef mécanicien 750 kW qui lui permet d'assurer la fonction de mécanicien. Deux autres matelots (57 et 22 ans), dont le père du patron, complètent l'équipage.

5 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

Toutes heures locales (UTC + 1)

- Le **27 février à 05h00**, le *POURQUOI PAS* quitte Loguivy de la Mer pour faire route vers la Pointe de Minard où sont mouillés ses casiers à bulots.
- A **06h15**, le *POURQUOI PAS* commence à relever ses casiers.
- A **08h00**, le *TRUGAREZ* appareille de Saint-Quay-Portrieux pour son lieu de pêche à la coquille, dans l'Est-Nord-Est de la Pointe de Minard.
- A **09h00**, le *POURQUOI PAS*, ayant terminé de relever ses casiers, fait route vers son lieu de pêche à la coquille, également situé dans l'Est-Nord-Est de la Pointe de Minard.
- A **10h00**, début de la pêche à la coquille pour l'ensemble des navires de la flottille et mise à l'eau des dragues. Les navires travaillent souvent à quelques mètres ou dizaines de mètres les uns des autres.
- A **10h45**, fin de la pêche à la coquille et début du tri à bord des navires. La flottille commence à se disperser et le *TRUGAREZ* met en route au 169° à 7 noeuds, vers Saint-Quay-Portrieux. Le patron est à la barre dans la timonerie.
- A **10h50**, le *POURQUOI PAS* met en route au 310°, à 8-9 noeuds vers Loguivy de la Mer, sous pilote automatique. Le patron est dans la timonerie.
- Vers **11h05**, le patron du *POURQUOI PAS*, détectant une odeur d'huile chaude provenant du poste avant, s'absente de la timonerie, après un tour d'horizon.

- Vers **11h09**, le patron du *TRUGAREZ* aperçoit sur son bâbord avant deux navires en route au Nord-Ouest. Il vient légèrement à gauche pour laisser passer le premier ; le second s'avérera être le *POURQUOI PAS*.
- Quelques secondes avant **11h10**, le patron du *TRUGAREZ* stoppe et met en arrière pour tenter d'éviter l'abordage.
- Vers **11h10**, alors que le patron du *POURQUOI PAS* remonte dans la timonerie, son navire aborde le *TRUGAREZ* à bâbord. LE *POURQUOI PAS* pénètre d'environ 1 mètre la coque du *TRUGAREZ*, A environ 2,5 m de l'étrave, créant une brèche importante que les plongeurs estimeront à 1,8 x 3,0 m. Les deux navires viennent bord à bord brièvement avant de se séparer.
- Vers **11h11**, le *POURQUOI PAS* met une motopompe à la disposition du *TRUGAREZ*.
- Vers **11h12**, le *POURQUOI PAS* accoste le *TRUGAREZ* pour récupérer l'équipage.
- A **11h13**, le CROSS Corsen est informé de l'abordage par le coquillier *KEINVOR*.
- Vers **11h15**, le *POURQUOI PAS* accoste à nouveau le *TRUGAREZ* pour permettre au patron de ce dernier de récupérer l'ordinateur et les plans de pêche. Le navire coule quelques instants plus tard à la position 48°46,949'N ~ 002°51,171'W, la profondeur à cet endroit étant d'une vingtaine de mètres.
- A **11h24**, appareillage de Saint-Quay-Portrieux de la vedette SNS 156 *SAINTE ANNE*, avec à bord un infirmier.
- A **11h27**, les naufragés sont transférés à bord du *KEINVOR* qui fait route sur Saint-Quay-Portrieux.
- A **11h48**, les naufragés sont transférés sur la SNS 156 puis débarqués à Saint-Quay-Portrieux à **12h03**.

6 DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette détermination a été 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 ;**
- **facteur humain ;**
- **autres facteurs.**

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEA*mer 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'écarter, 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

L'abordage entre les deux navires survient dans de bonnes conditions météorologiques : petite brise de secteur Sud sur mer peu agitée et bonne visibilité. Le courant de jusant porte alors au Nord-Ouest à la vitesse d'un nœud environ.

Ni les conditions météorologiques ni le courant de marée ne peuvent donc être reconnus comme facteurs contributifs de l'abordage des deux navires.

