



Rapport d'enquête technique

LIBERTÉ

Rapport d'enquête technique

NAUFRAGE

DU LIGNEUR

LIBERTÉ

**SURVENU LE 26 MAI 2006
AU LARGE DE L'ILE DE SEIN**

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 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 *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 navire
- C. Cartographie

Liste des abréviations

BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
CROSS	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
OMI	:	Organisation Maritime Internationale
tx	:	Tonneaux
VFI	:	Vêtement à Flottabilité Intégrée
VHF	:	Radio Très Haute Fréquence (Very High frequency)

1 CIRCONSTANCES

Le vendredi 26 mai 2006, le ligneur *LIBERTÉ* quitte le port d'Audierne en fin de nuit, afin d'aller pêcher le bar sur la chaussée de Sein ; se trouvent à bord le patron et un passager. Le ligneur *KORRIGAN* appareille en même temps avec également un passager. Les deux navires communiquent par VHF et se croisent sur les lieux de pêche ; le temps est calme, mais la zone est recouverte de brume. A son retour au port, peu après midi, le *KORRIGAN* constate que le *LIBERTÉ* n'est pas rentré et fait part de ses inquiétudes.

Les recherches entreprises immédiatement permettent de retrouver le corps du passager.

L'épave du *LIBERTÉ* sera localisée le lendemain, le corps du patron n'a pas été retrouvé.

2 CONTEXTE

Le *LIBERTÉ* appartient à un patron artisan ; il pratique la pêche à la ligne du bar et du lieu jaune dans le secteur de l'île de Sein. Ce métier, exercé à partir du port d'Audierne par une flottille d'une vingtaine d'unités, suscite de l'intérêt en raison du côté spectaculaire de cette activité, de la zone fréquentée et de la nature des captures (il s'agit de poissons de grande taille pêchés vivants, à l'aide d'une longue ligne de traîne munie de leurres artificiels ou d'appâts vivants).

Il est donc relativement fréquent que les patrons soient sollicités pour embarquer des passagers qui désirent découvrir les spécificités de cette technique de pêche.

Les apports sont vendus à la criée d'Audierne ; s'agissant de poissons de ligne de haute qualité, le métier est réputé très rentable.

3 NAVIRE

Le *LIBERTÉ* est un navire à coque en aluminium, construit en 1995, dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- Longueur H.T : 8,56 m ;
- Largeur H.T : 3,33 m ;
- Jauge brute : 4,16 tx ;
- Creux : 0,75 m.

Il est propulsé par un moteur diesel de 118 kw, ce qui lui permet d'atteindre une vitesse de route voisine de 15 nœuds.

Le navire est équipé d'un vire-ligne hydraulique.

En ce qui concerne le matériel de sauvetage, on note la présence d'un radeau pneumatique de sauvetage classe 5 plaisance sans dispositif de largage hydrostatique, équipement prévu dans la division 227 de la réglementation.

Le *LIBERTÉ* avait passé sa visite annuelle le 16 décembre 2005, et son permis de navigation en 3^{ème} catégorie (20 milles des côtes) avait été renouvelé à l'issue de cette visite (validité jusqu'au 15 décembre 2006).

Une prescription demandait l'embarquement d'une balise de détresse dans un délai de 3 mois, soit avant le 16 mars 2006, cependant, au moment de l'accident, cette balise n'avait pas encore été mise en place.

4 EQUIPAGE

Comme tous les ligneurs d'Audierne, le *LIBERTÉ* était armé à la petite pêche, le patron étant seul à bord.

Ce patron, âgé de 44 ans, était titulaire du certificat de capacité obtenu en 1981. Il s'agissait donc d'un marin expérimenté ayant pratiquement 20 ans de commandement. Il était considéré localement comme sérieux et prudent.

5 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS (heure locale)

- Le **26 mai 2006** à **04h30**, le *LIBERTÉ* appareille du port d'Audierne avec son passager, le *KORRIGAN* le suit à quelques minutes. Les deux navires font route sur leurs lieux de pêche situés quelques milles à l'Ouest sur la chaussée de Sein.

