

RAPPORT

à
Monsieur le Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer

Objet : *Investigation sur les conséquences de l'interruption des enregistrements des communications vocales au CROSS Gris Nez le 15 janvier 2004 sur la recherche d'un navire suspecté d'avoir abordé le chalutier BUGALED BREIZH.*

Dans la conduite des investigations demandées, je me suis attaché à rechercher les conséquences qu'ont eu ou qu'auraient pu avoir l'interruption des enregistrements dans le recueil d'indices quant à la recherche d'un navire présumé abordeur du BUGALED BREIZH tout en replaçant le dysfonctionnement dans son contexte.

J'ai entendu le directeur du CROSS Gris Nez, l'officier qui était de permanence le 15 janvier 2004, les officiers marinières chefs de quart opération de quart le 15 janvier de 12h00 à 16h00 et de 16h00 à 20h00 ainsi que l'officier marinier du service technique de permanence technique ce même jour.

J'ai consulté sur place divers documents dont les journaux de bord « opération » et « technique » ainsi que le dossier de l'affaire BUGALED BREIZH contenant notamment la fiche opération N° 33 / SAR 025 ouverte le 15/01/2004.

J'ai procédé à l'écoute des enregistrements effectués entre 13h30 et 13h54 (début de l'interruption des enregistrements).

Rappel sommaire des faits vus du CROSS Gris Nez

Le 15 janvier à 13h36 (heure locale)¹ le CROSS Gris Nez reçoit par télex via voie satellitaire IMMARSAT C un message d'alerte provenant du chalutier ERIDAN. Ce type de transmission est conforme aux procédures de détresse ; ainsi, le message parvient à CROSS Gris Nez dans la mesure où l'alerte a pour origine un navire français se trouvant en dehors d'une zone de compétence d'un CROSS.

Le CROSS Gris Nez identifie le chalutier ERIDAN comme étant à l'origine du message, élément qui est confirmé par une communication téléphonique par voie satellitaire en provenance de ce navire reçue à 13h38. Dans cette communication le patron du chalutier indique qu'il a été en liaison VHF avec le BUGALED BREIZH lequel lui indiquait qu'il était en train de chavirer.

Le CROSS Gris Nez appelle immédiatement (13h40) le MRCC FALMOUTH² géographiquement compétent et s'assure que ce dernier est bien informé ; en fait, le

¹ Dans le présent rapport l'heure utilisée sera l'heure locale ou heure A c'est à dire l'heure UTC + 1heure.

² Maritime Rescue Coordination Center, centre de coordination du sauvetage équivalent d'un CROSS pour la fonction de sauvetage ; à noter, par contre, que le MRCC FALMOUTH n'est pas doté de radar et n'assure donc pas une surveillance du trafic dans sa zone.

MRCC britannique est déjà en train de mettre en œuvre les premières actions de sauvetage.

Les actions du CROSS Gris Nez pendant cette phase de déclenchement des secours sont consignées dans la fiche opération citée plus haut et enregistrées sur bande magnétique.

L'interruption des enregistrements a lieu à 13h53mn46sec (heure enregistrée par l'appareil lui-même, voir ci-après).

A partir de cet instant, le CROSS Gris Nez n'avait plus à intervenir dans la conduite des opérations de sauvetage ; il a simplement apporté des concours au MRCC FALMOUTH en assurant des liaisons avec les navires sur zone, en faisant dérouter un chalutier français, en tenant informé les autorités maritimes concernées et en ayant des contacts avec les familles.

A 19h59min18sec, l'enregistrement magnétique reprend, soit après 6heures et 5 minutes d'interruption.

L'enregistrement des communications vocales

Description du système

Le CROSS Gris Nez dispose d'un système d'enregistrement des communications vocales de marque KREUTLER. Schématiquement, l'appareil peut être décrit comme un magnétophone perfectionné piloté par un ordinateur permettant l'enregistrement automatique simultané de plusieurs voies et la réécoute d'une ou plusieurs voies, séparément ou simultanément.