6.2 Facteurs matériels

L'ergonomie déjà ancienne des timoneries de chacun des deux navires n'appelle pas de remarque particulière.

Le matériaux et le mode identique de construction du *POURQUOI PAS* et du *TRUGAREZ* mettent bien en évidence les points forts et faiblesses structurelles d'une coque : le *POURQUOI PAS* abordant par l'étrave ne subit aucune avarie de structure tandis que le *TRUGAREZ* abordé sur sa joue bâbord est littéralement éventré.

A bord du *POURQUOI PAS*, les voies VHF 16, 72 et 14 sont veillées tandis que les voies 16 et 68 le sont sur le *TRUGAREZ*. Aucun des deux navires n'est équipé de l'AIS. Le radar est arrêté à bord du *POURQUOI PAS* et celui du *TRUGAREZ* est en service mais non utilisé. Même si entre navires bien identifiés la VHF peut être un outil efficace pour s'informer des manoeuvres envisagées, elle n'est pas pour autant retenue par le RIPAM.

A contrario, l'usage du radar est recommandé, mais des conditions particulières peuvent en rendre l'usage inutile et inefficace, comme la pratique de la pêche à la coquille Saint-Jacques en flottille très dense, où les navires se trouvent à très faible distance les uns des autres. Dans ce cas, par temps clair, il est plus efficace de prévenir les abordages en exerçant une veille visuelle attentive qu'en consacrant du temps à analyser des échos radars déclenchant de nombreuses d'alarmes anti-collision aléatoires.

En définitive, l'ergonomie des timoneries de chacun des navires ne peut pas être retenue comme facteur déterminant de l'accident mais le mode de construction reconnu du *TRUGAREZ* peut seulement être retenu comme un facteur structurel aggravant du naufrage mais pas de l'abordage.

6.3 Facteur humain

6.3.1 A bord du *TRUGAREZ*

Tout d'abord, le patron est venu à gauche pour faciliter le passage d'un navire qui précédait le *POURQUOI PAS*. Aux termes du RIPAM, il n'avait pas *a priori* à le faire puisque son navire était privilégié ; on peut s'interroger également sur le choix de la manoeuvre, même si l'on peut la considérer comme relevant de la règle 17 (conduite du navire privilégié). Le patron du *TRUGAREZ* aurait pu, s'il avait un doute sur les intentions des deux navires non privilégiés, venir sans risques en grand à droite ou ralentir. Dans cette situation, il n'avait d'autre choix que de battre en arrière pour tenter de limiter les conséquences de l'abordage.

Le choix de manoeuvre initial "à contre" du *TRUGAREZ* constitue **un facteur déterminant** de l'abordage.

6.3.2 A bord du *POURQUOI PAS*

Le patron, après avoir enclenché le pilote automatique de son navire, s'est absenté pour chercher l'origine d'une odeur suspecte provenant du poste avant. Il a donc abandonné la veille et n'a pas été en mesure de détecter la situation d'abordage qui se développait ni de manœuvrer conformément au RIPAM.

Il s'agit donc de **l'autre facteur déterminant** de l'accident.

6.4 Autres facteurs

L'organisation de la pêche à la coquille Saint-Jacques en baie de Saint-Brieuc et les conditions de la pratique qui en découle, créent dans la profession un climat de compétitivité qui, à juste titre, peut être jugé comme dangereux et a conduit le *BEA*mer à formuler des recommandations sur cette organisation. Cependant, dans le cas présent, l'accident s'est produit au cours du transit vers les ports de débarquement. En conséquence, ni fatigue ni stress excessifs ne sont susceptibles d'être retenus comme facteurs contributifs.

7 RECOMMANDATIONS

aux patrons de pêche :

- de ne jamais quitter la veille fût-ce un court moment sans se faire remplacer ou du moins sans s'assurer que la durée de leur absence est compatible avec la situation des unités navigant dans le même secteur.
- Ils attirent également l'attention sur le fait que l'usage du pilote automatique facilite une telle pratique.

