



Rapport d'investigation préliminaire

LA POMME

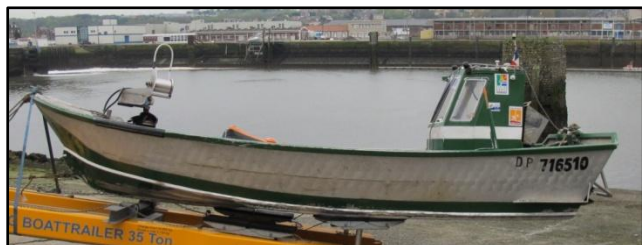
Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

CHAVIRAGE DU FILEYEUR *LA POMME*

SURVENU LE 5 MAI 2012 AUX ABORDS DE SAINT-AUBIN-SUR-MER

(DEUX VICTIMES)

LE NAVIRE



Trémailleur à coque de doris en aluminium (immatriculé 716 510 à Dieppe), construit en 1987.

Longueur hors tout : 8,28 m ;

Jauge : 2,62 UMS ;

Puissance administrative : 88 kW (en réalité le navire est équipé de 2 moteurs hors-bord Mercury de 55 kW).

Extrait du compte rendu de la visite périodique du 23 février 2012 :

- Réparer le combiné de la VHF fixe ASN (la fonction ASN est cependant active) ;
- Prévoir un examen intérieur détaillé de la coque et des double-fonds (réserve de flottabilité) par un chantier spécialisé en vue de la prochaine visite ;
- Remplacer le largueur hydrostatique de la balise.

Engins de pêche :

La licence donne droit à 4 nappes de filets (6 à bord) ; la commande du moteur du vire-filet est située à proximité de l'entrée de la timonerie.

LA POMME pêche des poissons plats et relativement lourds (seiche).

L'ÉQUIPAGE

Patron-armateur âgé de 22 ans, propriétaire du navire depuis 2009, titulaire du Capitaine 200 et du Permis de conduire les moteurs marins - Navigation dans la fonction de matelot depuis juin 2007 puis de patron à partir de juillet 2009.

Matelot âgé de 47 ans – Certificat d'initiation nautique depuis 2006 – Pêcheur professionnel depuis 2005.

Les deux marins étaient père et fils.

LES FAITS

Météo :

CROSS Gris-Nez : vent ENE 12 nds - mer agitée - visibilité : 7 milles.

Heures locales (UTC+2)

Vers 04h00, *LA POMME* et le *JULIE CEDRIC* appareillent de Quiberville. La zone de pêche de *LA POMME* est située entre Saint-Aubin-sur-Mer et Veules-les-Roses, celle du *JULIE CEDRIC* au large de Sotteville.

Vers 07h20, le patron du *JULIE CEDRIC* prévient la famille des marins de *LA POMME* que le bateau n'est pas rentré comme prévu.

À 07h40, le *JULIE CEDRIC* signale son inquiétude au CROSS Gris-Nez.

Une fois à quai, le patron du *JULIE CEDRIC* se rend en voiture à Saint-Aubin-sur-Mer pour vérifier si *LA POMME* n'est pas visible au large.

À 07h42, le sémaphore de Dieppe est alerté. *LA POMME* n'est pas en vue.

À 07h50, pas de réponse aux appels du CROSS.

À 07h52, message PAN.

À 08h04, la SNSM Dieppe est alertée.

À 08h33, délimitation de la zone de recherche et mise en œuvre des moyens maritimes et aériens.

À 08h48, l'hélicoptère de la Marine aperçoit *LA POMME* chaviré, flottant entre deux eaux. Le radeau de sauvetage flotte, vide, à proximité.

À 09h03, le corps d'un marin est vu près de l'épave par l'hélicoptère de la Marine.

À 09H06, la vedette de Gendarmerie *YSER* est dans le secteur d'Antifer et fait route vers Quiberville.

À 10h04, le corps du deuxième marin est vu par la SNS 257 près de la plage de Saint-Aubin.

À 11h02, remorquage de l'épave par la vedette SNS 080 vers Dieppe.

À 11h06, réception du signal de la balise 406 Mhz, sans position résolue.

À 12h00, réception du signal de la balise avec position résolue : 49°54',04 N – 000°52',6 E

CONSÉQUENCE

Décès du patron et du matelot dans l'accident.

REMARQUES / CONCLUSION

Le corps du patron, pris dans les filets, a été dégagé avec difficulté par les plongeurs. Le matelot, qui devait se trouver entre la timonerie et la commande de vire-filet, a dû être éjecté au moment où le bateau a chaviré.

Les corps des deux marins ont été retrouvés sans VFI.

La zone de pêche est composée de fonds durs sableux (à l'intérieur de la ligne des 10 m) avec des ridains et risque de présence de câbles.

