



Rapport d'investigation préliminaire

# ***ANALOU / L'OURAGAN***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# NAUFRAGE DU CHALUTIER *ANALOU* AU MOUILLAGE A CHARRON, SUITE A SON ABORDAGE PAR LE CHALUTIER *L'OURAGAN*, LE 4 FÉVRIER 2011

## NAVIRES ET ÉQUIPAGES

### *ANALOU* :



Chalutier en bois de 11,13 mètres, construit en 1980, basé à Saint-Gilles Croix de Vie, immatriculé LS511652, temporairement au mouillage du Corps de Garde (Charron) sur la Sèvre Niortaise pendant la saison de la pêche à la civelle. Le corps mort, mouillé il y a plus de 20 ans, appartient à un pêcheur sablais.

L'équipage n'était pas à bord lors de l'accident.

### *L'OURAGAN* :

Chalutier en acier de 11,70 mètres, construit en 1978, basé au port du Pavé (Charron), immatriculé LR 465475.



Photo : navires-de-peche.over-blog.com

Le patron armateur, âgé de 42 ans, est titulaire du permis de conduire les moteurs depuis 1989. Il est embarqué depuis 1983 et patron depuis 1989.

Le matelot, âgé de 49 ans, est titulaire du certificat de motoriste à la pêche et du brevet de lieutenant de pêche. Il navigue depuis 1980.

## LES FAITS

### Conditions météorologiques :

Le 4 février 2011 vers 06h00 : bonne visibilité mais nuit noire (nouvelle lune le 3), peu après le début du jusant (PM 05h16 – coef. 87).

### Circonstances

*L'OURAGAN*, en pêche à la civelle, aborde *l'ANALOU* au mouillage sur son corps mort du Corps de Garde.

L'étrave de *L'OURAGAN* percute le « cadre à pibale » qui poinçonne le bordée, ouvrant une brèche qui entraîne le naufrage immédiat de *l'ANALOU*.

*L'ANALOU* sera renfloué quelques heures plus tard, et transporté vers un chantier naval.

## CONSÉQUENCES

*L'OURAGAN* : pas de conséquence.

*ANALOU* : brèche dans le bordée, pavois endommagés, moteur principal, tous équipements et circuits électriques hors d'usage, cadres à pibale détruits. Perte d'exploitation jusqu'à remise en service.

## OBSERVATIONS

La pêche à la civelle se pratique à une vitesse d'environ 4,5 nœuds sur l'eau, soit entre 2 et 3 nœuds fond face au courant et de 5 à 6 nœuds fond dans le cas contraire.

L'abordage eu lieu dans une boucle de la rivière. *L'OURAGAN* était alors pratiquement travers au courant, d'où une vitesse d'impact d'environ 4 nœuds.

Par nuit noire, la visibilité sur les corps morts et les navires au mouillage est nulle. Les patrons pêcheurs utilisent par intermittence un projecteur orientable depuis la timonerie.

A bord de *L'OURAGAN* :

Le projecteur éclaire très bien sur les côtés. En revanche, il se réfléchit sur les rambardes et sur la plage avant lorsqu'il éclaire sur l'avant. Il est donc éblouissant, moins efficace et ne peut rester allumé sur l'avant que pendant le temps minimum nécessaire à l'observation.

Le radar est réglé sur l'échelle 0 – 0,25 nautiques. Les échos sont bien nets jusqu'à une trentaine de mètres ; on ne les distingue plus à des distances inférieures. Les navires et les corps morts donnent de bons échos.

Le patron remplace les ampoules des feux de navigation par des ampoules plus faibles pendant la période de la pêche à la civelle pour éviter d'être ébloui (reflets sur les rambardes). Il a également réglé au minimum la luminosité des appareils et des voyants dans la timonerie. L'ordinateur de bord et la console carte électronique sont éteints dans la rivière.

La visibilité sur l'avant n'est pas très bonne en raison de la plage avant qui remonte très haut et du plafond de la timonerie qui est très bas (environ 1,75m de hauteur sous plafond).

Le patron est à la barre presque en permanence. Il utilise beaucoup l'image radar pour piloter son navire entre les corps morts et les bateaux au mouillage ou en pêche. Il contrôle les détections et la distance de la rive à l'aide du projecteur. Il s'absente pendant de brefs instants pour aller voir

son matelot sur la plage arrière. Il enclenche alors le pilote automatique.

*L'ANALOU* :

Ce navire au mouillage ne montrait pas le feu de mouillage réglementaire. Alors qu'il existe maintenant des feux de mouillage à LED qui ne consomment que très peu d'énergie, aucun des nombreux navires sur corps mort n'a son feu de mouillage allumé.

Au moment de l'accident, le patron de *L'OURAGAN* était à la barre. Contrairement à son habitude, il avait prolongé sa pêche au-delà de l'heure de la renverse de courant. De ce fait, il a vraisemblablement mal évalué sa route fond et a tardé à allumer son projecteur pour vérifier la situation à l'entrée de la boucle de la rivière. Lorsque qu'il l'a allumé, il était à quelques mètres de *L'ANALOU* par son travers. Il a battu en arrière mais trop tard pour éviter la collision.

## CONCLUSION

Le non-respect de la réglementation concernant le feu de mouillage est un facteur déterminant de l'accident.

La mauvaise appréciation par le patron de *L'OURAGAN* des effets de la renverse de courant sur sa route fond constitue un second facteur déterminant.

Les mauvaises performances sur l'avant du projecteur de *L'OURAGAN*, constituent un facteur sous-jacent.

*Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.*

## ENSEIGNEMENTS

Il serait judicieux que les navires mouillés dans une zone de pêche s'équipent d'un feu de tête de mât (alimentation possible par panneau solaire et batterie)

Pour le patron armateur de *L'OURAGAN* :

faire les modifications nécessaires afin que le projecteur orientable soit utilisable dans de meilleures conditions sur l'avant (par exemple : peinture non réfléchissante noir mat sur les rambardes, mise en place d'un déflecteur ou d'une butée sous le projecteur, l'empêchant d'éclairer la plage avant...)



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

## Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - 92055 La Défense cedex  
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42  
[www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)



FRANCE  
2009092411