LISTE DES ANNEXES

- A. Décision d'enquête**
- B. Dossier photographique**
- C. Cartographie et reconstitution**
- D. Paramètres océano-météorologiques**

Décision d'enquête

Paris, le 14 MARS 2008
N/réf. : BEAmer

00 00 55



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 le décret du 27 septembre 2007 portant délégation de signature (Bureau d'enquêtes sur les événements de mer) ;
- Vu le SITREP SAR NR 50 établi le 27 Février 2008 par le CROSS Corsen ;

DECIDE

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant la collision survenue le 27 février 2008 au large de Paimpol - Baie de Saint-Brieuc, entre le chalutier *POURQUOI PAS* immatriculé à Saint-Brieuc sous le numéro 333338 et le chalutier *TRUGAREZ* immatriculé à Saint-Brieuc sous le numéro 176280, ayant pour conséquence la perte totale du *TRUGAREZ* .

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 de l'Écologie,
du Développement,
et de l'Aménagement
durables

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@developpement-durable.gouv.fr

L'Administrateur en chef de 1^{ère}
classe des Affaires Maritimes
Germain VERLET
Directeur du BEAmer p.i.



Dossier photographique

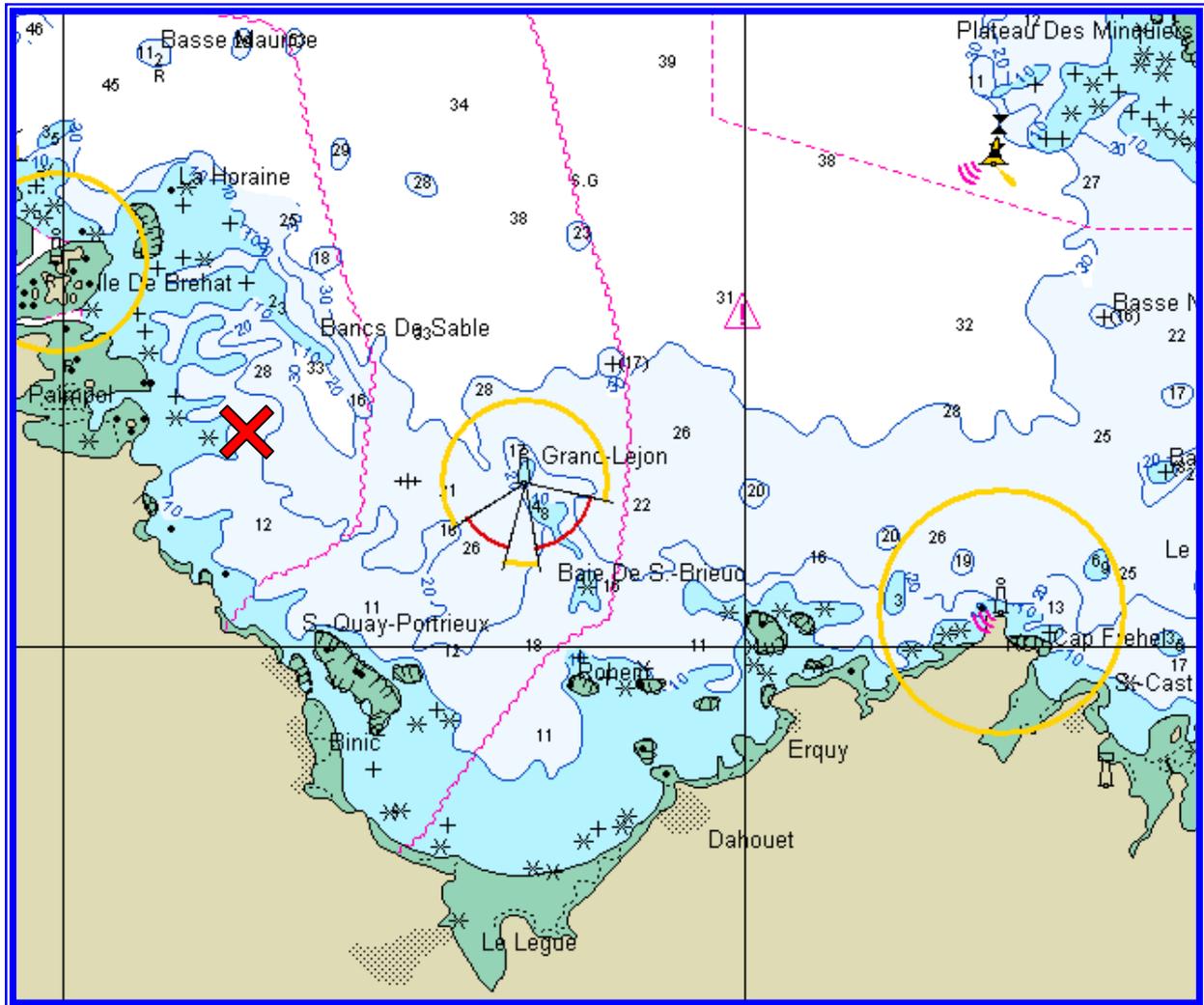


Chalutier-coquillier *TRUGAREZ*

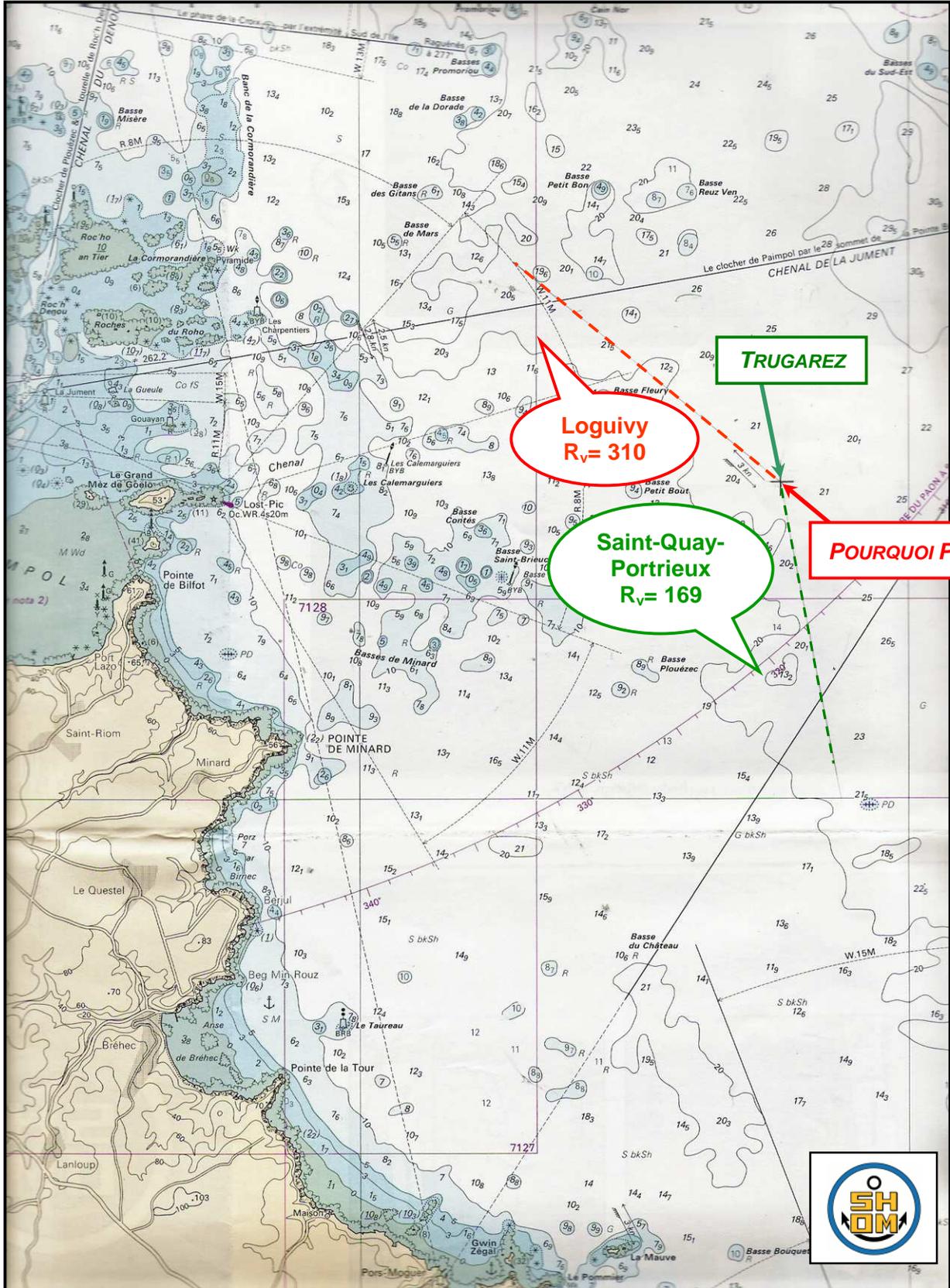


Caseyeur polyvalent *POURQUOI PAS*

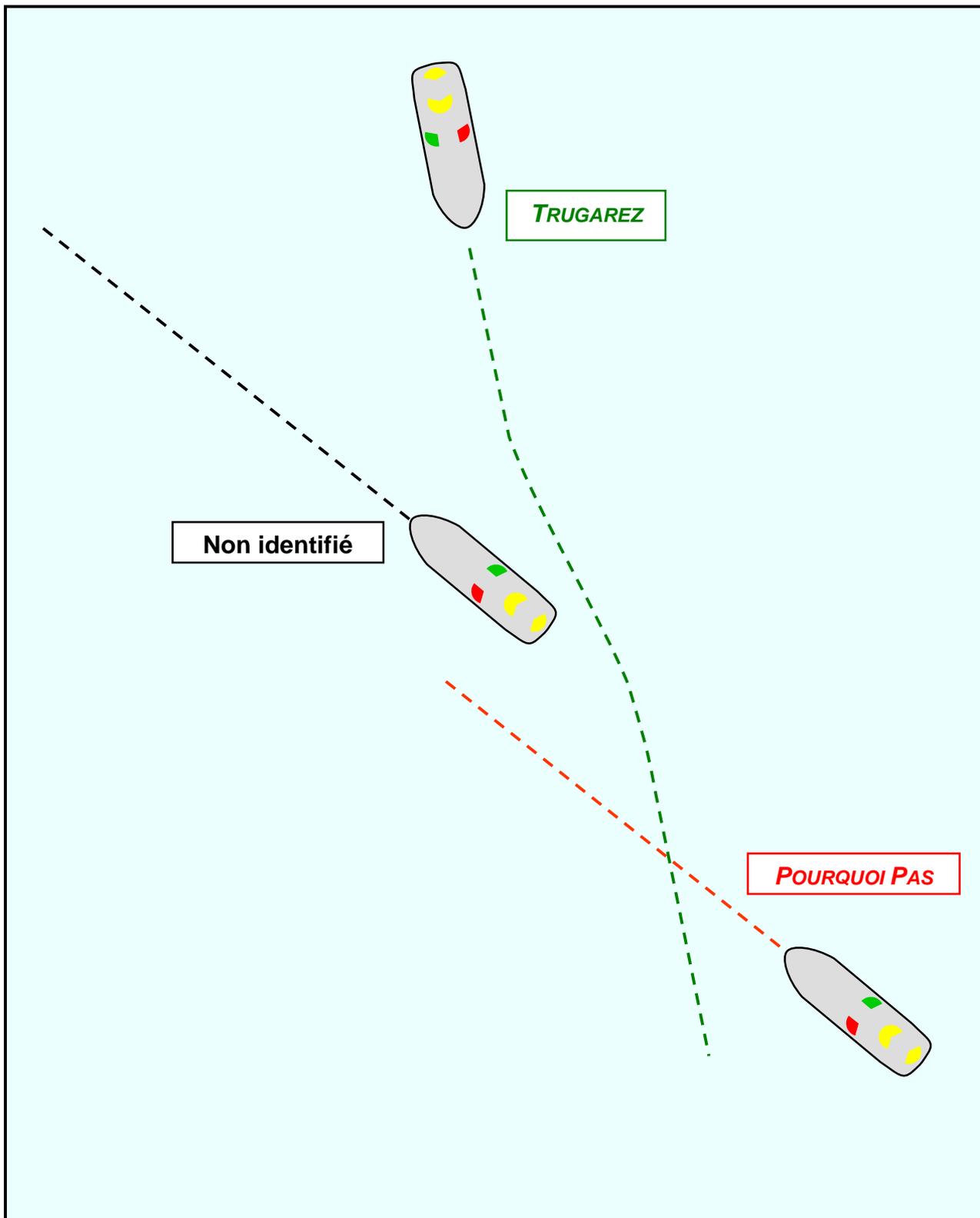
Cartographie et reconstitution



Baie de Saint-Brieuc