Au CROSS Gris Nez, sont enregistrées :

- 22 voies radio dont les 18 voies VHF affectées aux opérations (sauvetage) et à la surveillance de la circulation,
- 5 lignes téléphoniques veillées en salles opérationnelles.

Tous les CROSS sont équipés d'enregistreurs de communications vocales. A l'origine, l'objectif était de pouvoir ré-écouter en léger différé des communications opérationnelles mal comprises. A l'expérience, il est apparu que les enregistrements pouvaient être très utiles dans le cadre des enquêtes pénales et techniques.

A ce stade, il faut souligner que les enregistrements magnétiques ne constituent qu'un complément dans l'action opérationnelle ; en effet, les interventions diverses sont enregistrées manuellement dans le journal de bord d'une façon générale et très précisément dans les « fiches opérations » attachées à chacune des opérations conduites par le CROSS ou bien à laquelle il est amené à participer.

Il faut noter, également, qu'il n'existe aujourd'hui aucune obligation juridique d'équiper les CROSS de la sorte.

L'interruption des enregistrements

L'équipement KREUTLER est implanté en salle technique³.

³ Au niveau -1 du CROSS, les salles opérationnelles étant au niveau +1.

A défaut d'un renvoi d'alarme en salle opérationnelle, il fait l'objet d'une surveillance du personnel technique à l'occasion des rondes périodiques et de façon aléatoire lorsque ce personnel intervient pour un motif ou pour un autre en salle technique.

Le 15 janvier 2004, c'est à l'occasion de sa ronde que l'officier marinier de permanence technique a constaté que l'appareil n'était plus sous tension, son disjoncteur différentiel au tableau électrique s'étant déclenché. Aussitôt ré enclenché, l'équipement KREUTLER s'est remis à fonctionner (à 19h59min4sec).

L'explication du phénomène n'est pas évidente, soit défaut d'isolement mais auquel cas le disjoncteur aurait aussitôt re-déclenché si le défaut avait été persistant, soit l'appareil avait lui-même généré un courant fugitif.

Discussion et préconisation

Il faut noter que l'équipement est source de nombreuses anomalies ; en dernier lieu, dans une note du 22 septembre 2003, le directeur du CROSS rappelait la récurrence des avaries. Ces dernières sont enregistrées au journal technique ; la dernière en date a eu lieu le 1^{er} mars.

En fait, dans la pratique - et en rappelant qu'il n'existe pas obligation juridique d'équipement - il est considéré aujourd'hui que les systèmes d'enregistrement sont des équipements « dispensables », c'est à dire non essentiels à l'exécution des missions des CROSS, et qu'en conséquence des indisponibilités sont tolérées. Au demeurant, il n'existe pas au CROSS Gris Nez de renvoi d'une alarme de non-fonctionnement en salle opérationnelle ce qui confirme, de facto, que l'équipement n'a pas été considéré au moment de la conception d'ensemble du centre comme « indispensable ».

A l'occasion de l'avarie que vient de connaître le CROSS Gris Nez et des retentissements qu'elle a eus, la révision de la doctrine à l'égard des enregistreurs pourrait être revue ; mais, il faut avoir conscience que les conséquences techniques (et donc financières) en matière de fiabilité et de redondance ne seront pas négligeables.

Tout au plus, dans un premier temps, l'optimisation de l'existant pourrait être recherchée ; en particulier, un renvoi d'alarme de non-fonctionnement en salle opérationnelle devrait être réalisé.

Les conséquences de l'interruption des enregistrements

Dans le déroulement des opérations consécutives au naufrage du BUGALED BREIZH, le CROSS Gris Nez a été concerné à deux titres :

- au titre des opérations de sauvetage dans le cadre de sa fonction spécifique de centralisation des alertes survenant hors zone de compétence des CROSS français (fonction internationale hors Méditerranée),
- au titre d'une contribution à l'identification du navire présumé abordeur du BUGALED BREIZH dans le cadre de sa fonction de surveillance de la circulation maritime.

a) **Au titre des opérations de sauvetage, l'interruption des enregistrements est intervenue après la phase d'intervention initiale où le CROSS Gris Nez avait un rôle à jouer. Ultérieurement, cette interruption a été sans conséquence.**

b) En fait, l'essentiel des interrogations porte sur l'identification d'un navire présumé abordeur. C'est à cet égard que la réflexion doit être approfondie.

