



# Rapport d'enquête simplifié

**CHAVIRAGE DU COQUILLIER *AN DIVELIOUR*  
LE 13 OCTOBRE 2013 EN BAIE DE SEINE**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mars 2014

## CHAVIRAGE DU COQUILLIER *AN DIVELIOUR* LE 13 OCTOBRE 2013 EN BAIE DE SEINE

### LE NAVIRE



L'*AN DIVELIOUR* est un navire de pêche en bois construit en 1980, immatriculé à Caen sous le n° 445967.

Le patron armateur actuel est propriétaire du navire depuis 1987.

Le permis de navigation a été renouvelé le 6 septembre 2013 jusqu'au 8 juin 2014, date de la validité du certificat de franc-bord.

La dernière visite spéciale de la coque a été effectuée le 8 juin 2012.

Pas de dossier de stabilité et d'information sur les conditions d'exploitation au procès-verbal de mise en service.

Longueur déclarée lors de sa construction : 11,94 m (dossier non soumis à l'examen par la commission régionale de sécurité).

#### Caractéristiques Principales du navire :

Longueur hors tout : 12 m ;  
Largeur : 4,95 m ;  
Jauge : 26,43 UMS ;  
Puissance Propulsion : 176 kW.

Armé en 3<sup>ème</sup> catégorie à la pêche côtière.

Il pratique les arts traînants (chalut et dragues).

La pontée maximale autorisée portée sur le permis de navigation est de 2000 kg, décomposée comme suit :

- 2 bâtons de 5 dragues,  
ou
- 2 chaluts de 17 m + 2 chaluts de réserve + 2 panneaux de 250 kg.

L'origine et la validité des informations sur les limitations d'exploitation inscrites sur le permis de navigation restent à confirmer.

#### Conditions d'exploitation

Le 13 octobre 2013, il est armé à la coquille Saint-Jacques avec 2 bâtons de 5 dragues anglaises.

La zone de pêche autorisée se situe au nord d'une ligne Barfleur /Antifer.

Chaque semaine, le navire effectue 3 marées de 24 à 36 heures à la coquille Saint-Jacques avec un quota de 1800 kg pour chacune.

Pour compléter sa semaine, une ou deux sorties de moins de 24 heures sont effectuées à la pêche au maquereau au chalut, le matériel est débarqué après chaque sortie.

#### L'ÉQUIPAGE

Le navire est armé conformément à la décision d'effectif pour le chalutage, soit un patron et deux matelots.

L'un des matelots est titulaire des titres et qualifications nécessaires pour assurer la fonction de patron.

À chaque marée un membre d'équipage est de repos à terre.

Le jour de l'accident, l'équipage était composé du patron remplaçant et de deux matelots.

Le patron, âgé de 47 ans, a une longue expérience sur ce type de navire, ainsi que les deux matelots.

Ils sont tous à jour de leur visite médicale d'aptitude.

## LES CONDITIONS DE TRAVAIL

La semaine qui a précédé l'accident, le navire a navigué du lundi matin au jeudi midi.

Le patron remplaçant a été de repos en ce début de semaine.

Les conditions météorologiques avaient retardé la marée suivante au samedi midi avec un retour prévu le dimanche soir.

Les traits de 1h30 permettaient à l'équipage de se reposer alternativement.

## LES FAITS

### Heures locales (UT+2)

#### Conditions météorologiques et marée :

Météo : vent ouest-sud-ouest force 6/7 - mer 4 (agitée) - température eau de mer 15 °C (Source : SITREP du CROSS Jobourg).

Le **12 octobre 2013** à **15h30**, le navire appareille du port de Trouville-sur-Mer et fait route vers les lieux de pêche.

À **18h30**, la pêche commence, les traits se succèdent jusqu'au dimanche matin. La mer est longue et le vent de 25/30 nœuds permet toujours de pêcher dans des conditions maniables.

