



Rapport d'enquête

**Talonnage du navire roulier à passagers
BREIZH NEVEZ 1
le 19 Février 2019, dans le chenal de Lorient**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : septembre 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.

1	Résumé	Page	4
2	Informations factuelles		
2.1	Contexte	Page	4
2.2	Navire	Page	5
2.3	Équipage	Page	6
2.4	Accident	Page	6
2.5	Intervention	Page	7
3	Exposé	Page	9
4	Analyse	Page	12
4.1	Le talonnage	Page	12
5	Conclusions	Page	16
6	Enseignements	Page	17
7	Recommandations	Page	17
	Annexes		
A.	Liste des abréviations	Page	18
B.	Décision d'enquête	Page	19
C.	Photos	Page	20
D.	Relevé AIS	Page	22

1 Résumé

Le 19 février 2019 en début de matinée le *BREIZH NEVEZ 1* appareille de Groix à destination de Lorient pour la première traversée de la journée.

Une épaisse brume envahit le chenal et la rade de Lorient et rend la visibilité nulle à l'approche du navire dans le passage de la Citadelle.

Le *BREIZH NEVEZ 1* se fait décaler sur tribord par un fort courant et navigue sur la droite du chenal d'accès à la rade de Port-Louis.

Dans les secondes qui suivent, le navire vient talonner le long des murs de la Citadelle de Port-Louis. Pour se dégager, la barre est mise à gauche mais le navire est repris par le courant et talonne sur La Jument.

Le navire ayant une voie d'eau, il se dégage de La Jument et mouille dans une zone plus sûre pour y transborder ses passagers sur un autre navire.

Les passagers sont évacués et le navire est amené à un quai, assisté d'un remorqueur et d'un pilote.

Dans les heures qui suivent, le *BREIZH NEVEZ 1* est mis en sécurité au chantier pour inspections et réparations.

Le 3 juin le *BREIZH NEVEZ 1* reprend ses rotations après d'importantes réparations (bordés de fond, safran, ligne d'arbre...) mais aussi remplacement de l'appareil propulsif.

Le *BEAmer* émet deux recommandations à l'armement *Compagnie Océane* et une recommandation à l'administration.

2 Informations factuelles

2.1 Contexte

Le *BREIZH NEVEZ 1* est exploité sur la ligne Lorient-Groix par la *Compagnie Océane* qui est une filiale de Transdev. Sept navires appartiennent à la région Bretagne et sont exploités par la *Compagnie Océane* par délégation de service public.

Sur la ligne Lorient-Groix, un ou deux navires sont exploités simultanément et un autre navire est « en réserve ». Ce navire, le *SAINT TUDY* est utilisé quand un des deux autres navires est

indisponible ; ce fut le cas puisque depuis sa mise en service, le *BREIZH NEVEZ 1* a connu plusieurs arrêts plus ou moins longs pour réparations.

L'équipage effectue entre 2,5 et 4 rotations par jour suivant la saison. Il est affecté sur le *BREIZH NEVEZ 1* mais est embarqué sur le navire de « réserve » quand celui-ci est en activité.

L'arrivée au port de Lorient se fait en atterrissant sur la cardinale « banc des Truies » puis en prenant l'alignement au 057° (passe de l'ouest). Au niveau de la bouée A8, l'alignement au 016,5° permet de rejoindre la rade de Port-Louis par le passage le plus étroit entre La Jument et la Citadelle.

2.2 Navire

Le *BREIZH NEVEZ 1* est un navire roulier à passagers.



- Immatriculation : LO 934838
- Jauge : 1104
- Longueur HT : 43,78 m
- Largeur : 11,3 m
- Propulsion : 1324 kW (2 lignes d'arbre, hélices à pas variable)
- Coque : Acier
- Mise en service : avril 2018

Il a une capacité de 300 passagers et 18 véhicules légers (ou 3 poids lourds et 7 véhicules légers).

Le navire est armé en 3^{ème} catégorie (navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche).

Il est conforme à la division 223 a / classe C-PAX. Il n'est pas équipé de VDR. La réglementation permet l'accord d'exemption de VDR, cependant aucune demande formelle d'exemption n'a été émise par l'armateur, le dossier d'étude par l'administration ne comporte pas de remarque sur ce point. La fiche d'équipement pour le certificat de sécurité pour navire à passagers émis fait par contre apparaître la présence de cet équipement.

