



Rapport simplifié

**NAUFRAGE DU CHALUTIER *FÉE DES MERS*
SURVENU LE 22 OCTOBRE 2012
AUX ABORDS DE BERNEVAL-LE-GRAND**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : avril 2013

NAUFRAGE DU CHALUTIER *FÉE DES MERS* SURVENU LE 22 OCTOBRE 2012 AUX ABORDS DE BERNEVAL-LE-GRAND

LE NAVIRE

Chalutier à coque en iroko, immatriculé 449 892 à Dieppe, construit en 1979 par un chantier de Granville (Manche).

Longueur hors tout : 9,70 m ;

Jauge : 12,12 tx UMS ;

Propulsion : 108 kW.

Capacités : environ 1,2 t de gasoil (plein effectué avant le départ) réparti dans deux caisses en communication ; une caisse à huile hydraulique. Pas de ballast à eau douce, pas de caisse à huile moteur. Pas de cale à poisson.

Expérience de stabilité : effectuée en nov. 2010 avec une pontée maximale de 764 kg et une estimation du poids des engins de pêche.

Les tuyauteries de pompage de cale ont été remplacées en août 2012 à Dieppe.

Réfection coque en janvier 2010 (clouage et calfatage).

Extrait du compte rendu de la visite périodique de coque le 23 août 2012 (élément pouvant avoir un lien avec le naufrage) :

- Remplacer l'alimentation électrique de l'alarme d'invasion (connexion sur coupe-batterie et non après l'interrupteur).

Le permis a été renouvelé à l'issue de la visite.

Modifications effectuées depuis l'achat du navire en 2002 :

- Installation d'un enrouleur hydraulique et d'un mât de charge, tous deux en alu.

L'ÉQUIPAGE

Patron armateur âgé de 37 ans. Titulaire du permis de conduire les moteurs marins, CRO et certificats de formation à la sécurité (mai 2011) – navigation à bord du *FÉE DES MERS* depuis 1990 (mousse puis matelot) – patron ou patron mécanicien depuis 1996.

Matelot âgé de 27 ans. Titulaire du CIN - navigation à bord du *FÉE DES MERS* depuis 2010.

LES FAITS

Conditions météo :

CROSS Gris-Nez : mer peu agitée - vent de nord 2 nds - visibilité : 6 milles.

Température de la mer : environ 15°C.

Heures locales (UTC+2)

Vers 07h00, le *FÉE DES MERS* appareille du Tréport pour une pêche plutôt ciblée sur le hareng.

Vers 08h00, il est en pêche à environ 1,5 mille de la côte. Utilisation des 2 chaluts sur enrouleurs. Les sabords de décharge de côté sont ouverts, ceux de l'AR sont fermés.

Vers 12h00, après plusieurs traits, retour vers Dieppe avec 1 tonne de poisson répartie en caisses d'une vingtaine de kg. Tous les sabords de décharge sont ouverts.

Vers 13h30, le *FÉE DES MERS* est cap au SW à 7 – 8 nds. Les deux marins sont à la timonerie où ils se restaurent, le patron est à la barre.

Le rendez-vous avec la société de mareyage est prévu vers 15h00 à Dieppe.

Le navire prend alors de la gîte sur tribord, sans se redresser. Le patron débraye le moteur et la vitesse tombe rapidement.

La gîte s'accroît et le pavois est noyé. Le matelot tombe à la mer sur tribord. Le patron se dirige alors vers l'arrière et lance un bout au matelot.

Le bateau chavire et le patron, sans être tombé à la mer, se réfugie sur la coque.

Aidé du patron, le matelot se hisse avec difficulté sur la coque après avoir retiré ses bottes et son ciré. Le patron lui donne ses vêtements qui sont restés secs.

Les marins sont privés de tout moyen d'appel et le navire s'enfonce par l'arrière. Ils se déshabillent et sautent à la mer. Deux ballons flottent en surface.

Peu après, le radeau de sauvetage remonte à la surface. Lorsque le patron l'atteint, celui-ci s'ouvre ; il monte à bord.

Mais le radeau est resté amarré au navire qui continue de s'enfoncer (la profondeur est d'environ 20 m) et la drisse se raidit.

Le patron ne trouve pas le couteau normalement placé à bord du radeau. Il se remet à l'eau pour larguer le nœud de plein poing qui retient le radeau. Il y parvient avec difficulté.

Pendant ce temps, le matelot dérive, emporté par le flot.

Le patron lance une première fusée en direction de la centrale de Penly.

Alors qu'il rame en direction du matelot, il aperçoit une vedette de plaisance (le *RAYON VERT*) qui ne semble pas l'avoir vu.

Celle-ci change de cap après que le patron a lancé une quatrième fusée, puis se dirige vers les naufragés.

Peu après, les deux marins sont à bord de la vedette. Le matelot souffre d'une légère hypothermie.

À 15h16, le patron du *FÉE DES MERS* parvient à contacter et résumer la situation au CROSS Gris-Nez à l'aide de la VHF portable de la vedette (dont

la batterie est quasi déchargée) et du téléphone mobile de son propriétaire.

À 16h25 le *RAYON VERT* est à Dieppe. Les marins sont pris en charge par le SAMU 76.

La balise 406 MHz n'a émis que lorsque les plongeurs l'ont dégagée des ballons (défenses) dans lesquels elle était prise.

CONSÉQUENCES

Le *FÉE DES MERS* a coulé par l'arrière. L'épave a été détruite au cours de l'opération de relevage.

OBSERVATIONS - CONCLUSION

- En examinant la coque avec attention alors qu'il attendait du secours, le patron n'a pas identifié de brèche ou de point d'entrée d'eau possible.
- Bien qu'il n'en ait pas la certitude, le patron signale que la pompe de cale ne s'est a priori pas mise en route (le refoulement est sur bâbord, la porte de timonerie ouvre sur tribord).
- Il n'y a pas eu d'alarme de montée d'eau.
- Surcharge de la pontée d'environ 200 kg par rapport aux conditions d'exploitation du dossier de stabilité.
- Situation de crise gérée avec sang-froid par le patron du *FÉE DES MERS*.

ENSEIGNEMENTS

- 1 **2013-E-012** : Cf. rapports du *BEA*mer (Palangrier *PATXARAN*, chalutier *SAM BOAT*) quant à la vulnérabilité des navires en bois peu compartimentés, même lorsqu'ils sont bien entretenus.
- 2 **2013-E-013** : Les plaisanciers doivent s'assurer que leur VHF est en permanence en bon état de fonctionnement, le téléphone mobile ne pouvant se substituer à la VHF que dans certaines situations.
- 3 **2013-E-014** : Le couteau dans le radeau de sauvetage était placé à proximité de la drisse, mais peu visible.



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
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411