Le temps est relativement calme, mais la visibilité quasi-nulle en raison de la brume. Le coefficient de marée est de 90, ce qui signifie de forts courants dans la zone.

- Vers **06h45**, le *KORRIGAN*, un peu plus rapide, met en pêche dans les parages de la Roche Occidentale (au-delà du phare d'Ar Men). Le *LIBERTÉ* n'est pas encore là.
- A **08h45** les deux patrons communiquent en VHF ; il en ressort qu'avant de venir sur la Roche Occidentale, le *LIBERTÉ* s'est arrêté quelques instants pêcher le lieu au voisinage d'Ar Men.
- A **09h00**, les deux navires sont en vue l'un de l'autre dans le secteur de la Roche Occidentale, alors qu'ils effectuent leurs passes Nord-Est/Sud-Ouest et se croisent en traînant leur ligne à petite vitesse ou en dérive sur les zones où se trouvent les bars.

Les deux passagers, qui se connaissent, se font des signes ; à ce moment tout semble bien se passer à bord du *LIBERTÉ*.

Par la suite, les deux navires ne se croiseront plus et les patrons n'auront plus d'échange en VHF.

- Vers **13h00**, le *KORRIGAN* rejoint Audierne et s'étonne de ne pas y trouver le *LIBERTÉ* ; ses appels radio et téléphoniques restant sans réponse, il fait part de

ses inquiétudes et les recherches sont déclenchées par le CROSS Corsen à **14h30**.

- A **16h00**, un hélicoptère localise le corps sans vie du passager du *LIBERTÉ* à 5 milles dans le nord de la chaussée de Sein.
- Le **28 mai 2006**, l'épave est localisée par un chasseur de mines à la position 48°02'364 N – 005°05'387 W.
- Le **29 mai 2006**, l'épave du navire est investiguée par les plongeurs de la Marine Nationale. Elle gît par 70 mètres de fond, à 8 milles dans l'Ouest de l'Île de Sein. Les investigations effectuées permettent de vérifier :
 - que le corps du patron, n'est pas à l'intérieur du navire ;
 - qu'une partie de la ligne de traîne est enroulée autour du moyeu de l'hélice avec un bar accroché à l'un des hameçons ;
 - que la coque est intacte.

6 DÉTERMINATION & 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 à la résolution OMI A.849 (20) modifiée par la résolution A.884 (21).

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'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.

L'absence de témoins et d'appel de détresse conduit les enquêteurs à ne formuler que des hypothèses.

Comme souvent, l'accident a dû être très soudain puisque le radeau de sauvetage n'a pas été mis en œuvre et qu'il n'y a eu aucun message de détresse par VHF ou téléphone portable, dont le patron et le passager étaient l'un et l'autre munis.

La thèse de l'abordage paraît totalement exclue, aucun navire marchand ne passant dans cette zone ; par ailleurs, l'épave est intacte.

Le fait que la ligne de traîne soit enroulée autour de l'arbre d'hélice permet de supposer que le patron du *LIBERTÉ* venait de remonter cette ligne et que celle-ci s'est ensuite engagée dans l'hélice après le chavirage.

Selon les témoignages et avis recueillis par les enquêteurs du *BEA*mer, le sinistre a pu se produire entre 09h00, heure du dernier contact entre le *KORRIGAN* et le *LIBERTÉ* et 11h00, heure à laquelle le *LIBERTÉ* aurait dû faire route vers le port.

6.1 Facteurs naturels

Même par beau temps, le secteur de la Chaussée de Sein demeure dangereux. Une mauvaise visibilité, le grand coefficient de marée (90) créant de forts courants (5 à 6 nœuds), une houle résiduelle résultant des mauvaises conditions météorologiques antérieures ont sans doute contribué à accroître les remous et tourbillons proches de la Roche Occidentale et à creuser la mer.