La passerelle est équipée de deux radars 3cm (bande X) et d'un « logiciel de navigation maritime MAXSEA time zero ».

2.3 Équipage

En conformité avec la décision d'effectif, l'équipage est composé de huit personnes :

- un capitaine
- un chef mécanicien
- un maître d'équipage (bosco)
- trois matelots
- un ouvrier mécanicien
- un matelot receveur (chargé de l'accueil et des espaces passagers)

Le capitaine est âgé de 42 ans, il est breveté capitaine sans limitation de jauge. Il a une expérience de navigation au long cours. Il est capitaine sur les navires de la *Compagnie Océane* depuis janvier 2009. Le capitaine est à jour de son aptitude médicale et possède tous ses certificats STCW valides. Il a suivi la construction du *BREIZH NEVEZ 1* et connaît parfaitement le navire.

Le matelot timonier est âgé de 49 ans, il est détenteur du certificat de marin qualifié pont. Il est à jour de son aptitude médicale et possède tous ses certificats STCW valides. Il a navigué à la pêche au large et est entré à la *Compagnie Océane* en 2008.

2.4 Accident

Mardi 19 février 2019, Heure locale TU + 1

Après avoir engainé le chenal d'accès du port de Lorient, le navire talonne une première fois au pied de la Citadelle à **07h25**.

Le safran tribord est arraché. Le navire ripe sur tribord sur la roche le long de la Citadelle puis un coup de barre à gauche le ramène dans le chenal où sa vitesse étant insuffisante et sa capacité à gouverner diminuée, il est pris dans le courant et talonne sur la Jument à **07h28** ou il s'immobilise. Le capitaine le dégage en battant en arrière et mouille le navire au nord de la plature de Kernével.

2.5 Intervention

Mardi 19 février 2019, Heure locale TU + 1

À **07h37**, le *BREIZH NEVEZ 1* est mouillé ancre tribord au nord de la plature de Kernével entre la tourelle « le Cochon » et la bouée « 2 ».

Le capitaine demande au chef mécanicien une évaluation des dégâts.

La machine est en état mais il y a une voie d'eau au milieu tribord. Les moyens d'assèchement sont mis en œuvre (circuits disposés et pompe en route).

Le capitaine ne parvient pas à joindre la personne désignée de la compagnie pour activer la cellule de crise.

Étant donné la situation, le capitaine envisage en coordination avec le CROSS, une évacuation des passagers et demande à la capitainerie des moyens de pompage supplémentaires.

Le matelot receveur assure la sécurité des passagers pendant les événements et le capitaine les tient informés de la situation par annonces.

À **07h57**, le capitaine demande l'assistance du navire à passagers *TANGUETHEN* (vedette assurant le trafic transrade).

À **08h01**, les passagers, tous équipés de brassières de sauvetage sont transbordés via un planchon sur le *TANGUETHEN*, à couple sur bâbord.

À **08h08**, le pilote du port de Lorient est requis par l'autorité portuaire pour prêter assistance au *BREIZH NEVEZ 1*.

À **08h11**, appareillage du BLS (bateau léger de sauvetage) des pompiers.

À **08h14**, appareillage de la SNS 252.

À **08h22**, les passagers du *BREIZH NEVEZ 1* sont débarqués du *TANGUETHEN* à la gare maritime de Lorient (aucun blessé à déplorer).

À **08h33**, le pilote du port de Lorient embarque sur le remorqueur *MORBIHAN* et à **08h35** le remorqueur appareille, après avoir embarqué des tuyaux flexibles destinés à l'assèchement par motopompe.

La SNS 252 et le BLS des pompiers sont sur les lieux.

À **08h45**, le *MORBIHAN* fait le tour du *BREIZH NEVEZ 1* pour relever les tirants d'eau dans le but d'évaluer l'étendue de la voie d'eau et dans l'éventualité d'avoir à échouer le navire si la voie d'eau n'est pas maîtrisée. Le pilote relève 2,20 m à l'avant Bd et Td, 2,10 m à l'arrière Bd et 2,30 m à l'arrière Td. Ces données confirment la gîte apparente sur tribord.

Aucune pollution apparente n'est relevée autour du navire.

