

# Rapport d'enquête technique

## **NAUFRAGE**

**DU CHALUTIER**

## ***JERICHO***

**LE 22 AOUT 2010 EN BAIE DE SEINE**

**( UNE VICTIME )**



## Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, ainsi qu'à celles du « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255 (84).

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du BEA mer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé.

Conformément aux dispositions susvisées, l'analyse de cet événement n'a pas été conduite de façon à établir ou attribuer des fautes à caractère pénal ou encore à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives à caractère civil. Son seul objectif a été d'en tirer des enseignements susceptibles de prévenir de futurs sinistres du même type. En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

# PLAN DU RAPPORT

<b>1</b>	<b>CIRCONSTANCES</b>	<b>Page 6</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTE</b>	<b>Page 6</b>
<b>3</b>	<b>NAVIRE</b>	<b>Page 7</b>
<b>4</b>	<b>EQUIPAGE</b>	<b>Page 8</b>
<b>5</b>	<b>CHRONOLOGIE</b>	<b>Page 8</b>
<b>6</b>	<b>ANALYSE</b>	<b>Page 10</b>
<b>7</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b>	<b>Page 14</b>

## ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Carte

## Liste des abréviations

<b>AIS</b>	:	<i>Automatic Identification System</i>
<b>BEAmer</b>	:	Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
<b>BAEERS</b>	:	Brevet d'Aptitude à l'Exploitation des Embarcations et Radeaux de Sauvetage
<b>GM</b>	:	Distance métacentrique transversale
<b>CIN</b>	:	Certificat d'initiation Nautique
<b>CODIS</b>	:	Centres Opérationnels Départementaux d'Incendie et de Secours
<b>CRO</b>	:	Certificat Restreint d'Opérateur
<b>CROSS</b>	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
<b>SHOM</b>	:	Service Hydrographique et Océanique de la Marine
<b>VFI</b>	:	Vêtement à Flottabilité Intégrée
<b>VSAB</b>	:	Véhicule de secours et d'assistance aux victimes

# 1 CIRCONSTANCES

Le dimanche 21 août 2010, le chalutier *JERICHO* appareille du Havre en fin de journée, avec trois hommes à bord, pour pêcher dans le Nord du Cap de La Hève, à moins de 2 milles de la côte. Au 3<sup>ème</sup> trait de chalut, le patron constate que la température d'échappement s'accroît et que la vitesse du navire diminue. Pensant qu'il a pêché un débris quelconque, il vire son chalut et décide de déposer le poids parasite en dehors des zones de pêche, sur une épave située plus au Sud.

Alors qu'il est à moins d'un mille de l'épave, la pluie commence à tomber et les deux matelots entreprennent de capeler leurs cirés. C'est à ce moment qu'une pièce de remontée du chalut casse ; le patron n'a que le temps de stopper et de débrayer le moteur, mais le *JERICHO* chavire brutalement sur tribord. Les matelots tombent à la mer et le patron s'extirpe de la timonerie. Peu après, le *JERICHO* flotte à l'envers sans que le radeau de survie ne puisse se déclencher. Les trois marins se perdent rapidement de vue après que le patron ait crié aux matelots de s'écarter de la coque.

La balise 406 MHz se déclenche à 22h29, soit environ une heure après le chavirement ; des moyens sont mis en œuvre par le CROSS Jobourg à partir de 22h47, bien que la position soit incertaine. Le patron sera récupéré en état de choc par un navire de pêche et un matelot parviendra à atteindre le rivage, mais le corps sans vie du second matelot sera retrouvé à plusieurs milles du lieu du naufrage.

# 2 CONTEXTE

Le patron-armateur est propriétaire du navire depuis 2005. En cette saison de pêche à la sole, le *JERICHO* bénéficie d'une autorisation préfectorale pour chaluter à moins de 2 milles de la côte.

