

SOCIÉTÉ • PROCÈS

Au procès du naufrage du « Breiz », la mort de trois jeunes marins et les mots manquants

La condamnation d'un patron bénévole de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) a été requise, vendredi 5 avril, devant le tribunal maritime du Havre, pour une succession de « négligences » lors du remorquage d'un bateau de pêche, le 14 janvier 2021, au large de Port-en-Bessin (Calvados), qui a sombré avec son équipage.

Par Pascale Robert-Diard (Le Havre (Seine-Maritime),
envoyée spéciale)

Publié le 06 avril 2024 à 06h11, modifié le 06 avril 2024 à 08h57 · Lecture 7 min.

Article réservé aux abonnés



SEVERIN MILLET

Il fait nuit, ce jeudi 14 janvier 2021, la tempête s'est levée sur la Manche, avec des rafales de plus de 70 kilomètres par heure, des creux de deux mètres et des vagues de près de cinq mètres. Au large de Port-en-Bessin (Calvados), le *Breiz*, un chalutier chargé de coquilles Saint-Jacques, tombe en panne de barre. C'est la première fois que Quentin Varin, 27 ans, fils et petit-fils de pêcheur, « patronne » ce vieux coquillier de 42 ans, pour lequel il s'est endetté en acquérant la moitié des parts quelques mois plus tôt.

La veille, le poissonnier copropriétaire du bateau lui a dit : « *C'est peut-être risqué de sortir.* » « *De toute façon, j'ai pas le choix* », a répondu le marin. Les matelots qu'il a embarqués sont deux frères, Steven et Jimmy Gibert. L'aîné a 26 ans, il a déjà de l'expérience. C'est lui qui a proposé à son cadet de 19 ans, qui rêve de naviguer, de l'accompagner. Vers 19 heures, la tempête s'aggrave, Quentin Varin se résout à demander assistance.

Les sauveteurs bénévoles de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) du port le plus proche refusent de sortir car les conditions de départ sont trop mauvaises. La demande est envoyée à un autre équipage, à Ouistreham, qui accepte la mission. Philippe Capdeville, sauveteur bénévole depuis trente-cinq ans, patron en titre du canot tous temps de la SNCM depuis treize ans, se met en route avec sept autres marins pour remorquer le chalutier.

A bord du *Breiz*, en attendant leur arrivée, l'inquiétude monte chez le jeune patron et ses deux marins. « *Ça roule grave* », écrit Quentin Varin à sa compagne, Victoire. Il prévient sa mère, Christelle, qui lui demande de lui envoyer un message dès qu'il sera rentré au port. « *Promis, bisous.* » Alerté lui

aussi, son père, Bruno, qui navigue alors à six milles des côtes anglaises sur son hauturier *Carpe-Diem*, prend régulièrement de ses nouvelles. « Ça va ? »

– Ça pourrait aller mieux.

– C'est sûr. T'as bien pêché ?

– Vingt-trois [caisses de coquilles].

– Pas mal ! Bon retour. Bisous. »

Le remorquage débute vers 21 h 15. A peine le convoi s'est-il mis en route que Quentin Varin lance une première alerte. Les deux taquets latéraux (chaumards) du *Breiz*, auxquels le câble de la remorque était fixé, se sont tordus sous la tension et la rambarde menace d'être arrachée. Une fois le câble amarré au seul taquet central, le convoi repart. A deux reprises, Quentin Varin demande au canot de sauvetage de la SNSM de ralentir. « On embarque carrément de la flotte. On n'arrête pas d'avoir de la gîte », s'alarme-t-il. Philippe Capdeville lui dit qu'il va « mollir ».

Le Monde | Ateliers

Cours en ligne, cours du soir, ateliers : développez vos compétences

Découvrir →

Quentin Varin reçoit un message d'un de ses copains, informé de son remorquage : « Tu risques de rentrer tard. » « Je veux rentrer en vie, l'heure, je m'en fous », répond-il. Sans prévenir le *Breiz*, le canot change de cap. A distance, grâce à l'application MarineTraffic, Bruno Varin continue de suivre la progression du *Breiz* en échangeant avec son fils. « Je suis de quart, je te vois. » « Bon courage pour ton quart », lui écrit Quentin. « Bon courage à toi aussi », répond le père. Il est 23 h 31. Quatre minutes plus tard, Quentin Varin lance un message paniqué au patron du canot de la SNSM : « Débraye ! Débraye ! Débraye ! [5 secondes s'écoulent] Débraye ! Eh ! Dis ! Débraye ! Débraye ! Oh ! Oh ! Oh ! On va chavirer ! On va chavirer, nous ! [Dix secondes s'écoulent] On chavire ! On chavire ! »

« Le remorquage est causal dans le naufrage »

En moins d'une minute, le *Breiz* sombre, emportant Quentin Varin, Steven et Jimmy Gibert, restés prisonniers des portes coulissantes du poste de pilotage. Sur l'écran de son application, Bruno Varin ne voit plus que le bateau de la SNSM sur la zone. « Il y a un problème ? », s'inquiète-t-il en vain auprès de son fils.