À **08h47**, la motopompe du *MORBIHAN* est embarquée à bord du *BREIZH NEVEZ 1*.

À **08h53**, le mouillage chasse et le navire, poussé par un fort courant, dérive vers la tourelle « Le Cochon » risquant de talonner à nouveau. Les machines sont remises en avant pour stopper la dérive.

À **08h55**, le *MORBIHAN* est à couple et l'ancre est virée avec difficulté (des câbles ont engagé les pattes de l'ancre).

Avec l'aide de la SNS 252, l'ancre est dégagée des câbles.

À **09h02**, l'ancre est haute et claire et le convoi se met en route vers le quai de 150 m. La vedette de pilotage *TRAEZHENN* ayant à bord des moyens de pompage supplémentaires et le remorqueur *SCORFF* sont sur zone.

La voie d'eau étant maintenant étalée, la vedette et le remorqueur escortent le couple *BREIZH NEVEZ 1 - MORBIHAN* pendant le transit.

À **09h38**, le convoi est amarré au quai de 150 m équipé d'une défense Yokohama amenée par le remorqueur *SCORFF*.

Les pompiers colmatent la brèche et les plongeurs constatent que le safran tribord n'est plus en place.

À **14h00**, le *BREIZH NEVEZ 1* est déhalé à la gare maritime pour y décharger les trois véhicules.

À **15h15**, le *BREIZH NEVEZ 1* est amené au port de pêche pour être mis au sec sur l'aire de réparation navale de Keroman. Il est mis hors de l'eau par un élévateur à sangles et déposé sur les tins.

Remarque : Il n'a pas été effectué de contrôle d'alcoolémie.

3 Exposé

Mardi 19 février 2019, Heure locale TU + 1

Pleine mer à 04h23 - Coeff 99, 16h53 - Coeff 105

Temps clair, vent nul, bonne visibilité.

À **05h50**, le capitaine arrive à bord du *BREIZH NEVEZ 1* et prépare le navire pour l'appareillage.

À **06h50** et après avoir embarqué 38 passagers et 3 véhicules (1 fourgon et 2 voitures), le navire appareille de Groix à destination de Lorient pour la première traversée de la journée. L'équipage est au complet et se compose de huit hommes.

Le capitaine fait la manœuvre d'appareillage et le matelot receveur est en passerelle. Dès la sortie du port, le matelot receveur est remplacé par le matelot timonier qui monte en passerelle accompagné d'un passager invité par le capitaine.

Le matelot timonier est à la barre et gouverne au tiller¹.

Le cap est mis au 035° sur la cardinale du banc des Truies. Cette première partie de la traversée dure environ 15 minutes.

Le matelot remarque de la brume au niveau de la Citadelle. Il n'y a pas d'échanges entre le capitaine et le matelot sur ce point particulier.

À **07h05**, au passage du banc des truies, le *BREIZH NEVEZ 1* engage la passe de l'ouest et le cap est mis sur la bouée A5 (cap au 055°) en restant sur la droite du chenal.

Pour venir sur l'alignement au 057°, le cap est ensuite mis sur la bouée A8.

À **07h10**, le capitaine aperçoit un gros bouchon de brume au niveau de la bouée A8. Il met en place le rôle de brume et fait monter à la passerelle un matelot et le bosco.

Un matelot supplémentaire monte de sa propre initiative en passerelle. Après sa ronde dans les salons, le matelot receveur rejoint également la passerelle. Sont alors présents en passerelle le capitaine, le matelot timonier, trois matelots, le bosco et un passager.

À **07h20**, au passage de la bouée A8, le capitaine prend contact avec la capitainerie sur VHF canal 12. Lors de cet échange de routine, le capitaine indique le nombre de personnes à bord et la capitainerie lui confirme qu'il n'y a aucune visibilité tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de la rade.

¹ Le tiller est une commande de barre actionnée par un « stick ». La position du safran n'est pas proportionnelle à la position du stick.

Le cap est mis au 020° et l'alidade électronique du radar est aussi réglée au 020°.

Le matelot timonier passe la barre sur « follow up² » de sa propre initiative.

Ayant tourné trop tôt à l'A8, le *BREIZH NEVEZ 1* se situe sur la gauche du chenal et pour revenir sur l'alignement au 16,5° (axe du chenal à suivre pour franchir la passe de la Citadelle), ordre est donné de gouverner au 025°.

