



Rapport d'investigation préliminaire

BELLE ILIENNE

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

NAUFRAGE DU GOËMONIER *BELLE ILIENNE* SURVENU LE MARDI 28 JUIN 2011 EN MER D'IROISE

LE NAVIRE



La *BELLE ILIENNE* en configuration goémonier

Le navire de pêche *BELLE ILIENNE*, immatriculé BR 637854, a été construit en 1985.

Caractéristiques principales :

coque en bois, longueur : 10,28 mètres, jauge brute (UMS) : 8,96, moteur de propulsion diesel de 75 kW.

En configuration goémonier, il est exploité à partir du port de l'Aber Ildut. Son chargement maximum autorisé est de 21,5 tonnes d'algues « *Laminaria digitata* », réparties en cale et sur le pont arrière.

La récolte des algues s'effectue par petits fonds au moyen d'un engin de levage mû hydrauliquement, dénommé « scoubidou » ; la saison dure du 2 mai au 15 octobre. Toute la récolte est achetée contractuellement par une usine, qui prend en charge les algues à leur débarquement. Durant la saison hivernale, le navire est armé à la drague à coquille. Son permis de navigation est valide jusqu'au 30 mars 2012 ; pour l'exploitation du goémon, il navigue en 3^{ème} catégorie, limitée au plateau de Molène.

L'ÉQUIPAGE

Le navire appartient à un patron armateur qui n'embarque plus depuis 2010.

Pour la saison 2011, il a embauché un ancien patron de goémonier ayant pratiqué ce métier durant 11 ans entre 1987 et 1998.

L'embarquement d'un seul patron/mécanicien est conforme à la décision d'effectif du 10 janvier 2008. Ce marin est titulaire du brevet de capitaine 500, du certificat de capacité, du permis de conduire les moteurs marins et du certificat général d'opérateur du SMDSM. Il est à jour de sa visite médicale.

Le transfert de propriété du navire étant en cours, l'acquéreur se trouve à bord en tant que passager ; une autorisation occasionnelle de transporter un passager, valable pour les semaines 26 et 27, lui a été délivrée par le centre de sécurité des navires du Finistère-Nord.

LES FAITS

Heures locales (UTC+2)

À **14h05 le mardi 28 juin 2011**, la *BELLE ILIENNE* vient d'achever sa récolte d'algues sur le plateau Sud de Molène et prend une route à 7 nœuds vers le port de l'Aber Ildut ; arrivé dans le chenal des Laz, le navire est soumis à un vent de Nord-Ouest fraîchissant force 5 à 6 en rafales, induisant une légère gîte sur tribord. L'une des trois pompes de la cale à goémon est constamment en action.

À **14h25**, à la sortie du chenal des Laz, le navire prend une route fond au 039° afin de rentrer directement à l'Aber Ildut, en passant au Sud de la bouée La Valbelle ; la mer grossit et ralentit le navire à 6,2 nœuds. À ce moment de la marée, soit 1h30 avant la pleine mer, le courant de flot porte vers le Nord. L'action du vent, qui s'oppose au courant, commence à lever de fortes vagues.

À **14h40**, le navire se trouve dans le Sud de la bouée Plâtresses S.E, lorsque trois paquets de mer successifs s'écrasent sur le pont et sur la cargaison, accentuant la gîte sur tribord. Le patron réduit immédiatement la vitesse et met le cap au Sud, mer de l'arrière.

À **14h41**, la cuve à gazole bâbord est isolée pour éviter un transfert par gravité sur tribord.

Les 3 pompes électriques d'assèchement de la cale à goémon sont activées. Une présence d'eau importante est constatée dans le compartiment machine, bien que l'alarme d'invasion d'eau ne se soit pas déclenchée. L'assèchement de ce compartiment est aussitôt mis en œuvre. Le patron prend contact par téléphone avec le goémonier *ARCHANGE* ; son patron conseille de continuer à faire route mer de l'arrière et de déborder le « scoubidou » sur tribord pour tenter de réduire la gîte. Le patron du *BELLE ILIENNE* préfère néanmoins ne pas déborder le « scoubidou ».