Les professionnels s'efforcent de ne jamais entrer dans cette zone et font demi-tour lorsque le navire s'en approche.

L'hypothèse la plus partagée est que le *LIBERTÉ* a été pris dans la zone des remous de la Roche Occidentale réputée excessivement dangereuse, et qu'il a été retourné par une forte vague, les deux occupants étant précipités à la mer et le moteur continuant à tourner jusqu'à immersion totale du navire (ce qui expliquerait le fait que la ligne soit enroulée autour de l'hélice et permet d'exclure l'hypothèse d'une panne de moteur).

Les circonstances naturelles doivent donc être considérées comme un **facteur certain et déterminant du sinistre**.

6.2 Facteurs matériels

En l'état des éléments du dossier et des témoignages recueillis par les enquêteurs du BEAmer, aucune défaillance matérielle ne semble avoir été à l'origine directe ou indirecte de l'accident.

La visite de l'épave ayant permis de vérifier l'intégrité de la coque, l'hypothèse d'un abordage peut donc être exclue.

6.3 Facteur humain

La pêche du bar dans ce secteur, où la mer est presque toujours tourmentée, est un travail difficile qui demande beaucoup de concentration et de réflexes. Le patron doit simultanément s'occuper de la ligne et manœuvrer le bateau avec la barre franche et la manette des gaz pour parer les dangers.

Dans ces conditions, toute perte éventuelle de concentration peut constituer un **facteur aggravant**.

6.4 Autres facteurs

Trois points sont également à relever :

- La demande d'autorisation d'embarquement d'un passager paraît avoir été déposée tardivement auprès de l'Administration des Affaires Maritimes.
- La balise de détresse n'était pas à bord.
- Le patron et le passager ne portaient pas de VFI.

7 RECOMMANDATIONS

Les ligneurs de la Pointe de Bretagne exercent un métier très spécifique, dans une zone particulièrement dangereuse où la moindre erreur peut être fatale. Deux accidents en un an l'ont rappelé. Cette activité nécessite donc des navires bien adaptés et d'une fiabilité totale.

7.1 Compte tenu de ce qui précède, le *BEA*mer recommande le port permanent du VFI pour toutes les personnes présentes à bord lors de ce type d'activité.

7.2 Au regard des éléments évoqués ci-dessus et au paragraphe 6.3 et bien que cela ne soit pas obligatoire, le *BEA*mer recommande aux professionnels pratiquant ce métier de disposer de toutes les commandes à portée de main (barre franche, commande de l'embrayage et gaz moteur, vire-ligne).

7.3 En ce qui concerne l'embarquement de passagers, le *BEA*mer :

- recommande que l'Administration continue à encadrer cette pratique. A cet égard, la parution de la note DAM/SM2 n° 06 du 11 janvier 2007 relative au transport de passagers sur les navires de pêche inférieurs à 24 mètres constitue un renforcement de la sécurité des personnes embarquées ;
- rappelle néanmoins aux patrons qu'ils restent seuls juges de l'opportunité de tels embarquements.

LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Dossier navire

C. Cartographie

Décision d'enquête

Paris, le 29 MAI 2006
N/réf. : BEAmer/IGSAM/MTETM

00 0 1 1 2



Le Directeur

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 l'arrêté ministériel du 18 juillet 2005 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu le SITREP SAR 240 NR 1 établi par le CROSS Corsen le 26 mai 2006 ;

DÉCIDE

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant le naufrage du ligneur « LIBERTE » immatriculé AD 847193 survenu le 26 mai 2006 à 2,5 milles du phare d'Ar Men.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement peut comporter 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.