Revenu sur l'alignement, le cap est remis au 020°.

La position GPS reportée sur le « MAXSEA » est cohérente et confirmée par l'observation du radar.

Le matelot timonier signale qu'il a des difficultés à tenir le cap (il n'a aucun repère visuel car la visibilité est nulle).

À ce moment la vitesse surface est de 11,5 nœuds, 8,9 nœuds sur le fond.

Le capitaine constate au radar que les caps oscillent entre 018° et 024° et demande au timonier de tenir un cap au 020° plus précis.

Arrivé à l'endroit le plus resserré, un matelot de veille signale apercevoir le fût de la tourelle verte de la Citadelle.

Le bosco crie « on est trop près, on va au tas ».

Selon la majorité des témoignages entendus, le capitaine prend la barre pour venir à gauche.

À **07h25**, un premier frottement est ressenti, le navire talonne puis ripe le long du banc rocheux. L'équipage présent à la passerelle voit alors les murs de la Citadelle. (*Repère A sur la carte*)

Le capitaine agit sur la commande machine pour diminuer la consigne de pas d'hélice et la barre est mise à gauche.

Le navire qui a perdu de la vitesse part à gauche, est repris par le courant et se dirige vers la Jument.

² Le follow up est une commande de barre actionnée par un volant. La position du safran est proportionnelle à la position du volant.

À **07h28**, le navire talonne sur bâbord et s'échoue sur le plateau rocheux La Jument. Il s'immobilise, l'avant bâbord sur la roche, cap à l'ouest. (*Repère B sur la carte*)

Le capitaine sent le navire tosser, ayant conscience qu'à cette position l'accès pour les secours est difficile (trop de courant, visibilité nulle), il prend les commandes sur le pupitre tribord et désengage le navire en battant en arrière.

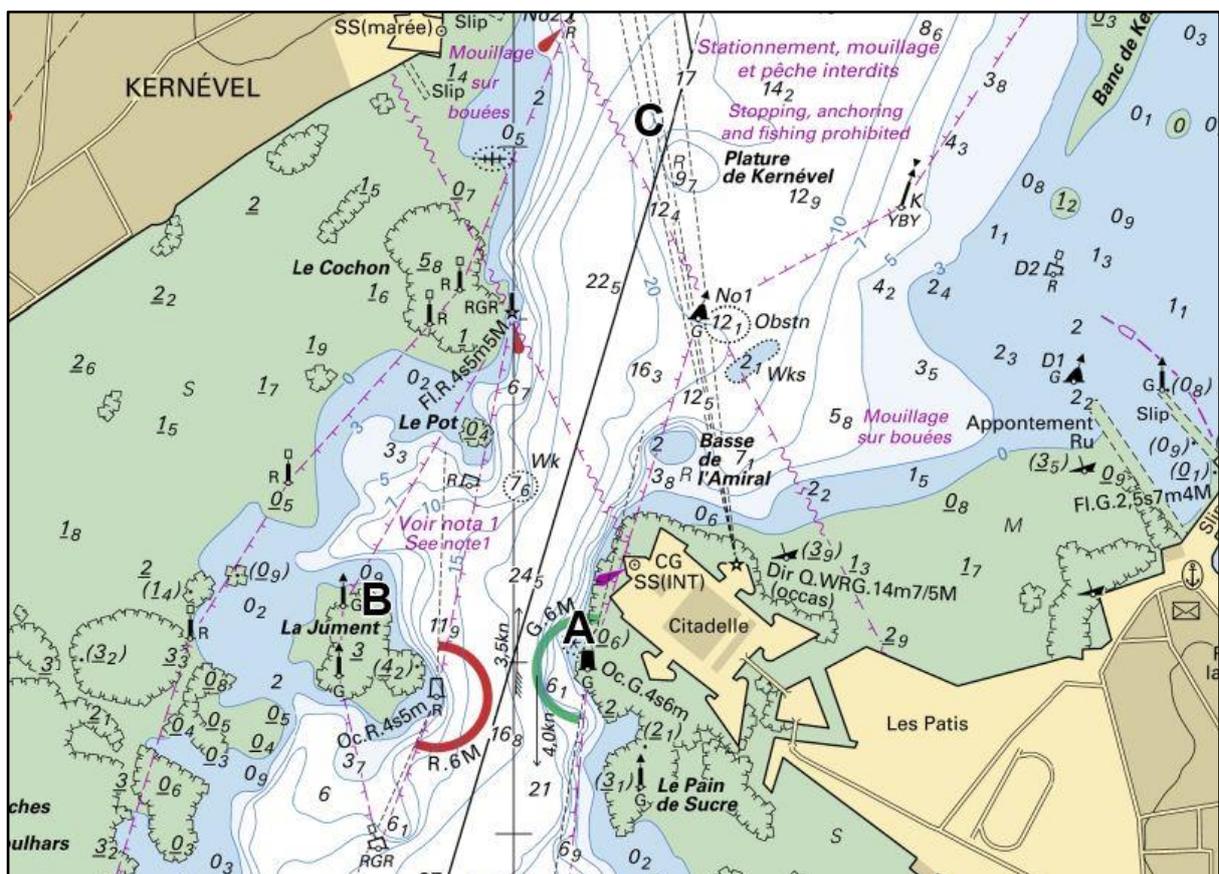
Le capitaine est contacté par VHF par Lorient port et leur signale qu'il est en manœuvre et ne peut poursuivre l'échange.