Localisation



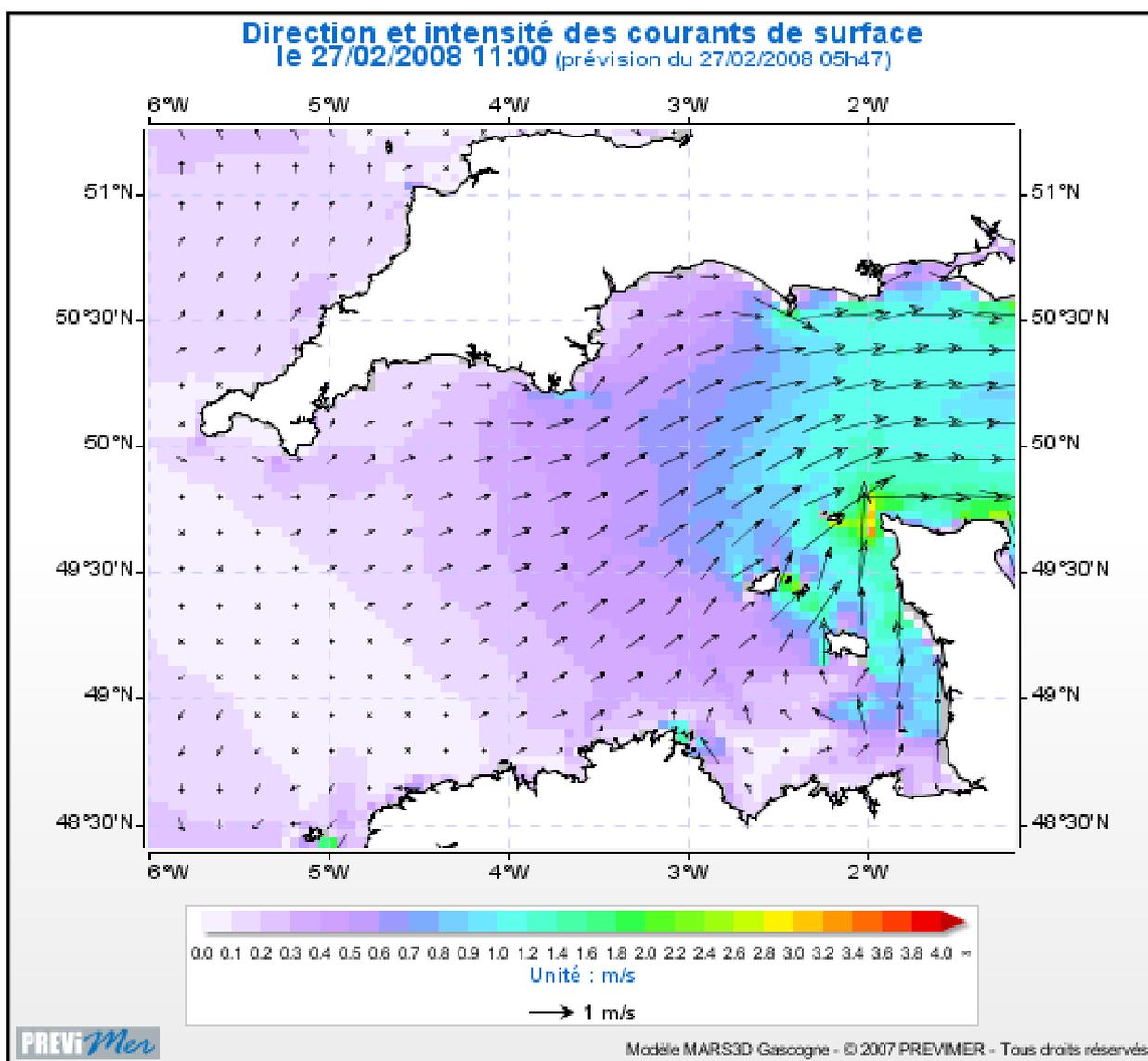
Reconstitution de la situation d'abordage

Paramètres océano-météorologiques



FEVRIER 2008

Date		Matin			Après-midi		
		Coeff.	Pleine mer	Basse mer	Coeff.	Pleine mer	Basse mer
mer	27	60	10h19	4h33	54	22h33	16h44





Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociaions sur le climat

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - MEEDDAT - 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