

PERTE TOTALE

SUITE A VOIE D'EAU PUIS ECHOUEMENT
DU CHALUTIER AGATHOIS

BELLE ILE II

SURVENU LE 17 OCTOBRE 2003
SUR LA PLAGE DE VALRAS (HERAULT)

RAPPORT D'ENQUETE TECHNIQUE



Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 sur notamment les enquêtes techniques et administratives après événements de mer et du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif 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 BEAmer 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**
- 2*** **CONTEXTE**
- 3*** **NAVIRE**
- 4*** **EQUIPAGE**
- 5*** **CHRONOLOGIE**
- 6*** **FACTEURS DU SINISTRE**
- 7*** **RECOMMANDATIONS**

=== ** ===

DEPOSITIONS, AVIS & COMMENTAIRES

=== ** ===

ANNEXES

- Décision d'enquête
- Photographies du navire
- Cartographie
- Documents météorologiques

=== ** ===



1* CIRCONSTANCES

Peu avant 07h00, le 17 octobre 2003, le patron du chalutier *BELLE ÎLE II* décide, compte tenu de l'évolution défavorable de l'état de la mer, de rentrer son train de pêche ; il se trouve alors au large de Valras Plage. Pendant le virage du chalut sur l'enrouleur, mer trois quart arrière, pas d'hélice réglé juste assez en avant pour garder le filet tendu, une forte lame a submergé la plage arrière du navire et l'eau a couvert le pont jusqu'en haut du pavois. L'eau a pénétré dans le compartiment moteur ; les pompes mises en route ont fonctionné (pompe de cale, motopompe, lave pont), le moteur ne s'est pas arrêté, la barre fonctionnait mais la propulsion ne répondait pas, le pas d'hélice restant bloqué à une valeur trop faible pour donner au navire une erre suffisante pour évoluer. Le patron a essayé, et réussi, à commander manuellement les électrovannes de manœuvre de pas, mais le réglage obtenu a conduit à trop solliciter le moteur qui a calé.

Le navire privé de propulsion a talonné à plusieurs reprises avant que le patron ne décide de l'évacuation. L'équipage de trois personnes a regagné la côte à la nage, un des deux matelots étant blessé.



2* **CONTEXTE**

Le chalutier côtier *BELLE ÎLE II* appartenait à un patron-propriétaire d'Agde qui l'exploitait en pêche côtière. Il en avait fait l'acquisition en 2001.

Ses zones de pêche au chalut de fond se trouvaient dans le golfe du Lion avec un ciblage sur les espèces nobles. Ses apports étaient commercialisés en criée d'Agde.

La situation économique de l'entreprise n'appelait pas d'observation particulière. Le navire était assuré auprès d'une société de premier rang.



3* LE NAVIRE

3.1* Généralités

Le *BELLE ÎLE II* a été construit en bois en 1971. Ses principales caractéristiques étaient les suivantes :

- type : chalutier ;
- immatriculation : ST 286355 ;
- jauge : 26.16 Tjb ;
- longueur : 17,54 ;
- franc-bord : 498 mm ;
- puissance : 316 kW.

La consultation par les enquêteurs du BEAmer du dossier *BELLE ÎLE II* du Centre de sécurité des navires compétent en ce qui concerne son suivi technique n'a pas fait apparaître d'observation en relation avec les faits.



4* EQUIPAGE

Le navire était armé, conformément à sa décision d'effectif par trois hommes disposant des qualifications et de toute l'expérience nécessaire.

Le patron était titulaire des certificats de capacité et de motoriste à la pêche.

L'ensemble de l'équipage était à jour de ses visites médicales d'aptitude.



5* **CHRONOLOGIE** (toutes les heures sont en heures locales)

Le bord n'a pas fourni de chronologie, en raison de la vitesse à laquelle se sont déroulés les événements.

Il n'a pas été possible aux enquêteurs du *BEA*mer de reconstituer une chronologie à partir des éléments contenus sur le disque dur de l'ordinateur du *BELLE ÎLE II*, débarqué et conservé dans les locaux de la brigade de gendarmerie du Cap d'Agde. Cet appareil fonctionne en mode apparemment dégradé et n'a pas restitué d'élément de trajectographie, bien que le logiciel de cartographie fonctionne. Il est possible que la trace de la sortie en cours ait été effacée entre la rupture de l'alimentation électrique de l'appareil et sa remise sous tension à terre. Une analyse plus poussée du disque dur du *BELLE ÎLE II* n'est pas apparue utile à l'enquête du *BEA*mer.

Les éléments de chronologie disponibles, essentiellement tirés des données fournies par le CROSS de la Garde, sont les suivants.

* **Le 17 octobre vers 06H00**, le *BELLE ÎLE II* est en pêche et se trouve à 4,5 MN environ de la passe d'entrée du Grau d'Agde et à 3,2MN de la côte. Devant l'aggravation des conditions de mer, le patron décide de rentrer son train de pêche ; il prend une allure mer arrière et commence à virer.

* Après quelques minutes, une lame considérablement plus forte que la moyenne recouvre l'arrière du navire, l'eau atteint le haut du pavois et met plusieurs dizaines de secondes à s'écouler quand l'arrière du *BELLE ÎLE II* soulage.



- * Le patron demande à ses matelots d'ouvrir les sabords de décharge (qui étaient restés jusque là fermés), ils ne parviennent pas à exécuter la consigne.
- * Le patron à la barre, constate que celle-ci répond et que le moteur tourne mais que son navire ne peut évoluer et prendre de l'erre en avant.
- * Il descend dans le compartiment moteur, constate que l'arbre d'hélice est dans l'eau et actionne à la main les électrovannes de commande du pas d'hélice, sans pouvoir connaître avec précision la position atteinte.
- * Celle-ci correspondant en fait à un effort trop important demandé au moteur et celui-ci cale.
- * Entre temps, les pompes ont été mises en route et fonctionnent toutes (pompe principale, pompe de lavage en utilisation pompe de cale, motopompe).
- * Les actions destinées à sauvegarder le navire se poursuivent jusqu'à ce que ce dernier talonne à plusieurs reprises ; le patron décide alors l'évacuation, il fait capeler les gilets, facilement accessibles (car rangés dans la timonerie), renonce à utiliser le radeau de survie qu'il est dangereux d'atteindre, et abandonne le bord avec ses deux matelots dont l'un est blessé, en emportant la bouée couronne ; ils atteindront la plage où ils seront signalés retrouvés **à 07H54**.
- * **À 07H00**, le CROSS intercepte un appel du chalutier *PETIT VINCENT* au sémaphore de Sète signalant que le *BELLE ÎLE II* a embarqué un paquet de mer.
- * **À 07H03**, le *PETIT VINCENT* signale que le *BELLE ÎLE II* étale sa voie d'eau.
- * **A 07H05**, le *BELLE ÎLE II* signale qu'il ne demande pas assistance ; le *PETIT VINCENT* reste à proximité.



* **À 07h21**, le *PETIT VINCENT* signale que le *BELLE ÎLE II* est « en train de couler », **cette heure correspond probablement à celle à laquelle le patron du *BELLE ÎLE II* décide d'évacuer.**

* **À 07H22**, le CROSS engage les moyens des pompiers (VSAB, plongeurs), de la SNSM (canot tout temps SNS212 *PATRON MARIUS OLIVIERI* de Sète), et du détachement aérien départemental de la sécurité civile (hélicoptère DRAGON 34).

* **À 07H24**, la SNSM signale l'impossibilité de faire appareiller son canot et la possibilité d'envoyer sur place un de ses VNM (véhicule nautique à moteur).

* **À 07H27**, le *PETIT VINCENT* signale que le *BELLE ÎLE II* est échoué sur la plage et devant l'impossibilité de lui porter assistance, décide de quitter la zone.

* **À 07H50**, le VNM de la SNSM appareille.

* **À 07H54**, la présence de l'équipage du *BELLE ÎLE II* au complet dans l'enceinte de la colonie de vacances MER&SOLEIL de Valras est signalée, le blessé est évacué sur l'hôpital de Béziers par VSAB. L'alerte plongeurs et hélicoptère est levée.

== ** ==



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.

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- **contraintes naturelles ;**
- **défaillances matérielles ;**
- **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'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* Contraintes naturelles

6.1* La situation météorologique

6.1.1* LES PREVISIONS DISPONIBLES

Le BMS côte 260 (joint en annexe) est en cours et connu du *BELLE ÎLE II*. Le patron du *BELLE ÎLE II* a considéré que les conditions annoncées étaient dures et qu'elles pouvaient le conduire, comme il l'a d'ailleurs fait, à interrompre ses opérations de pêche. Elles n'étaient pour autant, à ses yeux, pas catastrophiques, au point de ne pas sortir en mer. Il est à noter que cinq autres navires de pêche, d'une taille similaire à celle du *BELLE ÎLE II*, se trouvaient dans les mêmes parages au même moment. Leurs patrons respectifs portaient donc sur la situation la même appréciation que le patron du *BELLE ÎLE II*. Mais l'état de la mer les a conduits, eux aussi, à interrompre leurs actions de pêche et certains ont eu des difficultés à embouquer les passes du gros d'Agde, sans qu'aucun ne subisse, malgré tout, d'avaries importantes.