De retour le samedi vers 6h00, le *JERICHO* appareille généralement le dimanche soir à 23h00. Le 22 août, un coup de vent, annoncé pour le lundi matin, avait incité le patron à appareiller plus tôt.

### 3 NAVIRE

Chalutier en bois construit en 1974 dans un chantier du Tréport. Armé à la pêche côtière en 3<sup>ème</sup> catégorie.

#### Principales caractéristiques

- Immatriculation : LH 196 323 ;
- Longueur : 10,40 m ;
- Largeur : 3,96 m ;
- Jauge : 9,28 ;
- Propulsion : 110 kW ;
- Ballast gasoil : 2 x 1,100 t ;
- Funes : 2 x 200 m  $\phi$  14 sur les bobines du treuil principal + 6 m de câble (bras ou entremise) sur l'enrouleur ;
- VFI : 2 ;
- AIS : non.

#### Stabilité

En 2002, le *JERICO* était géré par le CSN de Boulogne-sur-Mer. Il ne bénéficiait pas, comme certains navires, d'un « droit d'antériorité » pour la pêche à la coquille.

En février 2002, une expérience de stabilité est donc effectuée au cours de la visite annuelle :

Relevé de la période pour 10 oscillations : 46 s

$$GM = (\text{coeff} \times \text{largeur} / \text{période})^2 = (0,85 \times 3,96 / 4,6)^2 = 0,535 \text{ m}$$

La valeur du GM est inférieure au minimum requis (0,70 m) ; mais les critères de stabilité définis par l'article 227-2.04 (navires de moins de 12 m construits après 1988) ne sont cependant pas applicables à un navire de l'âge du *JERICO*.

En mars 2002, un courrier du CSN de Boulogne-sur-Mer précise d'autre part que les essais effectués visaient à mesurer, par un cas concret, l'incidence d'une doctrine

particulière, mais pas encore en vigueur. Rien ne s'opposait donc à l'activité de pêche à la coquille, à cette époque.

On note que le navire est en gestion au CSN Le Havre depuis le 1<sup>er</sup> mars 2005 ; aucune transformation n'a été effectuée depuis cette date. Les travaux qui ont été effectués par l'armateur sont des travaux de rénovation.

Le permis de navigation est à jour, pas de prescriptions non réalisées.

Le navire était en bon état.

## 4 EQUIPAGE

Le **patron** est âgé de 48 ans ; il est titulaire du Permis de conduire les moteurs (avril 2000), du CRO (septembre 2007), du BAEERS et d'un Certificat de formation de base à la sécurité (octobre 2004). Premier embarquement de patron en avril 1986.

Un **matelot** âgé de 22 ans, titulaire du CIN (juin 2008).

Le second **matelot**, décédé dans le naufrage, était âgé de 23 ans. Titulaire du certificat de fin d'études maritimes de mécanicien (juillet 2006).

## 5 CHRONOLOGIE

(Heures TU + 2)

### Le dimanche 22 août 2010

Dans l'après-midi, le patron du *JERICO* s'informe des prévisions météo : un coup de vent étant annoncé pour le lundi matin, il décide d'appareiller plus tôt qu'habituellement.

Vers **18h30**, appareillage du *JERICO* à destination de la zone de pêche située dans le nord de l'épave du *H. WORMS*.

Vers **19h15**, arrivée sur la zone de pêche.



Vers **20h45**, fin du 2<sup>ème</sup> trait de chalut. Pour chaque trait, la pêche est inférieure à 50 kg et est triée dans des bacs sur le pont.

Vers **21h00**, à la renverse du courant, le *JERICO* commence son 3<sup>ème</sup> trait de chalut, cap au Sud.

Selon le patron, les deux matelots portent leur VFI.

