



Rapport d'investigation préliminaire

L'ALLÉLUIA

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

NAUFRAGE DU CHALUTIER-COQUILLIER *L'ALLELUIA* AU LARGE DE DIEPPE LE 7 FÉVRIER 2012

LE NAVIRE



L'ALLELUIA : navire en bois construit en 1974 (immatriculé 244 882 Dieppe) – L : 12,60 m – Jauge : 17,01 tx – Propulsion : 160 kW.

Travaux de refonte en 2007 – **Navire récemment équipé d'un VMS compatible avec le logbook électronique.**

Permis renouvelé à la dernière visite jusqu'en septembre 2012. **Radeaux et balise 406 MHz révisés en septembre 2011.**

Pontée autorisée : 2 tonnes. Avant l'accident : chargement équilibré en pontée de 1,2 à 1,3 tonne de coquilles (la cale est vide). Les 5 dalots (3 sur Bd et 2 sur Td) sont toujours ouverts.

L'ÉQUIPAGE

Trois hommes d'équipage :

Le patron–mécanicien âgé de 41 ans est l'armateur du navire acheté en octobre 2011.

Navigation sur ferries de 1988 à 2002. Pratique la pêche professionnelle depuis 2002. Titres de capitaine 200 et mécanicien 750 kW.

Deux matelots, dont un avec le titre de capitaine 200.

LES FAITS

Conditions météo

Journal de bord SNS 080 : mer agitée - vent d'est nord-est force 5 à 6 – visibilité médiocre.

Heures locales (UTC+1)

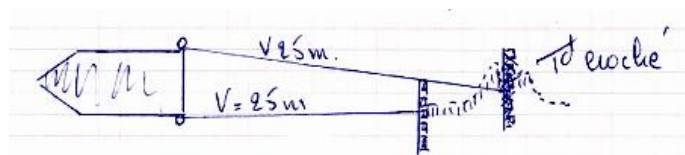
Le 5 février 2012 à 23h00, *L'ALLELUIA* appareille de Dieppe pour la pêche à la coquille.

Le 6 février à 01h00, en pêche à environ 15 milles au nord-ouest de Dieppe par des fonds d'une trentaine de mètres.

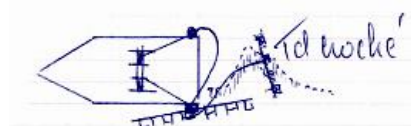
Le 7 février vers 13h45, *L'ALLELUIA* effectue son dernier trait avant de rentrer au port (retour prévu vers 16h30).

L'équipage est paré à virer. Avant de manœuvrer pour virer, le patron poursuit son trait pour passer un ridens de 2 à 3 mètres, visible au sondeur. La vitesse est d'environ 3 nœuds. À ce moment, le bâton tribord croche sur le fond. Le patron débraye aussitôt la ligne d'arbres.

Les freins sont desserrés et environ 25 mètres de funes sont virées sur les 2 bobines. Puis le frein tribord est serré. La drague tribord reste crochée sur le fond alors que la drague bâbord est remontée jusqu'au rouleau.



L'équipage constate que les funes bâbord et tribord sont emmêlées et tente, sans y parvenir, de les démêler au moyen du cartahu.



Le navire prend de la gîte sur bâbord ; le patron desserre alors le frein de la bobine tribord mais la gîte s'accroît. Il manœuvre le treuil pour dévirer la fune bâbord mais le navire se couche, puis se retourne, sans que l'alerte par VHF ait pu être donnée (il est 14h00).

L'équipage parvient à monter sur le flanc tribord du navire, puis sur la quille.

Peu après *L'ALLEGRIA* coule par l'arrière ; l'équipage s'agrippe aux « brèzes » qui flottent à proximité alors que les 2 radeaux et la balise de détresse remontent en surface.

Les trois hommes montent à bord de l'un des radeaux. Ils actionnent les 5 fumigènes mais 1 seul se déclenche.

Vers 21h30, les tentatives d'appel de la famille sur les téléphones mobiles de l'équipage restent sans réponse.

À 22h30, réception par le CROSS d'un appel du navire de pêche *CRIN BLANC* relayant l'inquiétude de la famille.

À 22h48, le CROSS Étrel confirme la dernière position VMS à 14h02.

À 23h02, message PAN.

À 23h18, diffusion Mayday Relay.

Les moyens aériens sont mis en œuvre (2 hélicoptères et un avion ATL2) ainsi que la SNS 089 *CAP FAGNET*.

À 03h27, l'ATL2 détecte un feu clignotant puis largue une fusée éclairante.

À 03h42, demande de dérive *MOTHY* via Météo France.

À 04h19, le feu à retournement est récupéré par la SNS 089, mais aucune inscription n'est visible.

Les zones de recherche des moyens aériens sont élargies.

À 08h18, mise en œuvre de l'hélicoptère de Service Public.