6.1.2* LE TEMPS EFFECTIVEMENT RENCONTRE

Le temps effectivement rencontré est décrit par les acteurs du sinistre comme mauvais, mais les enquêteurs du *BEAmer* ont constaté, par rapprochement avec le BMS précité au § *supra*, qu'il était conforme aux prévisions : vent du 100 pour 50 nœuds, mer 5, visibilité 5 km.



6.2* Défaillances et inadéquations matérielles

Compte tenu des circonstances du sinistre, les enquêteurs du *BEA*mer ont réservé une attention particulière aux dysfonctionnement :

- ❖ des commandes de la propulsion ;
- ❖ des équipements de détresse et de sauvetage.

6.2.1* LES DYSFONCTIONNEMENTS DES COMMANDES DE PROPULSION

La seule avarie matérielle significative est celle du système de commande de pas d'hélice, qui a joué un rôle certain et déterminant dans l'échouement du chalutier *BELLE ÎLE II*.

Les constatations effectuées jusqu'à présent, en particulier par l'expert commis par l'assurance du navire n'ont pas infirmé, les constatations du patron du *BELLE ÎLE II* : l'eau embarquée aurait provoqué une avarie électrique dans le circuit de commande du pas d'hélice, le "tiller" (levier de commande) n'avait plus d'action, mais le circuit hydraulique fonctionnait quand les électrovannes de commande du circuit hydraulique étaient localement actionnées à la main. *Mutatis mutandis*, cette avarie est similaire à une de celles ayant conduit à la perte du chimiquier italien *LEVOLI SUN*. Elle démontre, s'il en était besoin, qu'une installation vitale doit être réalisée avec grand soin, même pour des fonctions qui peuvent être considérées comme secondaires, telles que l'alimentation en 24 Volts de commandes diverses.

6.2.2* MATERIEL DE SAUVETAGE ET DE DETRESSE

Le patron du *BELLE ÎLE II* avait pris la précaution de ranger des brassières de manière accessible à partir du pont et de la timonerie ; cela a permis de les utiliser sans problèmes.

Il a fait observer aux enquêteurs du *BEA*mer que la VHF ASN dont il était équipé ne permettait pas de communiquer facilement en situation d'urgence, l'utilisation du combiné "téléphonique" nécessitant de coller ce dernier à l'oreille en raison d'un niveau de volume insuffisant compte tenu de l'environnement sonore au moment des faits. Cela met en évidence l'importance du rôle de l'installateur dans le choix et l'installation d'un matériel pour lequel ses clients lui font une confiance peut-être excessive.

Le patron n'a pas jugé utile d'emporter avec lui la VHF de secours ; cela met en évidence le fait qu'il faut sans doute privilégier un appareil muni d'une batterie et en charge en permanence, pouvant être saisi "au passage" au lieu d'un appareil muni de sa seule pile réglementaire qu'il faut sortir de son enveloppe plastique et enclencher dans le corps de l'appareil par un mouvement rotatif. Ceci fait que la prise et l'emport de cet équipement sont souvent négligés en cas d'urgence¹.

¹ Le *BEA*mer fait remarquer que plusieurs événements récents montrent à la fois l'intérêt et les limites d'utilisation de ce type de matériel. Certes, il permet aux naufragés de nouer un contact avec les sauveteurs, mais il n'est pas d'utilisation directe et il est non compatible avec d'autres équipements (combinaisons d'immersion, radeaux de sauvetage de classe I).



6.3* Autres facteurs

La routine a très probablement joué un rôle déterminant dans l'échouement du *BELLE ÎLE II*. Bien que décidant de rentrer son train de pêche en raison des mauvaises conditions météorologiques, le patron du *BELLE ÎLE II* n'a pas envisagé de prendre des dispositions matérielles particulières, comme l'ouverture des sabords de décharge (qui auraient dû d'ailleurs être maintenus ouverts en permanence) ou la mise à poste du capot de la descente machine. Compte tenu de la proximité de la côte, ces mesures auraient pu être prises.

L'accident du *BELLE ÎLE II* doit pouvoir servir à la formation des marins à la pêche pour faire prendre conscience de l'efficacité potentielle de mesures simples susceptibles d'éviter de graves avaries dès lors que les circonstances (météo, proximité de la côte...) sortent de l'ordinaire.

Les enquêteurs du *BEAmer* tiennent cependant à faire remarquer que si les sabords de décharge étaient restés ouverts, il aurait peut-être été possible d'éviter une assiette positive excessive ainsi que l'envahissement subséquent du compartiment moteur.



7* RECOMMANDATIONS

Compte tenu des développements qui précèdent, le BEAmer estime possible et nécessaire de formuler les recommandations qui suivent :

7.1* Installations

Une lourde charge repose sur les épaules des installateurs d'équipements à bord des navires de pêche, surtout côtière : il leur appartient, au-delà du strict respect de la réglementation, de veiller à la cohérence des installations mises en place, et de dialoguer avec leurs clients pour réaliser des installations

- ❖ **les plus sûres possible, par exemple dans le cas du circuit 24V, dans toute sa partie utilisée pour des fonctions vitales (propulsion, éclairage) ;**
- ❖ **les plus ergonomiques possibles, par exemple pour l'installation d'un haut-parleur supplémentaire sur la VHF fixe ;**
- ❖ **les plus adaptées possibles, par exemple en conseillant de choisir une VHF de secours normalement en charge sur un poste de repos facilement accessible et non soigneusement rangée avec sa pile percutable réglementaire.**



7.2* Prévention

Le *BEA*mer recommande sur les points évoqués en 7.1*, qu'au delà des évolutions normatives qui pourraient se révéler nécessaires, la prise en compte des nécessités précitées de sûreté de fonctionnement, d'ergonomie et d'adaptation puisse être approfondie par les organismes chargés de la prévention.

7.3* Formation

L'attention des formateurs des professionnels de la pêche maritime pourrait être appelée sur l'importance de l'étude de cas concrets au cours de l'instruction.

L'exemple du *BELLE ÎLE II* pourrait être utile pour faire évoluer la réflexion et conduire les équipages à prendre des précautions supplémentaires (mise en place du capot de descente, ouverture préalable des sabords de décharge...) quand ils envisagent une manœuvre habituelle, telle que le relevage du train de pêche, dans des conditions sortant de l'ordinaire, en particulier quand ils décident d'interrompre une action de pêche à cause de trop mauvaises conditions météorologiques. Ces précautions supplémentaires n'auraient sans doute pas permis d'éviter toute entrée d'eau (embarquement par la prise d'air de la cale moteur) mais auraient peut-être évité l'avarie de commande de pas d'hélice, et donc la perte du navire.



7.4* **Recommandations**

Avant la mise en service, les différents intervenants concepteurs ou constructeurs et les commissions de sécurité pourraient porter une attention plus soutenue à la protection des circuits électriques contre les projections d'eau sous un aspect géométrique, c'est-à-dire en vérifiant l'éloignement des tableaux et boîtiers par rapport aux ouvertures pouvant permettre des entrées d'eau par le haut (panneaux de pont, descentes, aspirations...)



***DEPOSITIONS,
AVIS
&
COMMENTAIRES***

NEANT



LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Photographies du navire

C. Cartographie

D. Documents météorologiques





Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'équipement
des transports
du logement du
tourisme et de la mer
Inspection générale
des services des
affaires maritimes
Bureau des enquêtes
techniques et
administratives après
accidents et autres
événements de mer
(BEAmer)



Le directeur

Paris, le 20 OCT 2003
N/réf. : BEAmer/IGSAM/SETM

000457

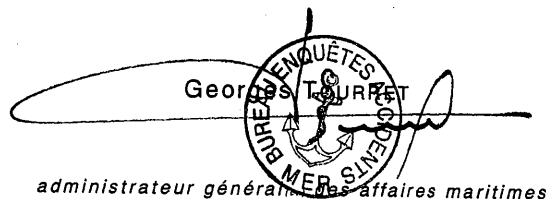
DÉCISION

Le directeur du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer ;

- VU la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- VU l'arrêté ministériel du 16 décembre 1997 portant création du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer (BEA-mer) ;
- VU la décision ministérielle du 17 décembre 1997 portant nomination du directeur du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer ;
- VU le message SITREP n°8 du CROSS Lagarde du 17 octobre 2003 ;

DÉCIDE

ARTICLE UNIQUE : En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les enseignements qu'elle comporte pour la sécurité maritime, la perte totale suite à échouement le 17 octobre 2003, sur la plage de Valras du chalutier agathois *BELLE ILE II* (ST 286355), fera l'objet d'une enquête technique dans les conditions prévues par le titre III de la loi sus-visée.