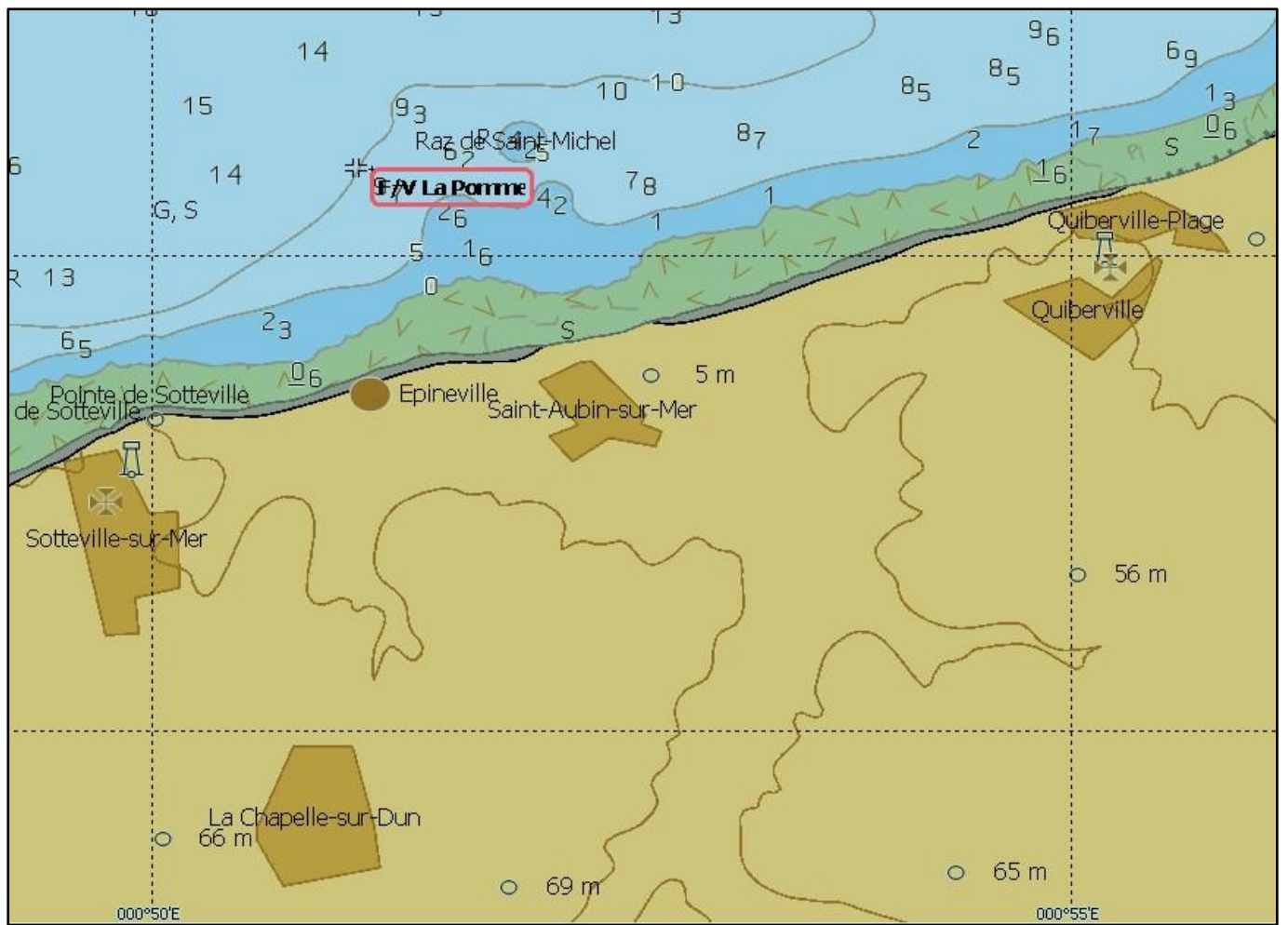
Une des ancres est restée crochée sur le fond lorsque les engins de pêche ont été récupérés (partiellement).

En cas de croche, le marin qui est à l'avant a la possibilité de « forcer » sur le filin en prenant des tours sur le vire-filet. Les manettes du vire-filet ont été retrouvées en position « virage ».

La balise de détresse a fonctionné mais n'a pas été retrouvée, vraisemblablement prise dans les filets dans un premier temps, puis libérée lorsque ceux-ci sont remontés en surface. Sur l'épave, le boîtier support était ouvert.

ENSEIGNEMENTS

- La stabilité du navire a sans doute été fortement dégradée par un chargement trop important, et un couple inclinant excessif, lorsque les marins ont tenté de se libérer de la croche.
- Pour les navires anciens (permis délivré en 1987), les seules limites sont celles imposées par l'autorisation administrative visant à réguler l'activité (licence de pêche), sans lien avec le franc bord et la stabilité du navire.
- La puissance administrative de la propulsion ne doit pas être dépassée.
- Le port du VFI est obligatoire pendant les opérations de pêche (Décret 2007-1227 du 21 août 2007).





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

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - 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