Du mardi 2 au vendredi 5 avril, Philippe Capdeville a pris place au banc des prévenus, devant le tribunal maritime du Havre (Seine-Maritime). Au terme d'une enquête préliminaire, le parquet lui reproche une succession de « négligences » dans l'opération de remorquage au cours de laquelle les trois jeunes marins ont péri.

Quatre autres personnes, dont le copropriétaire du *Breiz* et l'expert maritime sollicité lors de la vente du chalutier, sont renvoyées pour « homicides involontaires ». Mais c'est pour leur collègue de la SNSM que, chaque jour, des dizaines de sauveteurs en mer se sont relayés jusqu'au moindre recoin des travées du public. Une présence oppressante, pour dire leur colère et leur incompréhension face aux poursuites engagées contre l'un des leurs, vécues comme une offense à leur engagement bénévole.

Lire aussi | [Les corps de trois marins-pêcheurs repêchés au large du Calvados](#)



Comme elles semblent isolées, dans cette marée de gilets orange, les deux familles qui se serrent sur les bancs des parties civiles ! Katlyne Gibert, la sœur de Steven et Jimmy, porte à bout de bras la détresse de ses parents, Karen et David, que la perte de leurs deux garçons a séparés. Le père de David était marin. Il avait interdit à ses quatre fils de suivre la même voie que lui. David, lui, ne se pardonne pas de ne pas avoir su à son tour empêcher les siens de prendre la mer.

A côté d'eux, il y a Iman, la compagne de Steven, qui élève désormais seule leur fils âgé de 6 ans. Un

rang derrière, la mère de Quentin Varin, une ombre de femme vêtue d'un pull marin, est entourée de ses deux filles. Leur mari et père n'est plus là. Quelques mois après le naufrage qui a emporté son fils, Bruno Varin s'est pendu.

A la barre du tribunal, l'amiral Jean-Louis Barbier, missionné par le parquet, expose son expertise du naufrage. Certes, explique-t-il, le *Breiz* était un vieux chalutier dont le surpoids ne respectait pas les normes autorisées par son permis de navigation. Certes encore, Quentin Varin n'avait pas les qualifications nécessaires – il avait obtenu une dérogation pour « patronner » son chalutier dans l'attente de la validation imminente d'une formation – et il manquait de pratique sur ce bateau avec lequel il n'était sorti qu'une dizaine de fois en mer.

Mais le *Breiz* a coulé « pendant » son remorquage, relève l'expert. Un amarrage trop rapide, en pleine tempête, sans avoir analysé la situation du chalutier. Une vitesse excessive au démarrage, puis pendant le trajet, sur laquelle Quentin Varin a alerté le pilote, en lui demandant deux fois de ralentir. Des changements de cap trop périlleux pour le chalutier remorqué. La conclusion de l'amiral Barbier est formelle : « *Le remorquage est causal dans le naufrage du Breiz.* »

« On fait le même métier »

Parmi les phrases de l'expert maritime, certaines résonnent plus douloureusement que d'autres, tant pour le patron du canot de sauvetage de la SNSM que pour les familles des trois jeunes marins. Elles ne parlent plus de longueur de câble, de l'état des chaumards latéraux, de point d'application de la tension, de bâtons de drague, de marque de franc-bord, de gîte sur tribord ou de charge bâbord. Elles disent ce qui, par-dessus tout, a manqué lors de ce remorquage : des échanges entre le vieux routier du sauvetage en mer et le jeune patron du *Breiz*, qui lui auraient permis de saisir que l'équipage n'était pas expérimenté. « *Aucun échange ne se fait à l'initiative du remorqueur, a relevé l'expert. C'est toujours le Breiz qui appelle. Il a été laissé tout seul.* »