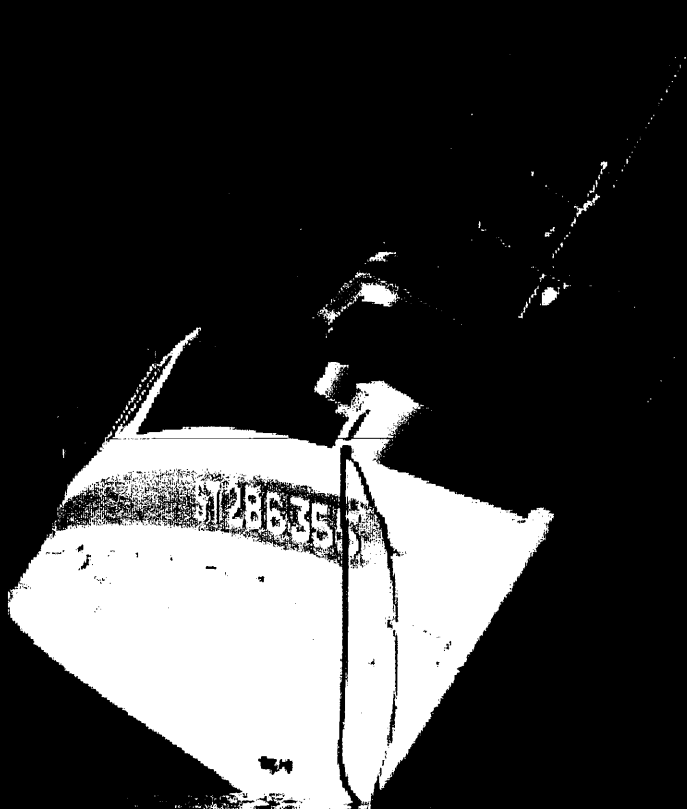

Georges TOURNET
BUREAU DES ENQUÊTES
TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES
APRÈS ACCIDENTS ET AUTRES
ÉVÉNEMENTS DE MER
administrateur général des affaires maritimes

BEAmer
22, rue Monge
75005 PARIS
téléphone :
+ 33 (0) 140 813 824
télécopie /fax :
+ 33 (0) 140 813 842
Bea-Mer@equipement.gouv.fr