À **14h45**, la gîte augmente sous l'effet du ripage sur tribord du chargement de goémon. Simultanément, le vent fraîchit et la houle devient forte. La gîte s'amplifie et le navire devient ingouvernable.

À **14h53**, le navire se met travers à la houle et embarque des paquets de mer.

À **14h58**, le navire se trouve dans le 132° de la tourelle des Plâtresses à 1,2 milles. Le patron demande au passager de transmettre un MAYDAY sur VHF 16 ; le message est immédiatement reçu par le CROSS Corsen. Le patron contacte par téléphone le navire goémonier *ARCHANGE*, qui suit la même route et se porte immédiatement à leur secours.

À **15h00**, le patron décide d'abandonner le navire, qui menace de sombrer. Les deux hommes prennent place à bord du radeau de survie puis s'éloignent.

À **15h12**, Les deux hommes sont treuillés à bord d'un hélicoptère de la Marine Nationale dérouté par le CROSS Corsen, où ils sont débarqués sains et saufs.



La *BELLE ILIENNE* après son évacuation

CONSÉQUENCES

Le navire a sombré par une vingtaine de mètres de profondeur. Une mise en demeure de retirer l'épave a été adressée à l'armateur par le Préfet Maritime de l'Atlantique. Le navire a été renfloué le 10 juillet et ramené au port de l'Aber Ildut. En raison des dégâts subis, il ne sera pas réparé.

CONCLUSIONS

La route choisie par le patron permettait de gagner du temps vers le port de déchargement, mais obligeait à passer à proximité du plateau des Plâtresses ; celui-ci était soumis, à ce moment de la marée, aux actions contraires du vent et du courant, provoquant de fortes vagues.

Le patron a réalisé trop tardivement que l'état de la mer au Sud de la bouée Plâtresses S.E. était trop dégradé pour y naviguer en sécurité.

Le patron estime le poids du chargement à 18 tonnes : les relevés de débarquements depuis le 17 mai 2011, montrent en effet que les chargements n'ont jamais dépassé 18 tonnes, la charge maximale autorisée étant de 21,5 tonnes. Il a aussi indiqué qu'il n'était soumis à aucune pression de l'armateur en termes d'objectifs d'apports.

En ce qui concerne la répartition du chargement, le patron estime que son navire était correctement chargé. Le passager, quant à lui, a constaté que le tas d'algues était inégalement réparti, une quantité importante étant disposée sur le pont arrière ; durant la pêche, il avait tenté au moyen d'une fourche, de répartir le chargement dans la cale, sans y parvenir de façon satisfaisante, la partie avant de la cale étant selon lui, insuffisamment remplie.

Le patron a indiqué également que la configuration de la cale était propice à un mauvais remplissage en abord, sous les passavants. Un désarrimage par tassement sous l'effet des mouvements du navire et de la gîte était donc susceptible de se produire dans la cale. Les caisses à gazole situées sous le pont à l'arrière étaient remplies à 75% ; de plus, la présence d'une importante quantité d'eau dans la cale machine a été constatée par le passager. Le dispositif d'alarme d'invasion n'ayant pas fonctionné, la présence d'eau a été constatée tardivement et son origine n'a pu être déterminée.

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

ENSEIGNEMENTS

Pour les patrons de goémoniers :

S'assurer de la bonne répartition et du bon arrimage de la cargaison.

Choisir la route la plus adéquate compte tenu des caractéristiques du navire, de son chargement et des conditions environnementales susceptibles d'être rencontrées.

Mettre en œuvre des actions préventives et/ou correctives immédiates en cas d'avarie du système d'alarme d'invasion d'eau dans les cales.



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

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
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411