Lorient port contacte le CROSS Étel qui essaie de rentrer en contact avec le *BREIZH NEVEZ 1*. Le capitaine étant le seul officier en passerelle, il reporte les appels du CROSS pour se concentrer sur la gestion de l'événement. Lorient port va assurer dans un premier temps les échanges avec le CROSS.

Le capitaine fait éviter son navire sur bâbord mais il est repris par le courant et talonne sur l'arrière tribord.

Le capitaine fait alors route vers le nord pour se dégager de la zone.

Il aperçoit les feux du port de plaisance de Kernével et mouille à cet endroit à **07h37**. (*Repère C sur la carte*)



4 Analyse

La méthode retenue pour cette analyse est celle qui est préconisée par la Résolution A28 / Res 1075 de l'OMI « directives destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents (Résolution MSC 255 (84)) ».

Le *BEA*mer a établi la séquence des événements ayant entraîné l'accident, à savoir :

Le talonnage

Dans cette séquence, les événements dits perturbateurs (événements déterminants ayant entraîné les accidents et jugés significatifs) ont été identifiés.

Ceux-ci ont été analysés en considérant les éléments naturels, matériels, humains et procéduraux afin d'identifier les facteurs ayant contribué à leur apparition ou ayant contribué à aggraver leurs conséquences.

Parmi ces facteurs, ceux qui faisaient apparaître des problèmes de sécurité présentant des risques pour lesquels les défenses existantes étaient jugées inadéquates ou manquantes ont été mis en évidence ([facteurs contributifs](#)).

Les facteurs sans influence sur le cours des événements ont été écartés, et seuls ceux qui pourraient, avec un degré appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits ont été retenus.

Remarque préliminaire

Il est dommageable à l'enquête du *BEA*mer de ne pas disposer des éléments fournis par un enregistreur des données de voyage. L'absence de VDR ne peut pas être palliée par le relevé AIS enregistré par la capitainerie. On observe en effet des variations de route de grande amplitude sur des périodes très courtes (quelques secondes). Voir annexe E.

4.1 Le talonnage

Conditions de navigation rencontrées.

Le capitaine appareille de Groix avec de bonnes conditions de visibilité. C'est seulement après avoir engainé le chenal d'accès qu'un manque de visibilité au passage de la Citadelle sera détecté. La capitainerie confirmera que la visibilité est nulle sur tout le secteur de la rade. La présence de brume à cet endroit n'est pas rare.

L'absence totale de visibilité à l'endroit le plus resserré de la traversée n'a pas été anticipée.

Le manque d'anticipation associé à des conditions météorologiques défavorables est un facteur contributif de l'accident.

Par jusant, à la mi-marée descendante, soit 3 heures après la pleine mer, il existe un fort courant dans la passe de la Citadelle. Ce courant peut atteindre 4 nœuds et est de plus en plus fort quand les coefficients de marée sont montants. Ils sont connus et clairement définis dans les instructions nautiques. (*Voir extrait ci-dessous*).