La météo du 13 octobre matin annonce une dégradation à venir.

Le **13 octobre** à **11h30**, le patron décide de faire route vers le port de Trouville-sur-Mer.

Le patron ainsi qu'un matelot sont à la passerelle, l'autre matelot est dans le poste d'équipage situé sous le gaillard d'avant.

Les 1400 kg de coquilles, répartis dans 14 bacs, sont calés par des bardis sur le pont arrière, les sards de décharge en inox sont bloqués en position ouverte.

Sous pilote automatique, l'*AN DIVELIOUR* navigue au 120° à la vitesse réduite de 5 à 6 nœuds, la mer forçait lentement et le patron est obligé de débrayer de temps à autre. En temps normal, le trajet dure 3 heures.

Vers **15h20**, le patron fait un point. Le navire se trouve à 9,5 milles de l'entrée du port de Trouville-sur-Mer.

Vers **15h30**, une forte déferlante de tribord couche le navire sur bâbord. Immédiatement, une autre forte vague chavire le navire qui se trouve, selon le patron, à environ 8 milles de Trouville-sur-Mer.

Le navire coule rapidement.

Le matelot situé dans le poste avant réussit à sortir du navire par la porte tribord du gaillard. Il nage en surface et parvient à rejoindre un des deux radeaux de sauvetage qui se sont gonflés automatiquement.

Les deux autres membres d'équipage sont précipités vers l'avant du gaillard, ils réussissent à s'extraire de la coque en ouvrant le panneau de pont du gaillard. En surface, ils embarquent dans le deuxième radeau et essaient de donner l'alerte avec une fusée parachute et les feux à mains. Trempés dans leur sac de rangement, ils ne fonctionnent pas en totalité.

La balise SARSAT/COSPAS du navire se déclenche automatiquement et le premier message identifiant l'origine de l'alerte est reçu par le CROSS Jobourg à 15h37, sans position.

La dernière position VMS connue du navire (49°30 N - 000°07 W), permettra de diriger, dans un premier temps, les secours sur zone.

Vers **15h45**, la réception d'un nouveau message de la balise ne confirmera toujours pas la position du naufrage du navire.

Vers **16h55**, les trois hommes dans leurs radeaux de survie sont récupérés par l'hélicoptère de la Marine Nationale, en position 49°27.7 N - 000°02.3 W.

Ils sont dirigés vers l'hôpital du Havre, ils en sortiront rapidement.

## CONSÉQUENCE

Perte totale du navire.

Après recherches, l'épave a été retrouvée et renflouée par morceaux le 13 décembre 2013.

## CONCLUSIONS

La réserve de stabilité de ce navire de 12 mètres n'a pas été suffisante eu égard aux conditions météorologiques et la route suivie sous pilote automatique.

L'organisation des secours n'a pas été facilitée car si la balise a émis automatiquement une première alerte avec l'identité du navire, elle a été transmise sans position du fait que la balise n'est pas équipée d'un GPS intégré.

À noter une fiabilité médiocre des engins pyrotechnique de détresse : feux à main de marque « ALBATROSS » (validité 2013/2017), stockés dans les radeaux de survie qui avaient été révisés les 3 et 4 juin 2013.

## ENSEIGNEMENTS

- 1    2013-E-17    : Il est important que l'historique précisant les conditions particulières d'exploitation puisse être entretenu.
- 2    2013-E-18    : La route suivie doit être adaptée aux conditions de mer et de chargement du navire.
- 3    2013-E-19    : **Pour les armateurs des navires de pêche** : leur navire devrait être doté, dès que possible, d'une balise de détresse de nouvelle génération équipée d'un GPS intégré (référence : recommandation 2013-R-024 concernant le navire *TOIRETTE*). Actuellement et selon l'Agence Nationale des Fréquences (ANFR), seulement 32% des navires de pêche disposent d'une balise avec un « récepteur GPS ».



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

## Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Pascal B - 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