Pendant la durée de l'interruption de 6 heures et 5 minutes entre 13h54 et 19h59 :

- il n'y avait pas de recherche active d'un éventuel abordeur puisque la cause du naufrage n'était pas connue ;
- le recueil d'éventuels indices, de façon passive, pouvait résulter :
 - d'enregistrement de trajectoires,
 - d'enregistrement de communications radio,
 - de la possibilité de corrélation entre ces deux types d'information.

Il est clair, pour autant, qu'il ne peut y avoir enregistrement que si un navire est soit détecté par radar (enregistrement de trajectoires), soit émet, sur un canal enregistré, en portée d'une station radio (enregistrement d'une communication).

D'une part, le CROSS Gris Nez n'a pas eu d'anomalie de fonctionnement de son système de suivi radar.

D'autre part, compte tenu de la portée de ses stations VHF - que l'on fixera (généreusement) à 35 milles nautiques - c'est à dire sensiblement la même que la capacité de détection radar - un navire abordeur du BUGALED BREIZH, dans l'hypothèse d'une route à l'Est, n'aurait pu entrer dans la zone couverte par les stations radio du CROSS Gris Nez avant la reprise des enregistrements (19h59) sauf à avoir une vitesse supérieure à 35 nœuds, vitesse qui n'est pas vraisemblable et qui, de toute manière, à elle seule, aurait immanquablement attiré l'attention.

Un extrait de carte illustre plusieurs hypothèses de vitesse plus plausibles et confirme que pendant toute la durée de l'interruption des enregistrements, le navire suspect était bien au-delà de la zone couverte par les stations radio du CROSS Gris Nez.

Cet argument démontre à lui seul de façon catégorique que l'interruption des enregistrements des communications au CROSS Gris Nez est sans effet sur le recueil d'éventuels indices relatifs à un navire abordeur présumé du BUGALED BREIZH.

Il serait possible de redire que les enregistrements magnétiques ne sont qu'un complément au travail de veille permanente des opérateurs mais le caractère objectif de l'argument précédent ne nécessite même pas d'insister sur cet aspect.

Contribution du dispositif français de surveillance de la circulation maritime en Manche à l'identification d'un navire suspecté d'avoir abordé le BUGALED BREIZH

1) Par ailleurs, la réflexion précédente peut être élargie à l'ensemble du dispositif national de surveillance de la circulation maritime en Manche dans la mesure où les deux autres CROSS ont pu être concernés.

a) Le CROSS Corsen était peu susceptible d'être concerné, l'hypothèse d'une trajectoire vers l'Est du navire présumé abordeur l'aurait fait passer très au-delà de ses zones de couverture radar et radio. Le CROSS Corsen a néanmoins disposé de toutes ses capacités pendant toute la période où un navire suspect était susceptible de transiter dans sa zone de couverture.

b) Le CROSS Jobourg, particulièrement concerné (voir l'extrait de carte), a disposé de toutes ses capacités pendant toute la période où un navire suspect était susceptible de transiter dans ses zones de couverture.

En conclusion, il est possible d'affirmer que le dispositif français de surveillance de la circulation maritime en Manche a disposé de toutes ses capacités pour recueillir des indices quant à un éventuel navire abordeur du BUGALED BREIZH faisant route vers l'Est.

2) Enfin, d'un point de vue plus général, il faut souligner le rôle que les trois CROSS de la Manche ont joué dans le recensement et le tri des navires ayant transité en Manche et qui étaient susceptibles d'être mis en cause. Ils l'ont fait d'initiative, sans attendre d'être sollicités par les enquêteurs, et on ainsi apporté une contribution irremplaçable à la recherche du suspect.

Fait à Paris, le 12 mars 2004

Signé BOSC

L'administrateur général des affaires maritimes
Roger BOSC
Inspecteur général des services des affaires maritimes



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

secrétariat d'État
aux Transports et à la Mer