À 09h06, l'ATL2 repère un radeau de sauvetage avec deux personnes à bord.

À 09h20, la SNS 089 est déroutée sur la position.

À 09h23, l'hélicoptère des trois naufragés est terminé.

CONSÉQUENCES

Perte totale du navire.

Mise en demeure de l'armateur de faire cesser le danger constitué par l'épave.

OBSERVATIONS - CONCLUSION

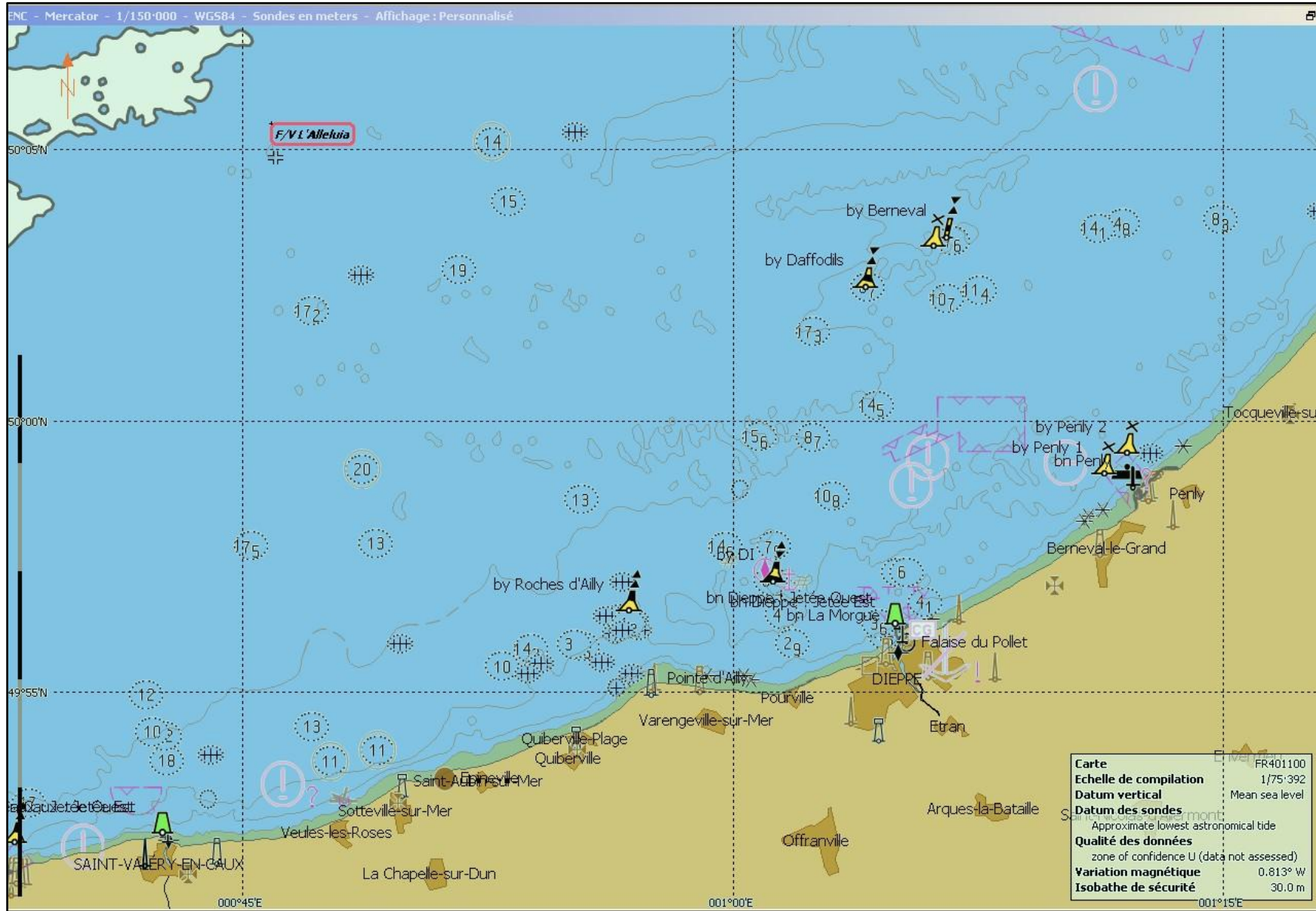
Dysfonctionnement de la balise 406 MHz qui a été récupérée à la côte (expertise judiciaire en cours). De ce fait, les secours ont été mis en œuvre plusieurs heures après le naufrage.

À Dieppe, difficulté de mise en alerte de l'équipage de la SNS 080 (40% des « bips » n'ont pas fonctionné). Les stations non pourvues doivent être prochainement équipées du système « Mae West ».

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

- Vulnérabilité de ce type de navire en cas de croche.
- La VHF portable, placée sur l'avant de la timonerie, n'était plus accessible lorsque la gîte s'est accentuée.
- Le port du VFI est obligatoire en opération de pêche.





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