Extrait Instructions Nautiques C2B :

2.5 ÎLE DE GROIX ET ABORDS DE LORIENT

2.5.0.3. Courants de marée.

A la Citadelle de Port-Louis, par grands coefficients et en période de crues, le courant peut atteindre une vitesse de 4 nœuds.

Près de la Citadelle de Port-Louis, entre la bouée latérale tribord « 1 » et la bouée « Le Pot », en jusant et en fin de flot, le courant est traversier et porte sur les basses du Pot et de la Jument.

En jusant, un navire entrant se trouve déporté d'abord vers la Citadelle puis vers la Basse du Pot dès que l'étrave dépasse le mur Nord de la Citadelle.

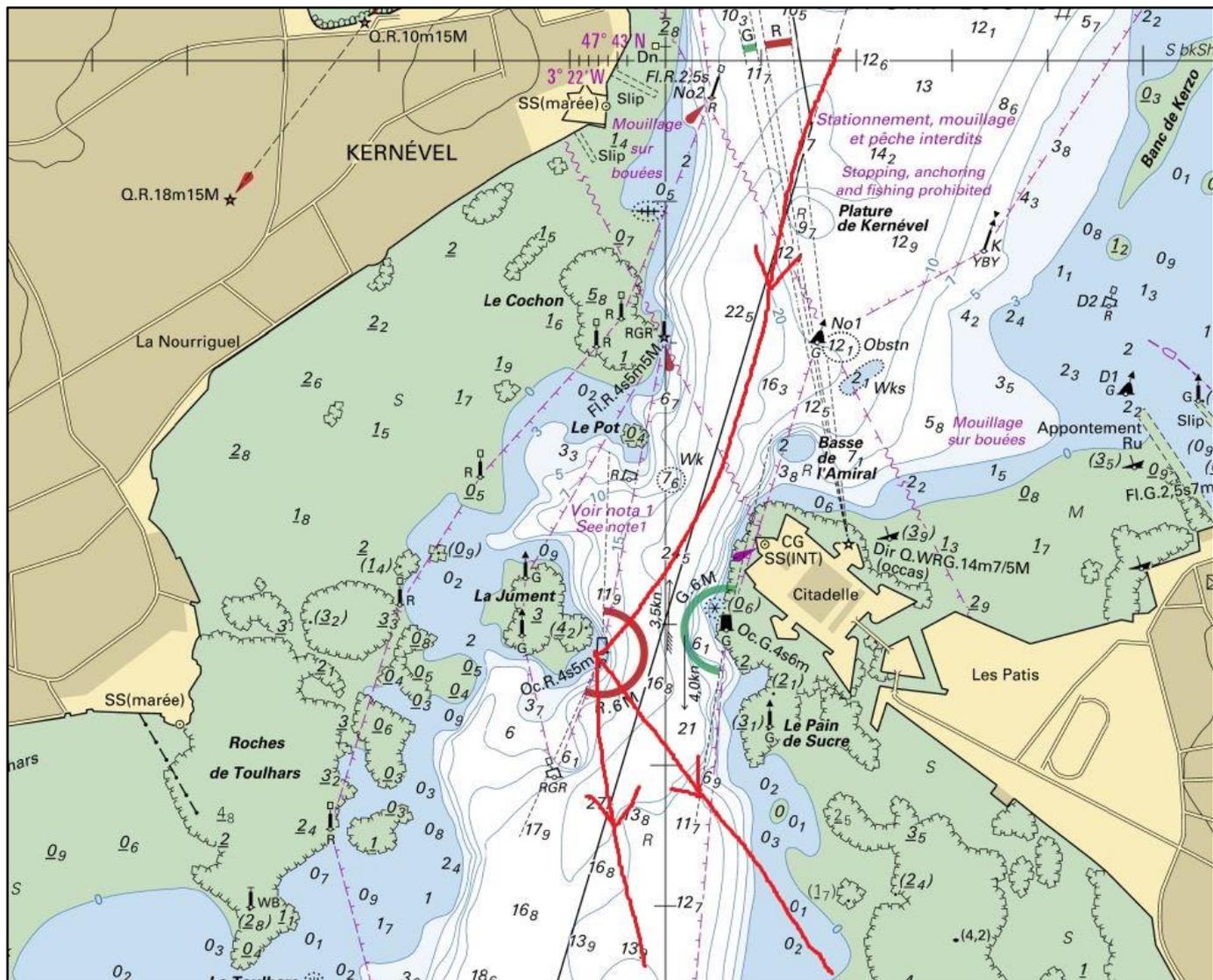
2.6 RADE DE LORIENT

2.6.1.4. Passage de la Citadelle

MOMENTS FAVORABLES POUR LE PASSAGE.