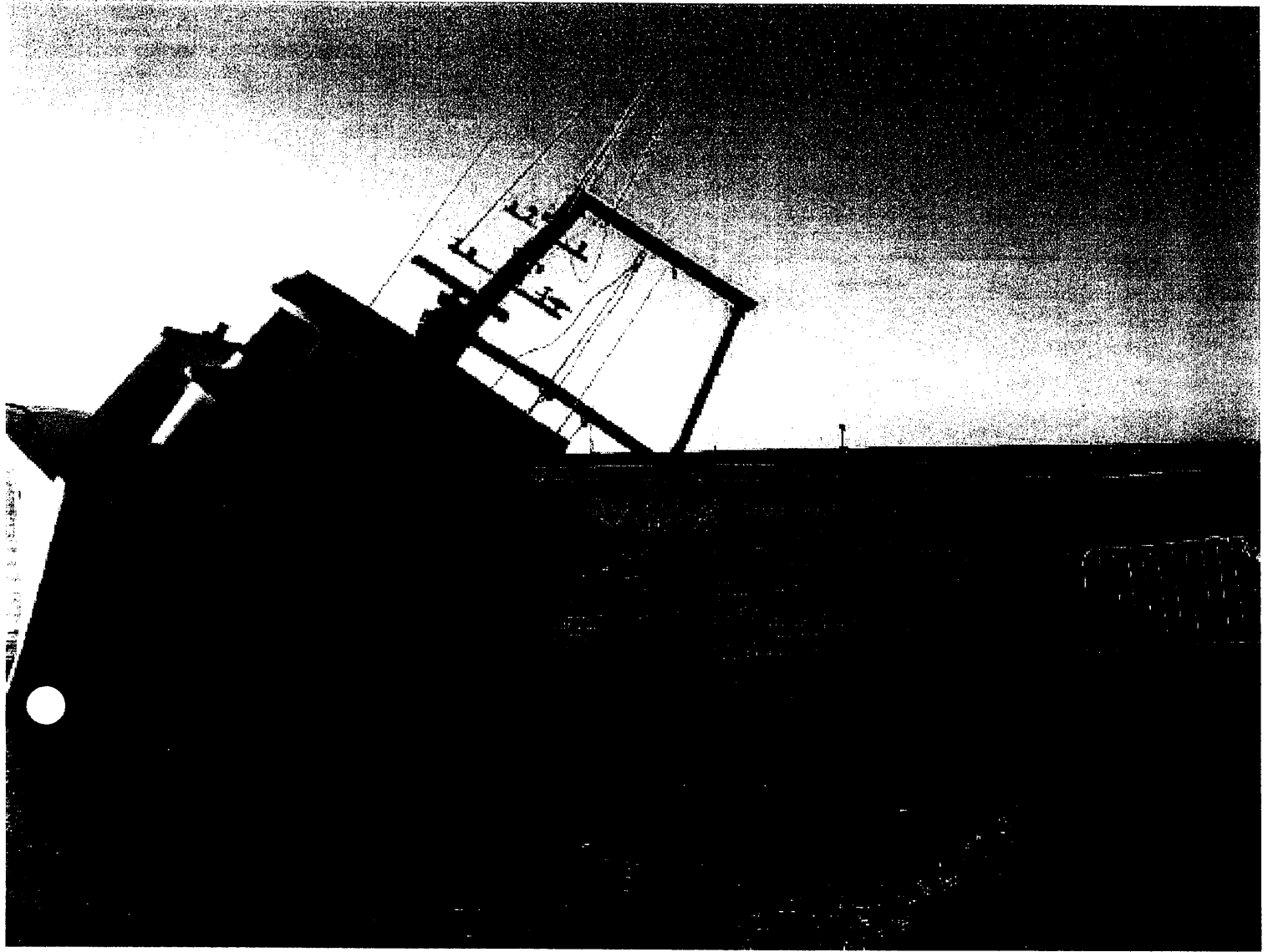
annexe B

PHOTOGRAPHIES DU NAVIRE









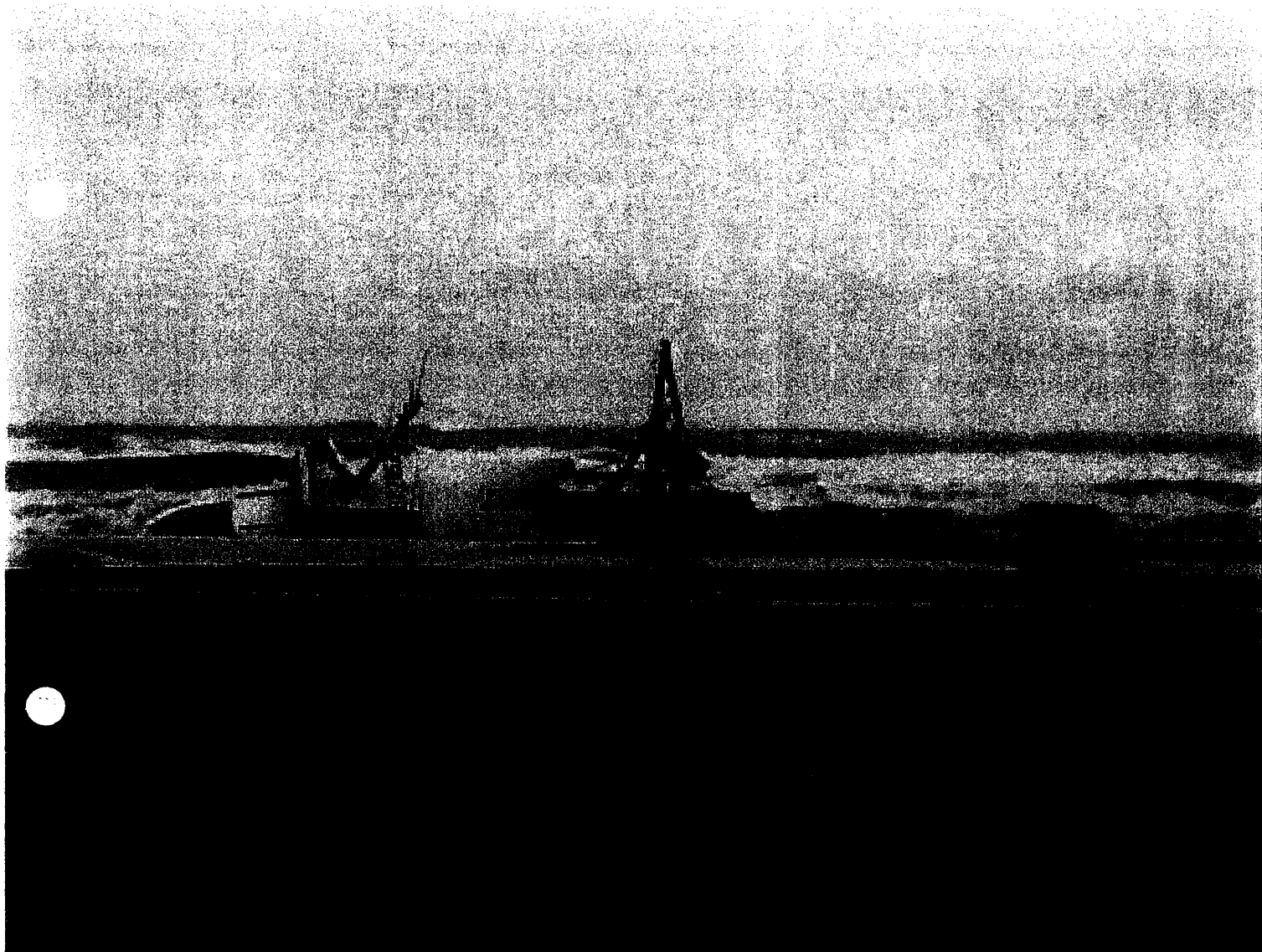






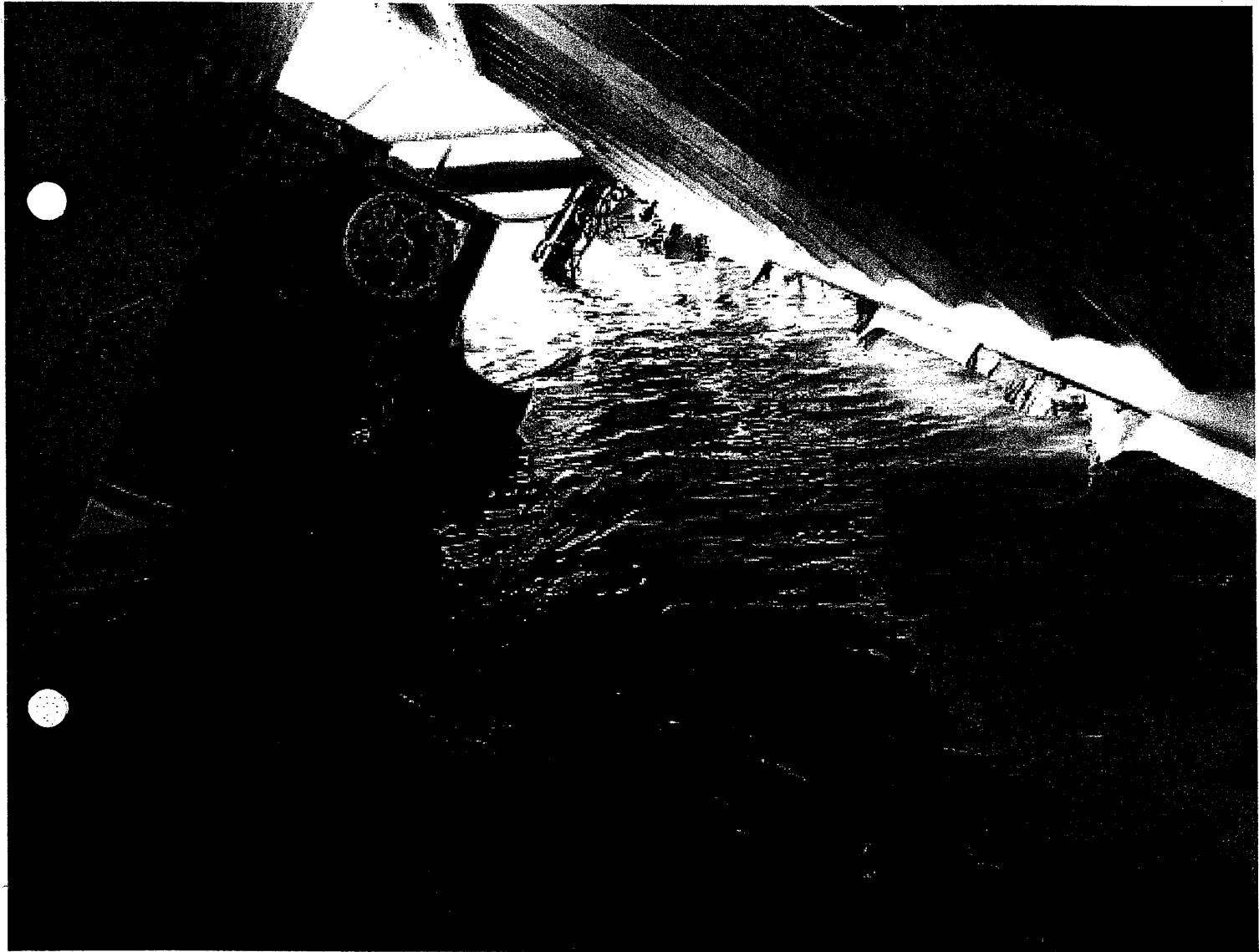


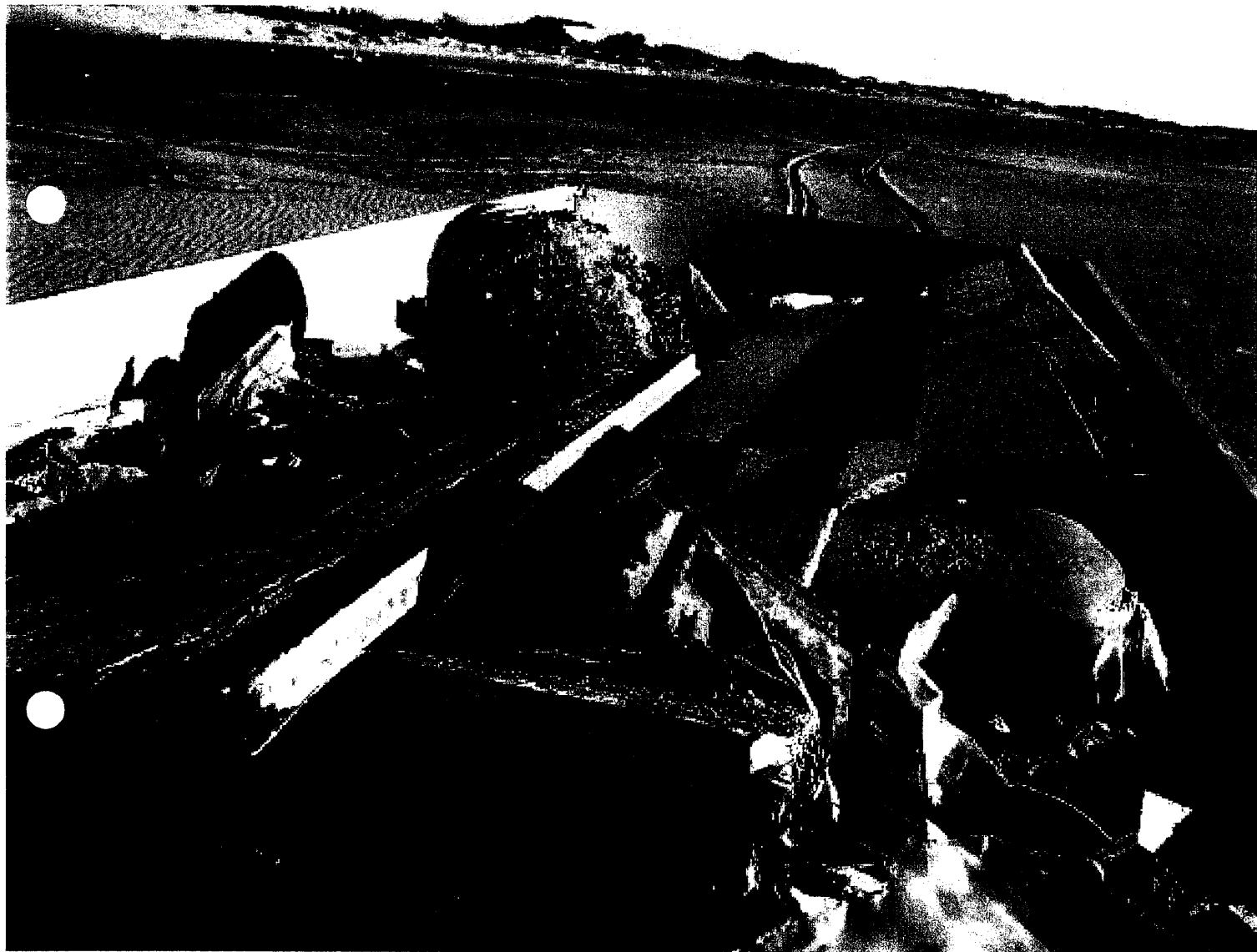


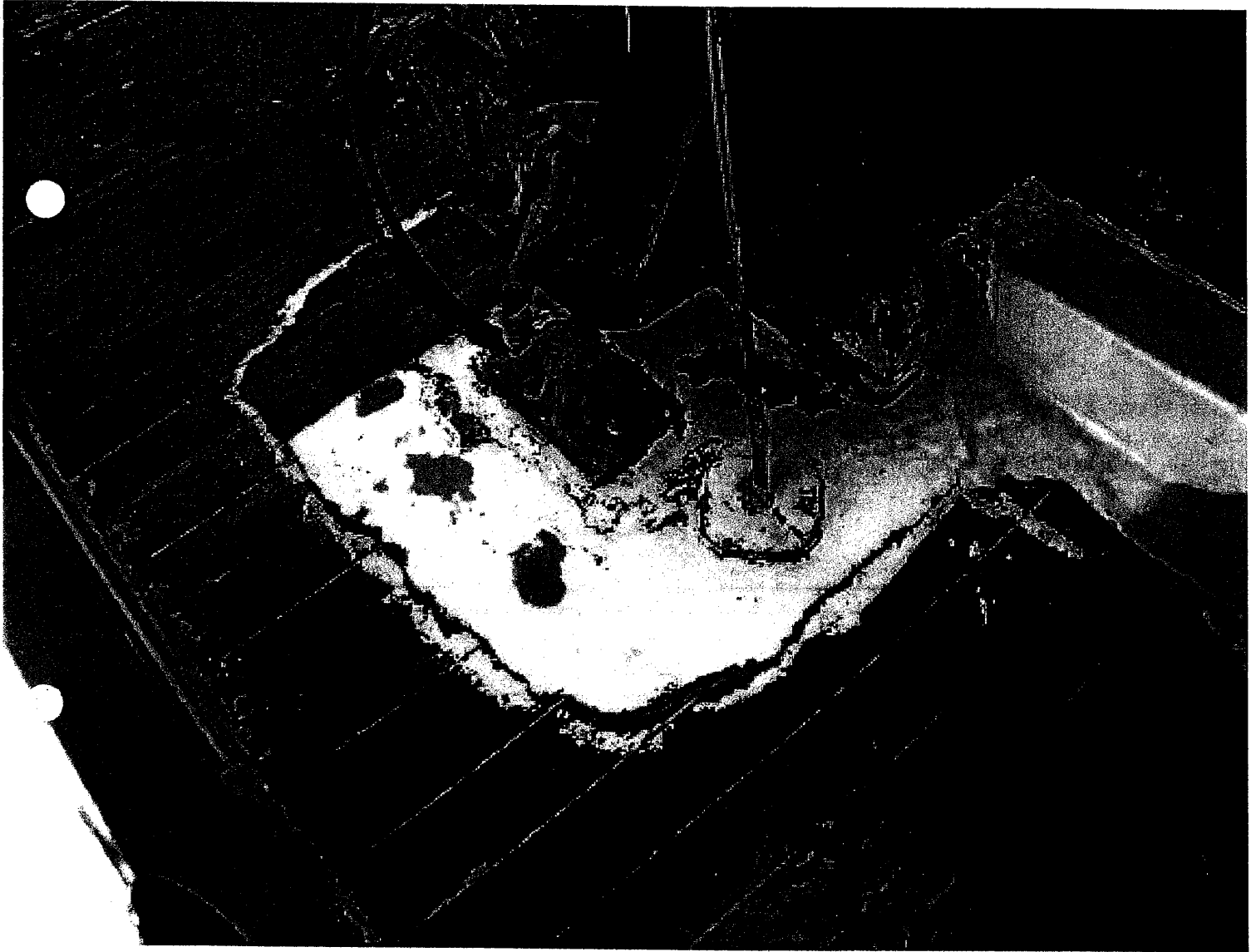


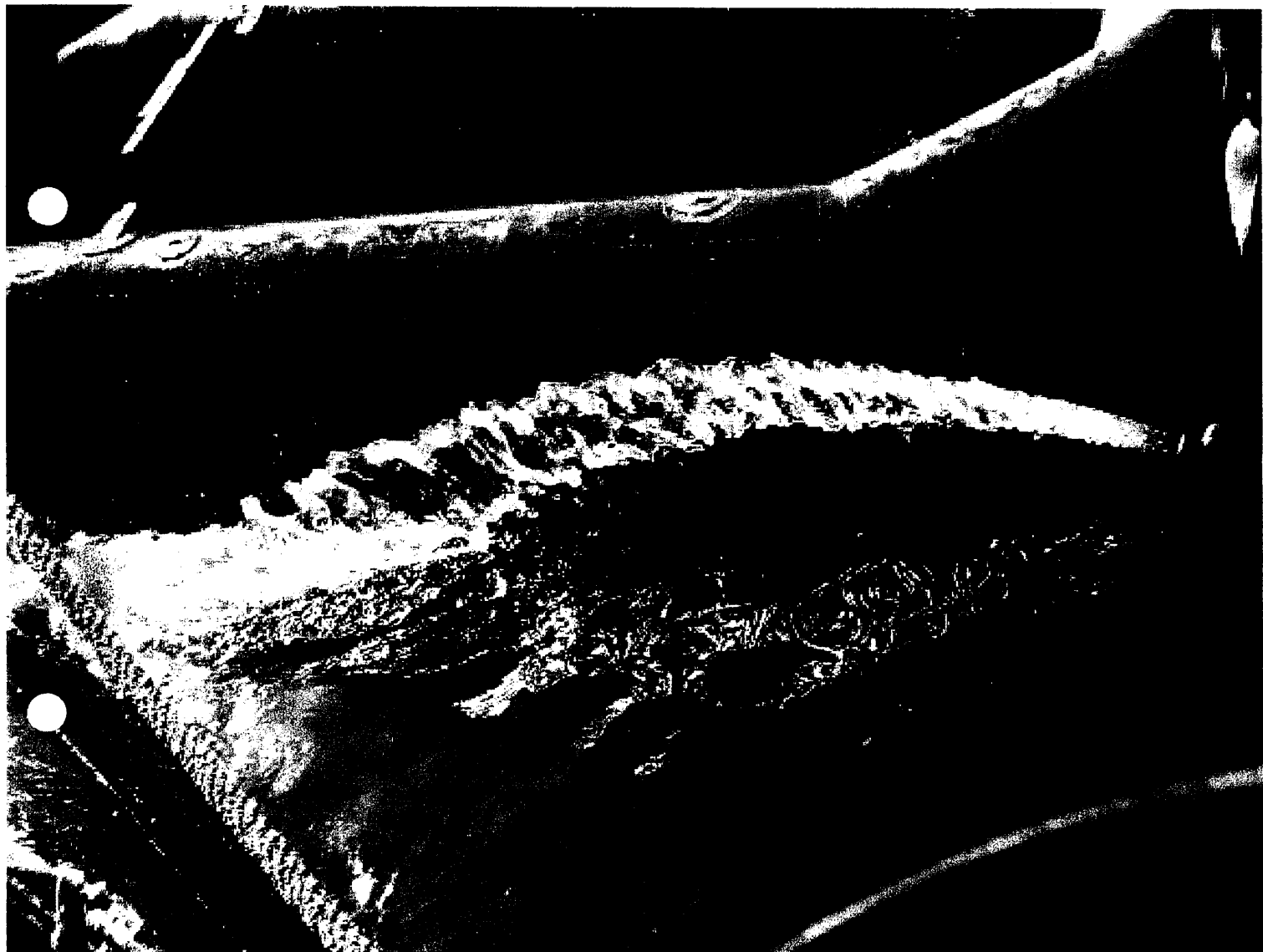


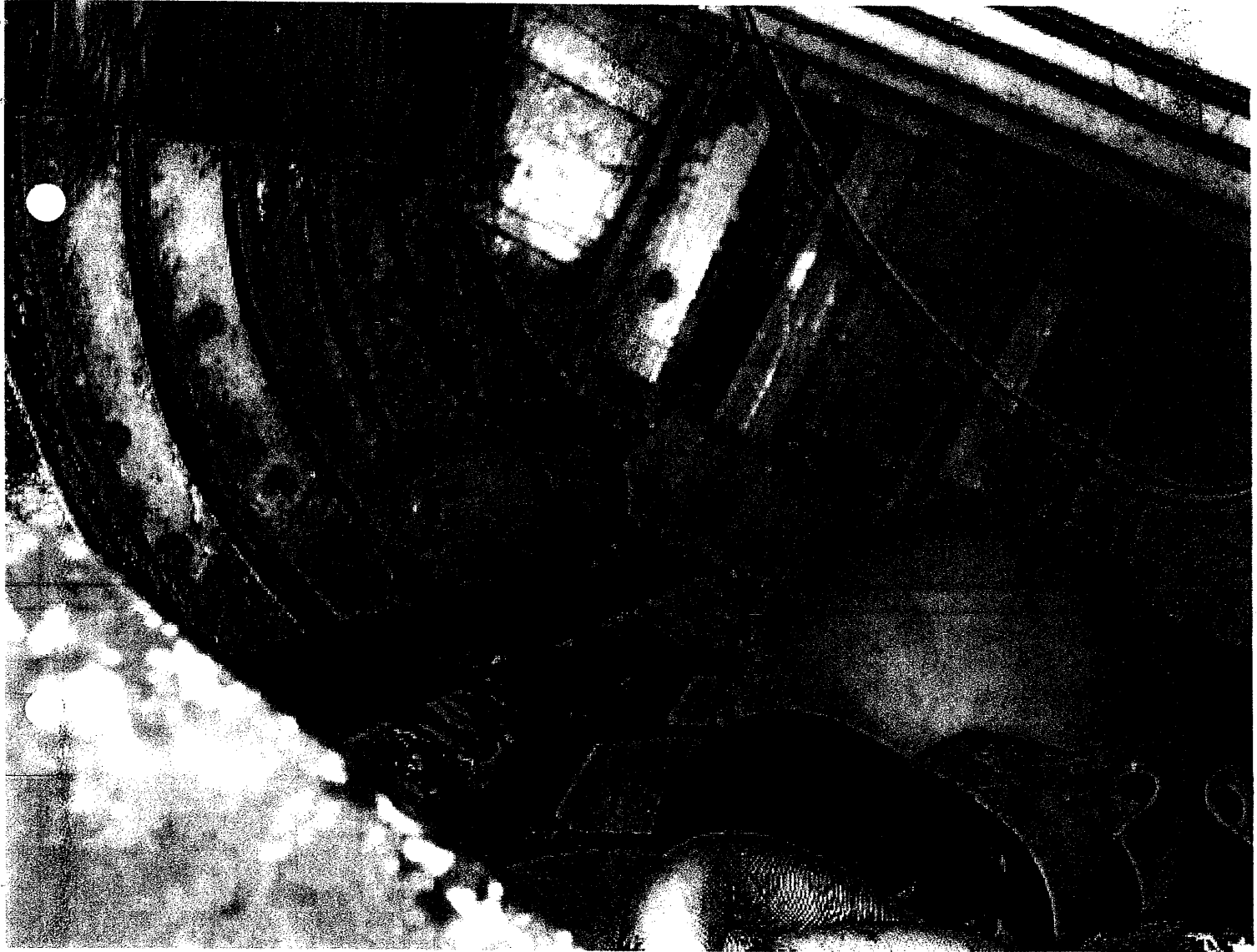








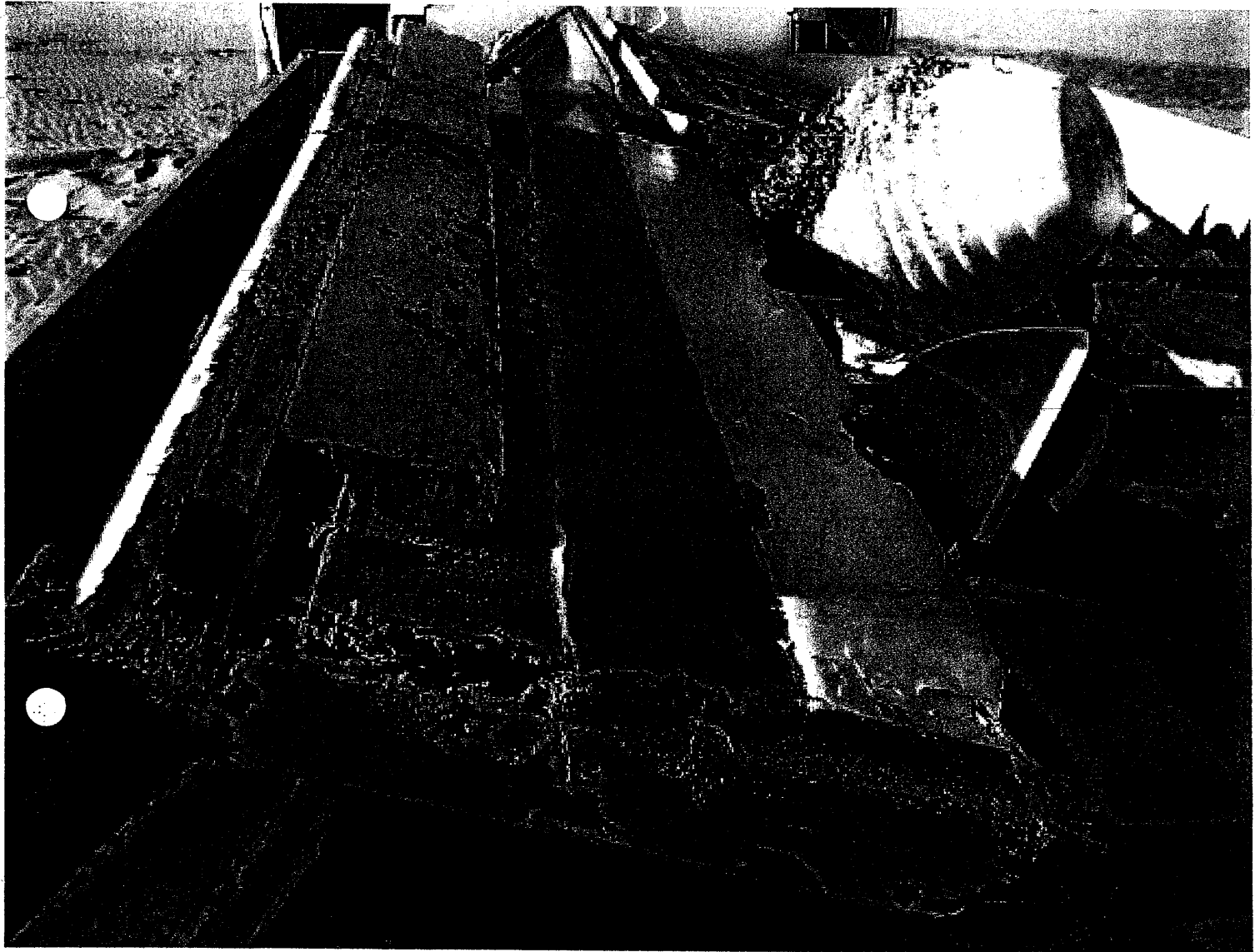


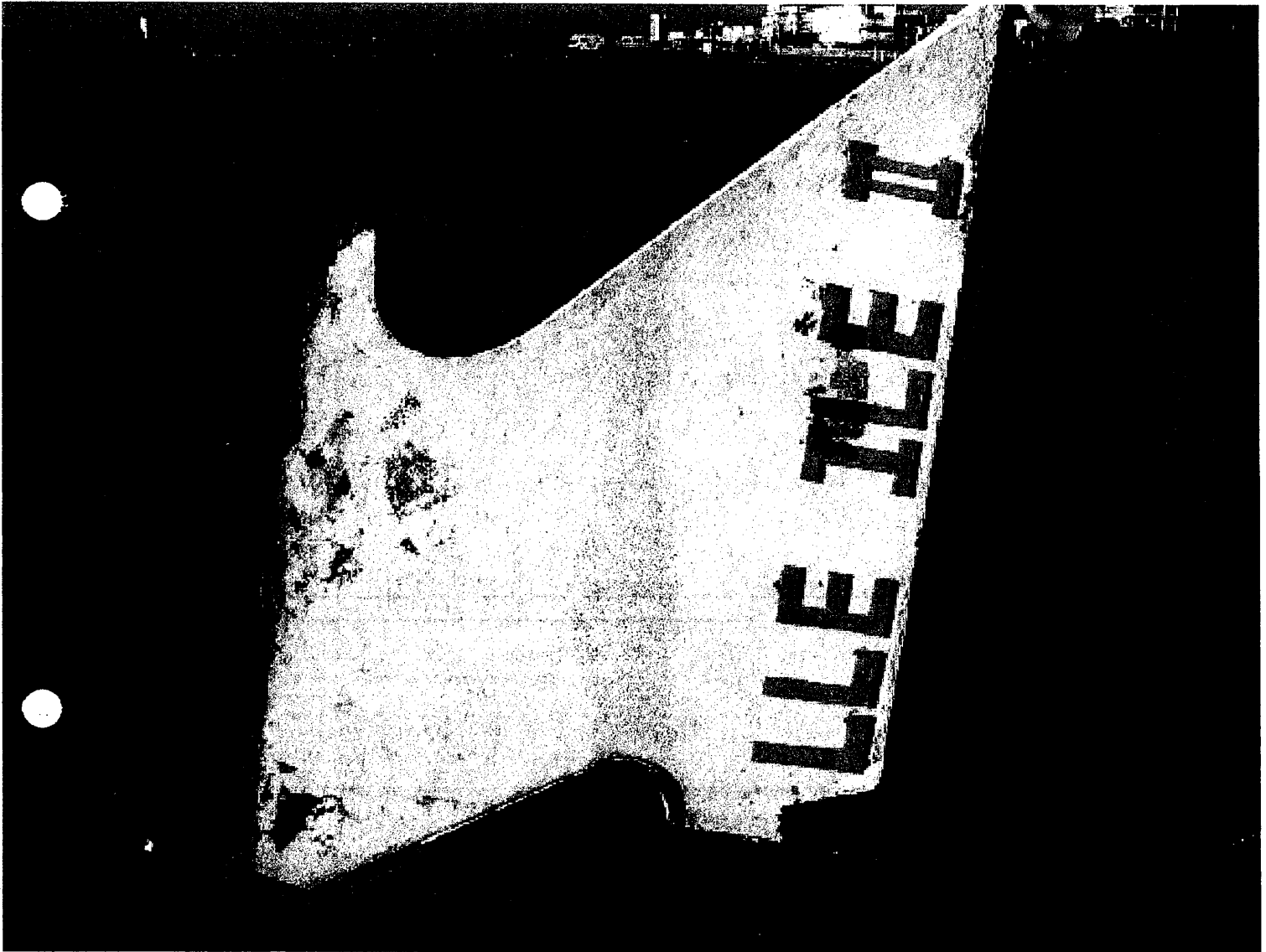