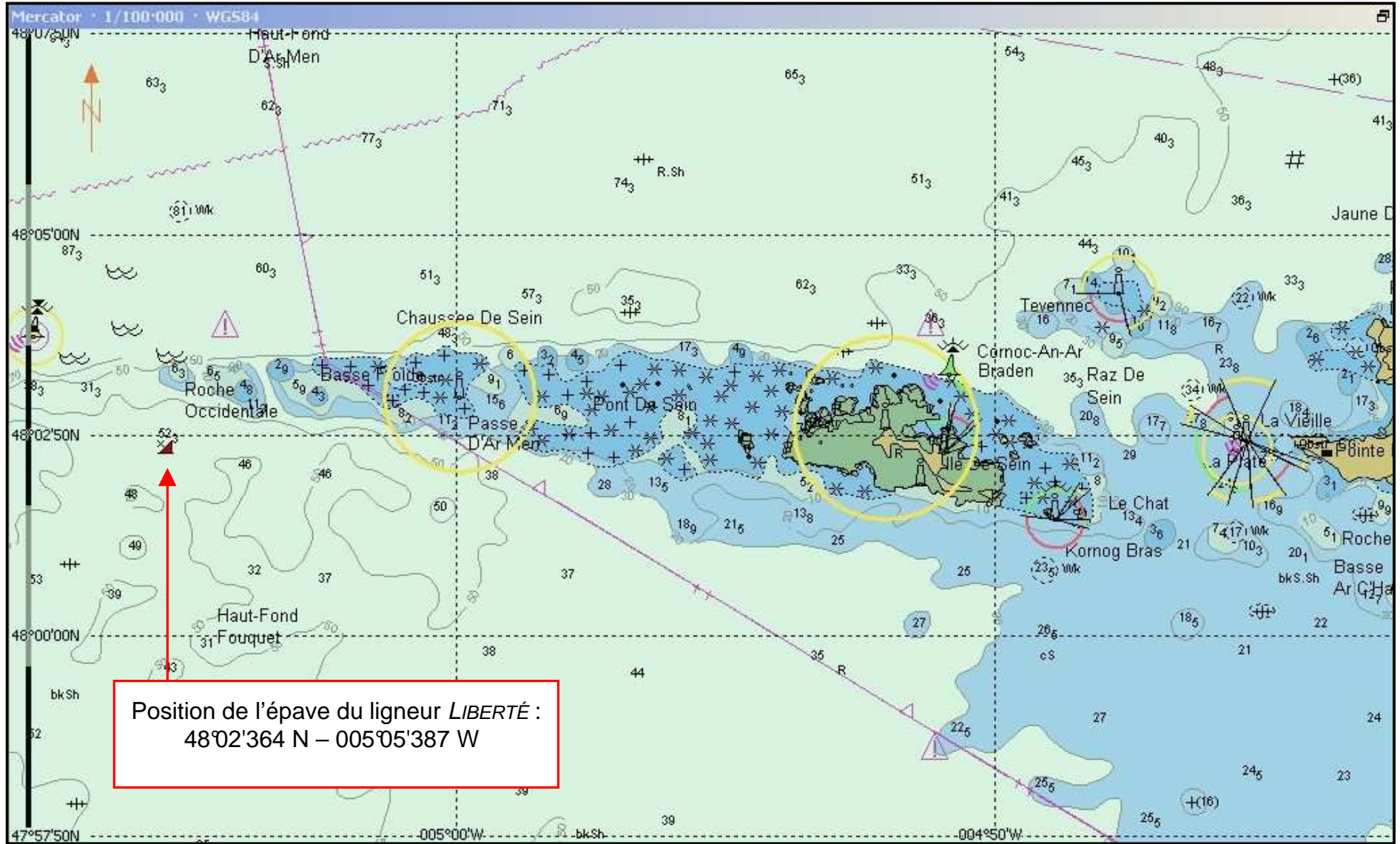


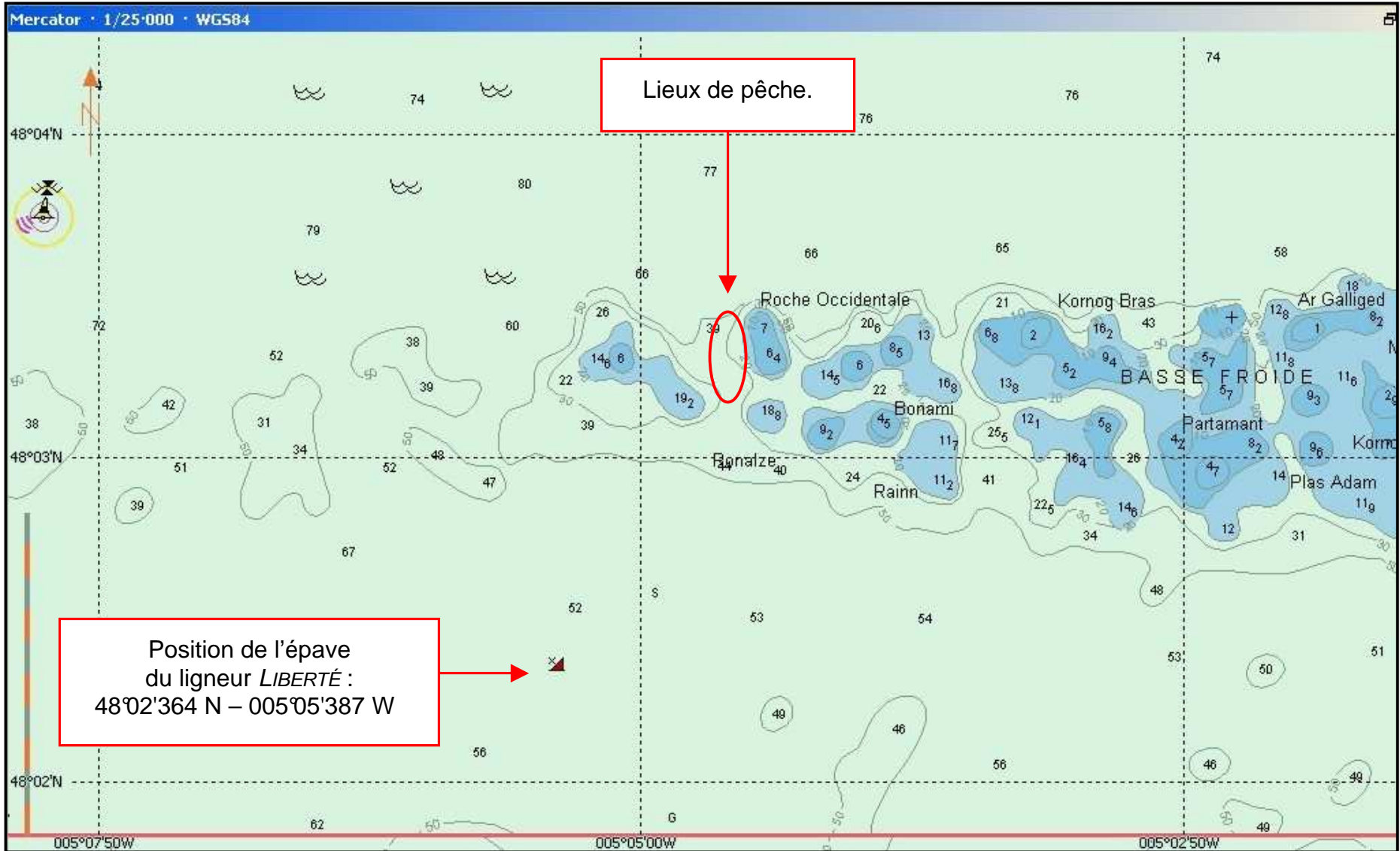
L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Marc SCHINDLER

Dossier navire



Cartographie







Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

**Tour Pascal B 92055 LA DEFENSE CEDEX
T : + 33 (0) 140 813 824 / F : +33 (0) 140 813 842
Bea-Mer@equipement.gouv.fr
www.beamer-france.org**