Les petits navires peuvent entrer et sortir à toute heure en morte-eau. Par coefficient supérieur à 75, il est préférable de se présenter de 1 heure 30 minutes avant à 1 heure 30 minutes après la pleine mer ou la basse mer de Port-Louis.

Le courant tend à sortir de la rade, il porte au sud sud-ouest au nord d'un axe La Jument-La Citadelle, et entre le sud sud-est et le sud-est au sud de cet axe (Voir schéma ci-après).



Direction du courant de marée 3 heures après la pleine mer.

Les coefficients de marée étaient de 99 le matin et de 105 dans l'après-midi (montants) et le passage s'effectuait 3 heures après la pleine mer. Le navire était dans la situation la plus défavorable concernant la vitesse du courant. En raison du courant, un cap adapté doit être pris, compensant la dérive. En l'espèce, le courant portant à l'est, il aurait fallu adapter le cap en gouvernant plus à l'ouest.

Le manque d'anticipation de la présence d'un fort courant traversier est un facteur contributif de l'accident.

Le BREIZH NEVEZ 1 dérive sur la droite ; le capitaine ne s'en aperçoit pas.

Le capitaine a à sa disposition sur le pupitre central et face à lui un radar bande X et un MAXSEA. Ces deux appareils de navigation disposent d'outils tels que L'EBL et le VRM.

L'utilisation conjointe de ses outils (notamment en déportant l'EBL et en générant un cercle de garde avec le VRM) permet de contrôler que le navire ne s'approche pas d'un danger.

A l'approche de la passe, une échelle plus importante combinée aux outils électroniques à sa disposition aurait sans doute permis une navigation plus précise.

L'utilisation du radar et du MAXSEA n'a pas été optimisée en recoupant les informations et constitue un **facteur contributif** de l'accident.

Au sein d'un équipage, les matelots sont au nombre de trois à pouvoir tenir la barre. Pour maintenir leur savoir-faire, les relèves de barre se font à chaque traversée.

Le système de gouverne du *BREIZH NEVEZ 1* se compose de deux safrans disposés chacun derrière une hélice à pas variable. La commande de barre en passerelle est disponible soit en mode « follow up » soit au « tiller ». Le matelot timonier choisit l'un ou l'autre des systèmes. Dès le passage de la bouée A8, la commande de barre a été passée par le matelot en mode « follow up ».

Le navire de réserve, le *SAINTE TUDY*, a un système de gouverne totalement différent de celui du *BREIZH NEVEZ 1*. Il est équipé de propulseurs azimutaux AQUAMASTER et d'une commande SCHOTTEL.

Pour simplifier, l'utilisation de la commande de barre peut se résumer ainsi :

Sur le *SAINTE TUDY*, commande à **droite**, le navire **part à gauche**

Sur le *BREIZH NEVEZ 1*, commande à **droite**, le navire **part à droite**

L'ergonomie de la commande de barre en mode « follow up » sur le *BREIZH NEVEZ 1* et la commande SCHOTTEL du *SAINTE TUDY* est quasiment identique sur les deux navires.

Depuis sa mise en service le *BREIZH NEVEZ 1* a connu de nombreux arrêts d'exploitation pour raisons techniques. Le navire de réserve a donc été utilisé en remplacement. Le matelot timonier a donc dû barrer avec une commande classique puis avec une commande SCHOTTEL en passant de l'une à l'autre.

Le manque de précision dans la tenue du cap à l'approche du chenal étroit, sans repère visuel (conditions de brume) et avec un fort courant peut s'expliquer par la pratique de deux commandes de barre dont les actions sont inversées. La tenue du cap uniquement aux instruments est plus délicate qu'en bonne visibilité.

Le **manque de précision sur la route suivie** est un **facteur contributif** de l'accident.