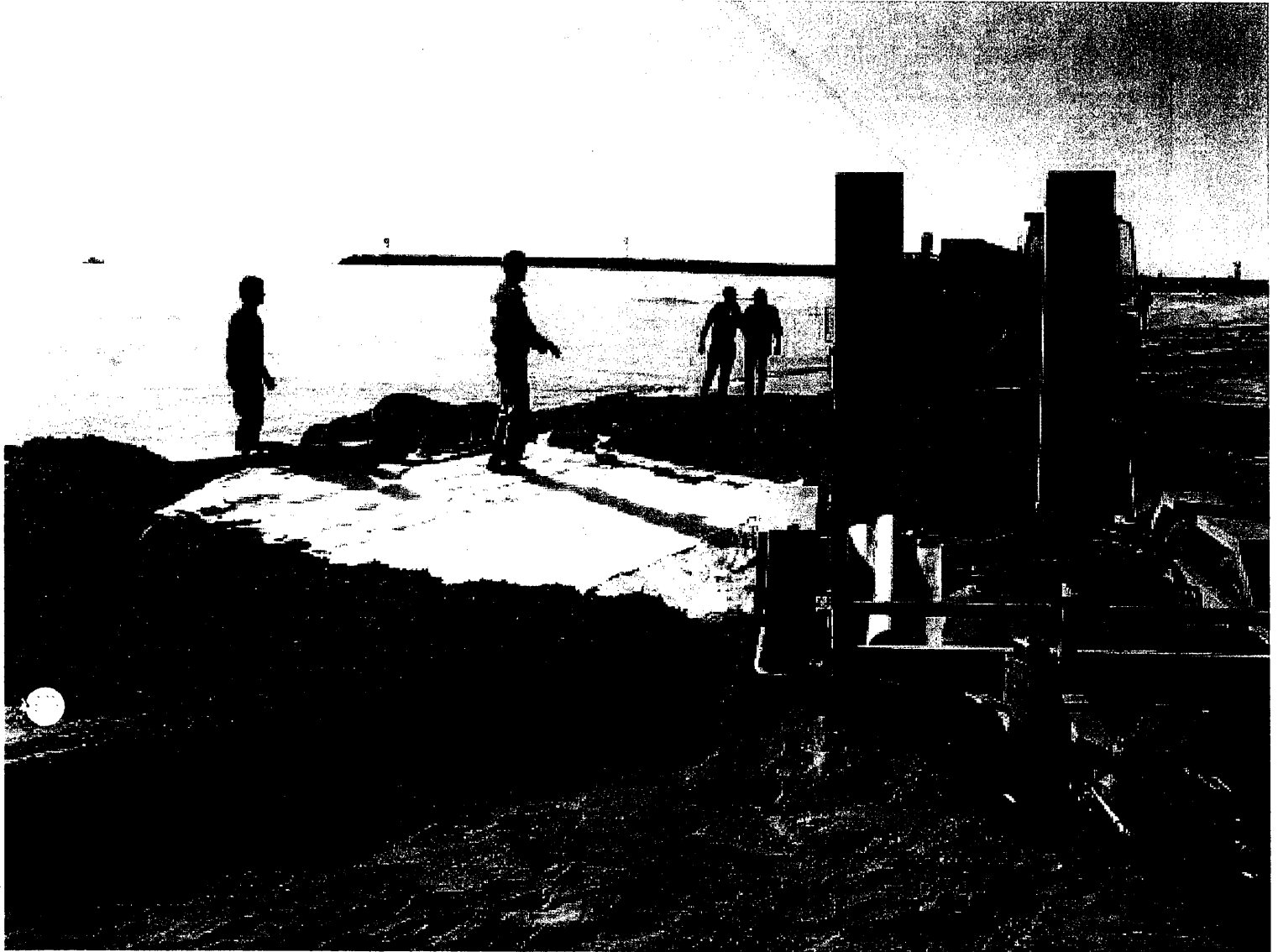








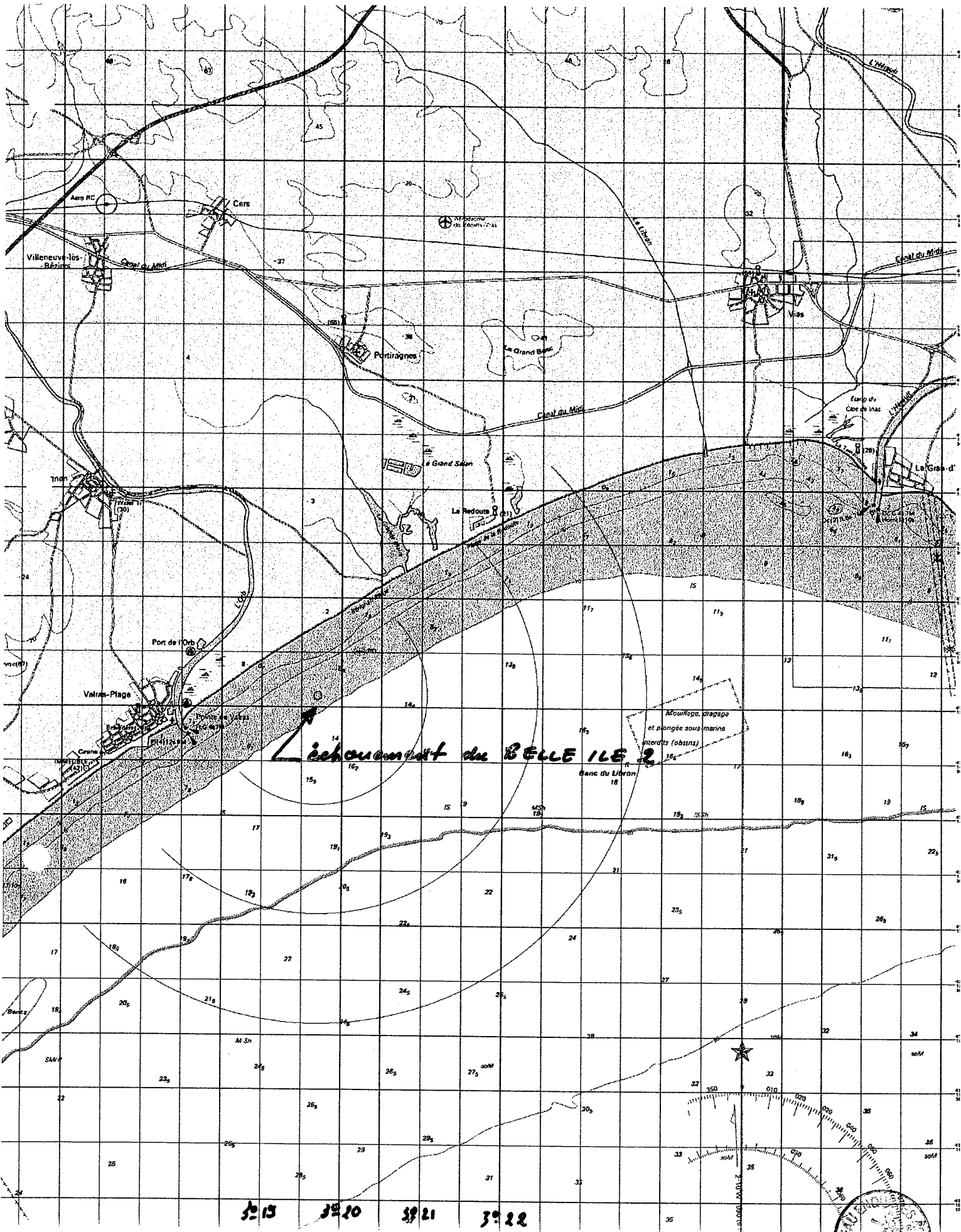




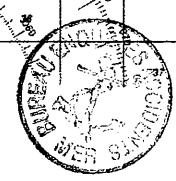
annexe C

CARTOGRAPHIE





3515 3520 3521 3522

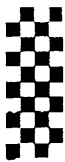


annexe D

ELEMENTS METEOROLOGIQUES

Bulletin de Météo France





04 42 95 90 39

METEO FRANCE

BULLETIN COTE - ZONE LANGUEDOC-ROUSSILLON

- Prévisions élaborées par METEO-FRANCE Aix-en-Provence
- couvrant la zone des 20 MN
- Vitesse du vent en force Beaufort

DE CERBERE A PORT CAMARGUE
Elaboré le Vendredi 17 Octobre 2003 A 6H30

1-Avis de coup de vent à localement tempête en toutes zones.
FIN DE VALIDITE : samedi 18 octobre a 0600 UTC

- Avis de fortes vagues sur Littoral du Roussillon

**2-SITUATION GENERALE LE VENDREDI 17
OCTOBRE A 00H00 UTC ET EVOLUTION**

Dépression 1005 sur Baléares se creusant 1000 hPa ce soir , hautes pressions 1020 hPa sur les Alpes, générant un fort à localement violent vent d'est

3-Journée du Vendredi 17 Octobre
et nuit suivante

TEMPS : très nuageux et pluvieux, surtout vers les Pyrénées.

VISIBILITE : médiocre.

VENT: Est 6/7, localement 7/8 au sud d'Agde , fraîchissant localement 9 au large du Roussillon la nuit prochaine

MER: forte à grosse avec des creux de 5 à 6 mètres.