Philippe Capdeville, « *900 missions dont 400 en tant que patron* », plaque ses deux mains sur la barre. Il se souvient de cette nuit – « *on avait la mer sur le nez* » –, du moment où il a « *mis un peu en fuite* », de l'autre où il a « *molli* », mais il ne comprend pas ce qui s'est passé. Alors oui, il a peu parlé avec le *Breiz*, mais « *comme on dit chez nous, on se comprend à demi-mot. Parce qu'on fait le même métier, quoi ! Moi, j'ai un profond respect pour les marins-pêcheurs. Je me permettrais jamais de leur donner des conseils. On est avec des professionnels, ils savent ce qu'ils ont à faire, pas comme les plaisanciers. Il faut quand même répartir la responsabilité des choses.* »

Le solide vieux marin a quelque chose à ajouter : « *Je voudrais regarder les familles, pas le tribunal.* » Il se tourne vers les parties civiles, sa voix s'étrangle. « *Vous pouvez me reprocher tout ce que vous avez sur le cœur. Perdre des mômes, c'est ce qu'il y a de pire. Je suis de tout cœur avec vous. Vous le prenez comme vous voulez. Voilà, m'sieurs dames.* »

Lire aussi le reportage :  [Avec les sauveteurs en mer du Gard : « Notre ADN, c'est de sauver des vies, pas de dépanner des gens malhonnêtes ou agressifs »](#)



A l'heure des plaidoiries, les avocats des familles tentent tour à tour, avec une grande délicatesse, de recoudre la déchirure ouverte chez les gens de mer par cette audience pénale. Dans cette affaire, rappellent-ils, les familles n'ont pas porté plainte contre les prévenus. « *Il ne s'agit pas d'une lutte fratricide entre sauveteurs et marins, souligne M^e Edouard Habrant, l'avocat de la mère et des sœurs de Quentin Varin. C'est un combat commun. Les sauveteurs d'aujourd'hui peuvent être les Quentin Varin de demain et vice versa. La SNSM, c'est une icône. La famille Varin la respecte profondément et continue de lui verser des dons. Le cercueil de Quentin a été porté par des bénévoles de la SNSM. Mais le sauvetage n'a pas été effectué dans les règles de l'art. Le naufrage n'était pas fatal.* »

« Un pilote qui a failli »

Les cinq juges du tribunal maritime – trois magistrats de l'ordre judiciaire, deux professionnels de la mer – se sont donné jusqu'au 4 juin pour rendre leur décision et suivre, ou pas, les réquisitions du procureur de la République, qui a demandé, jeudi 4 avril, la condamnation du patron du canot de sauvetage à une peine d'un an d'emprisonnement avec sursis, assortie de deux ans d'interdiction de naviguer.

« *Ce n'est pas la SNSM qui est en cause, avait dit le procureur. C'est un pilote qui a failli à sa mission. Le gilet orange n'est pas un totem d'immunité. Le bénévolat ne permet pas de s'affranchir de certaines*

règles. Et ces négligences ont entraîné le naufrage de trois gamins.» Six mois avec sursis sont requis contre le copropriétaire du chalutier et l'expert qu'il avait sollicité pour la vente.

Lire aussi | [A la SNSM, « on se retrouve à devoir vendre des porte-clés pour sauver des vies humaines »](#)



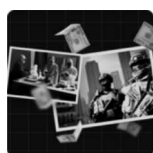
Avant lui, M^e François Zimeray, qui défendait aux côtés de M^e Jessica Finelle les parents et la sœur de Steven et Jimmy Gibert, avait fait part de ses doutes sur le sens même de ces poursuites pénales et leur impasse de souffrances.

« Moi, je ne veux pas d'un monde où plus personne ne prendra de risque pour sauver les autres, et je comprends l'incompréhension de ceux qui disent : "Nous, on fait ça pour aider." » A l'adresse du prévenu, l'avocat a simplement ajouté : « Mais les choses auraient été différentes si quelques mots avaient été prononcés. "Ça va ? Ça va le Breiz ? Ça va, Quentin ?" On ne les a pas entendus. Peut-être que ça n'aurait rien changé à l'issue fatale. Mais s'ils avaient été prononcés, cela aurait donné aux familles le sentiment que tout avait été fait. Si vous comprenez cela, alors ce procès aura peut-être été utile à quelque chose. »

Pascale Robert-Diard (Le Havre (Seine-Maritime), envoyée spéciale)

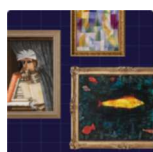
Le Monde Ateliers

Découvrir



Cours du soir

Immersion dans l'économie du crime



Cours du soir

Comment regarder un tableau



Cours en ligne

De Maria à Diva, l'Opéra à travers la Callas

Voir plus

Partenaires