Dans le chenal, à l'approche de la Citadelle, le *BREIZH NEVEZ 1* est sur la route cap au 020°. Le matelot confirme qu'il est en route au 020° mais qu'il a des difficultés à tenir son cap. Le capitaine observe des variations importantes dans la tenue du cap (oscillations de 018° à 024°). Préoccupé par l'imprécision des caps suivis par le navire, le capitaine s'est focalisé sur la surveillance du timonier et sur l'indicateur d'angle de barre.

On peut parler de l' « effet de tunnelisation », ou « cécité d'inattention » lorsqu'une trop grande attention est accordée à un élément, mobilisant toutes les ressources cognitives, au détriment de l'analyse générale de la situation. Cette « cécité d'inattention » a conduit le capitaine à privilégier la surveillance du cap et de l'indicateur d'angle de barre au détriment du suivi de la dérive et de la position du navire dans le chenal.

La « **cécité d'inattention** » du capitaine est un **facteur contributif** de l'accident.

5 Conclusions

Le talonnage du *BREIZH NEVEZ 1* est dû à une prise en compte tardive de la dérive sur la droite dans le chenal d'accès à Port-Louis.

À mi-marée descendante et par gros coefficient, le navire était soumis à un fort courant de jusant de 4 nœuds tendant à le faire dériver sur la droite du chenal.

Le capitaine n'a pas anticipé le courant et la visibilité et n'a agi que lorsqu'il y a été confronté.

Le changement fréquent de système de gouverne et la pratique de systèmes de barre d'ergonomie différente par le timonier ne permet pas de garantir une tenue du cap rigoureuse.

Le capitaine a focalisé son attention sur la tenue du cap par le timonier au détriment de la surveillance de la navigation et de sa position.

Des conditions de visibilité nulle ont privé le capitaine et le matelot de tout repère visuel.

De fait, l'équipe passerelle a été confrontée à une conjugaison de facteurs défavorables (brume et fort courant par navigation de nuit).

Une préparation plus rigoureuse de la traversée aurait permis de mettre en place des mesures de « garde » à l'approche des dangers, au vu des conditions rencontrées.

6 Enseignements

1. **2019-E-13** : À bord des navires effectuant des voyages sur courte distance, la préparation des traversées doit être effectuée avec rigueur (conditions météorologiques, courant, routes tracées...).
2. **2019-E-14** : L'emploi d'un ECDIS dans des conditions de navigation par visibilité réduite et à l'approche des dangers fournit des indications supplémentaires particulièrement utiles.

7 Recommandations

Le *BEA*mer recommande :

À l'armement *Compagnie Océane* :

1. **2019-R-11** : de rappeler aux capitaines qu'ils ont toute latitude pour rebrousser chemin ou différer leur départ quand ils jugent qu'il y a un risque à entreprendre la traversée aux horaires programmés.
2. **2019-R-12** : de considérer la désignation systématique d'un timonier de référence pour les conditions les plus difficiles.

À l'administration :

3. **2019-R-13** : de modifier la réglementation afin de rendre obligatoire l'équipement en VDR des navires à passagers neufs de plus de 500 exploités en navigation nationale.

Liste des abréviations

- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
- BLS** : Bateau Léger de Sauvetage
- CROSS** : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
- DP** : Positionnement Dynamique
- EBL** : Electronic Bearing Line / Alidade électronique
- STCW** : Standards of Training, Certification and Watchkeeping
- VDR** : Voyage Data Recorder / Enregistreur de données de voyage
- VRM** : Variable Range Marker / Cercle de distance

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le 19 FEV 2019

N/réf. : BEAmer 004



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 talonnage et la voie d'eau à bord du navire roulier à passagers *BREIZH NEVEZ 1 de la compagnie Océane, survenus le 19 février 2019 dans le chenal de Lorient secteur « La Jument ».*

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.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Luc LE LIBOUX
Directeur 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



Photos



Tourelle verte de la Citadelle



Safran tribord du *BREIZH NEVEZ 1*



La Jument



Relevé AIS

HEURE	ROUTE
7h24m00s	030°
7h24m24s	020,5°
7h24m33s	022,4°
7h24m41s	013,8°
7h24m43s	020°
7h24m49s	009,3°
7h24m54s	029,9°
7h24m57s	028,8°
7h24m58s	038,1°
7h25m00s	040,2°
7h25m12s	035,9°
7h25m19s	029,3°



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