HOULE: d'est 3 m.

4-Evolution pour Samedi 18 Octobre

Très nuageux et pluvieux. vent d'est à nord-est 6/7, localement 8/9 au sud de Leucate . Mer forte à grosse.

5-A 5 Hl on observait:

	Vent	Mer	Pmer	Visi
	Noeuds		hPa	mn
SETE	NE 9		1015	10
CAP BEAR	E 28		1013	2
LEUCATE	E 34		1013	2

6-Phénomènes importants du
Dimanche 19 Octobre au Lundi 20 Octobre
neant
=

N.B. : La vente, rediffusion ou redistribution des informations reçues en l'état ou sous forme de produits dérivés est strictement interdite sans l'accord de METEO FRANCE.

Direction Interrégionale Sud-Est. Télécopie : 04 42 95 90 59

BULLETIN COTE - ZONE LANGUEDOC-ROUSSILLON

- Prévisions élaborées par METEO-FRANCE Aix-en-Provence
- couvrant la zone des 20 MN
- Vitesse du vent en force Beaufort

DE CERBERE A PORT CAMARGUE
Elaboré le Vendredi 17 Octobre 2003 A 12H30

1-Avis de fort coup de vent à tempête en toutes zones.
FIN DE VALIDITE : samedi 18 octobre a 0600 UTC

2-SITUATION GENERALE LE VENDREDI 17 OCTOBRE A 06H00 UTC ET EVOLUTION

Dépression 1007 sur Nord Baléares se creusant 1000 hPa ce soir, hautes pressions 1020 hPa sur les Alpes, générant un fort à localement violent vent d'est

3-Après-midi du Vendredi 17 Octobre et nuit suivante

TEMPS : très nuageux et pluvieux, surtout vers les Pyrénées.

VISIBILITE : médiocre.

VENT: D'Est 8 à 9 avec violentes rafales au sud d'Agde, localement 10 vers Leucate, au Nord d'Agde Nord-Est 6 à 7.

MER: très forte à grosse avec des creux de 5 à 6 mètres se creusant 7 à 8 en cours de nuit.

HOULE: d'est 3 m.

4-Samedi 18 Octobre

TEMPS : Couvert et pluvieux.

VISIBILITE : Médiocre.

VENT: De Nord-Est 8 à 9 avec violentes rafales au sud d'Agde, localement 10 vers Leucate mollissant 5 à 6 en soirée. Au nord d'Agde Nord-Est 6 à 7 mollissant 4 à 5 en soirée.

MER: très forte à grosse avec des creux de 6 à 7 m.

HOULE: d'est 4 m.

5-Evolution pour Dimanche 19 Octobre:

Couvert avec à nouveau des pluies l'après-midi. Vent d'Est 4 à 5 virant Sud-Est en cours d'après-midi en fraîchissant 5 à 6, puis Nord-Ouest en fin de nuit. Mer forte devenant agitée.

6-A 11 H1 on observait:

	Vent	Mer	Pmer	Visi
	Noeuds		hPa	mn
SETE	NE 13	forte	1016	2
CAP BEAR	ESE 22	tres forte	1012	3
LEUCATE	E 48	forte	1012	3

7-Phénomènes importants du

Lundi 20 Octobre au Mardi 21 Octobre

Menace de grand frais de Nord-Ouest mardi.

=



METEO FRANCE

BULLETIN COTE - ZONE LANGUEDOC-ROUSSILLON

- Prévisions élaborées par METEO-FRANCE Aix-en-Provence
- couvrant la zone des 20 MN.
- Vitesse du vent en force Beaufort

DE CERBERE A PORT CAMARGUE
Elaboré le Vendredi 17 Octobre 2003 A 18H30.

1-Avis de fort coup de vent à tempête nr 262 en toutes zones.
FIN DE VALIDITE : samedi 18 octobre a 1200 UTC

2-SITUATION GENERALE LE VENDREDI 17 OCTOBRE A 12H00 UTC ET EVOLUTION

Dépression 1007 hPa sur le Nord des Baléares se creusant 1000 hPa en cours de nuit. Fort courant d'Est sur le bassin. Hautes pression 1026 hPa sur les alpes Suisses, générant un très fort à violent vent d'Est.

3-Nuit du Vendredi 17 Octobre
au Samedi 18 Octobre

TEMPS : très nuageux et pluvieux, surtout vers les Pyrénées.

VISIBILITE : médiocre.

VENT: D'Est 8 à 9 avec violentes rafales au sud du cap d'Agde, localement 10 vers Leucate, au Nord du cap d'Agde Nord-Est 5 à 6.

MER: très forte à grosse avec des creux de 5 à 6 mètres se creusant 7 à 8 en cours de nuit.

HOULE: d'est 3 m.

4-Samedi 18 Octobre

TEMPS : Couvert et pluvieux.

VISIBILITE : Médiocre.

VENT: De Nord-Est 7 à 8 avec violentes rafales au sud d'Agde, mollissant 4 à 5 en cours d'après-midi, 3 à 4 en soirée. Au nord d'Agde Nord-Est 5 à 6 mollissant Est 3 à 4 en soirée.

MER: très forte à grosse avec des creux de 6 à 7 m.

HOULE: d'est 4 m.

5-Evolution pour Dimanche 19 Octobre

Couvert avec à nouveau des pluies l'après-midi. Vent d'Est 4 à 5 virant Sud-Est en cours d'après-midi en fraîchissant 5 à 6, puis Nord-Ouest en fin de nuit. Mer forte devenant agitée.

6-A 17 H1 on observait:

	Vent	Mer	Pmer	Visi
	Noeuds		hPa	mn
SETE	ENE 11	forte	1014	5
CAP BEAR	SE 26	très forte	1011	3
LEUCATE	ESE 38	grosse	1012	2

7-Phénomènes importants du

Lundi 20 Octobre au Mardi 21 Octobre

Menace de grand frais de Nord-Ouest mardi.

WHMQ46 LFML 171040

BMS MARINE DOMAINE DE LA COTE MEDITERRANEE

ORIGINE METEO-FRANCE AIX EN PROVENCE

BMS-COTE NUMERO 262 DU VENDREDI 17 OCTOBRE 2003 A 1000 UTC

AVIS DE FORTES VAGUES SUR LITTORAL DU ROUSSILLON.

ANNULE ET REMPLACE LE NUMERO 261..

DEBUT DE VALIDITE: IMMEDIAT

FIN DE VALIDITE: SAMEDI 18 OCTOBRE A 1200 UTC

- LANGUEDOC/ROUSSILLON :

VENT D'EST 8 à 9, LOCALEMEN 9 À 10 AVEC VIOLENTES RAFALES.

- PROVENCE :

VENT D'EST 7/8, TEMPORAIREMENT 9 PARAGES ILES D'HYERES, FRAICHIS-
SANT NUIT DE VENDREDI A SAMEDI 9/10 AVEC VIOLENTES RAFALES.

- COTE D'AZUR :

VENT D'EST NORD-EST 7/8, FRAICHISSANT LOCALEMENT 9 NUIT DE VEN-
DREDI A SAMEDI AVEC FORTES RAFALE.

- CORSE (BALAGNE, EXTRÉMITES NORD ET SUD) :

VENT D'EST A NORD-EST 7, LOCALEMENT 8 AU LARGE, FRAICHISSANT 7/8
DANS LA NUIT DE VENDREDI A SAMEDI , LOCALEMENT 9 AUX EXTRÉMITÉS
AVEC FORTE RAFALES

=

WHMQ46 LFML 170723

BMS MARINE DOMAINE DE LA COTE MEDITERRANEENNE.

ORIGINE METEO-FRANCE AIX EN PROVENCE
BMS-COTE NUMERO 261 DU VENDREDI 17 OCTOBRE 2003 A 0600 UTC

ANNULE ET REMPLACE LE NUMERO 260

AVIS DE FORTES VAGUES SUR LITTORAL DU ROUSSILLON

DEBUT DE VALIDITE: IMMEDIAT
FIN DE VALIDITE: SAMEDI 18 OCTOBRE A 0600 UTC

- LANGUEDOC/ROUSSILLON :

VENT D'EST 7/8, FRAICHISSANT EST NORD-EST 9/10 SAMEDI MATIN SUR
ROUSSILLON AVEC VIOLENTES RAFALES.

- PROVENCE :

VENT D'EST 7/8, TEMPORAIREMENT 9 PARAGES ILES D'HYERES, FRAICHISSANT
NUIT DE VENDREDI A SAMEDI 9/10 AVEC VIOLENTES RAFALES.

- COTE D'AZUR :

VENT D'EST NORD-EST 7/8, FRAICHISSANT LOCALEMENT 9 NUIT DE VENDREDI
A SAMEDI AVEC FORTES RAFALE.

- CORSE (BALAGNE, EXTRÉMITES NORD ET SUD) :

VENT D'EST A NORD-EST 7, LOCALEMENT 8 AU LARGE, FRAICHISSANT 7/8
DANS LA NUIT DE VENDREDI A SAMEDI , LOCALEMENT 9 AUX EXTRÉMITÉS
AVEC FORTE RAFALES

=