Une dizaine de minutes plus tard, le patron constate sur l'indicateur en timonerie que la température d'échappement est trop élevée. Pensant qu'un objet lourd est pris dans le chalut, il décide de virer les deux panneaux et le chalut, puis de larguer le poids parasite en dehors de la zone de pêche. Pendant cette opération, la vitesse est d'environ 2 nœuds et le *JERICO* se dirige vers l'épave de *L'ALBERTVILLE*, située plus au Sud.

Conversation VHF avec le navire de pêche *LUCKY* (voie 72 ou 11).

Vers **21h30**, la pluie se met à tomber, et, selon la déclaration du patron, les matelots, tous deux à l'extérieur, l'un étant sur tribord et l'autre sur l'arrière, entreprennent d'enfiler leur ciré après avoir ôté leur VFI. A ce moment, le patron entend le bruit de la rupture d'un élément du train de pêche, situé hors de l'eau. Le patron stoppe le moteur et débraye l'hélice. Mais le *JERICO* est immédiatement déséquilibré et chavire sur tribord ; les matelots tombent à la mer.

L'eau pénètre rapidement par la timonerie et les prises d'air du compartiment moteur (le panneau de la cale à poisson est fermé).

Le patron s'extirpe avec difficultés de la timonerie, en s'aidant d'une gaffe située le long du pavois. Il s'écarte de la coque retournée et crie aux matelots de retirer leurs bottes et leurs cirés, de s'éloigner du navire, puis d'économiser leurs forces « en faisant la planche » dans l'attente des secours.

Lorsque l'obscurité devient totale, les trois hommes se perdent de vue. La coque du *JERICO* flotte à l'envers et le radeau de survie ne peut se déclencher. Rien ne flotte à proximité. Le premier matelot nage et se laisse porter jusqu'au rivage. Le patron reste sur la zone du naufrage.

A **22h29** réception du signal de la balise 406 MHz par le CROSS Gris-Nez. La position n'est pas résolue.

Peu après, le sémaphore du cap de La Hève signale un relèvement sur 121,5 MHz dans son Nord-Ouest. Le *JERICHO* ne répond pas aux appels VHF du CROSS.

Le CROSS Jobourg prend la coordination des opérations à **22h47** et fait décoller l'hélicoptère de la Sécurité civile, sans toutefois connaître la position précise du navire.

A **22h55**, diffusion d'un MAYDAY RELAY. La zone probable de l'accident est ciblée.

Dès **22h58**, un premier navire de pêche accuse réception et met le cap vers la zone du naufrage.

A partir de **23h03**, les moyens aériens et nautiques sont mis en œuvre.

A **23h09**, le radeau du *JERICHO* est repéré par un navire de pêche.

A **23h14**, le *ST-PIERRE* récupère le patron du *JERICHO*.

A **23h31**, la position résolue de la balise 406 MHz parvient au CROSS Jobourg.

Le patron du *JERICHO* n'a pas vu son navire couler.

### **Le lundi 23 août 2010**

A **00h33**, le plongeur de l'hélicoptère Dragon 76 est en contact avec le matelot qui a pu atteindre la plage.

Les recherches du matelot disparu se poursuivent jusqu'à **02h40**.

Le corps du matelot sera retrouvé le **31 août**.

## **6 ANALYSE**

La méthode retenue pour cette analyse est celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255 (84).

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- **facteurs naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteur humain ;**
- **autres facteurs.**

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEA*mer ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- **certain ou hypothétique ;**
- **déterminant ou sous jacent ;**
- **conjoncturel ou structurel ;**
- **aggravant ;**

avec pour objectif d'écarter, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des événements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits. Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par l'évènement.

## **6.1 Facteur naturel**

Conditions météorologiques (CROSS Jobourg) :

Vent de Sud-Est 6 nœuds.

Mer force 1. Visibilité 12 milles. Nébulosité 7/8 (ciel couvert).

Le mauvais temps, annoncé pour le lendemain matin, n'a pas eu d'autre effet que d'inciter le patron du *JERICO* à appareiller le dimanche soir plus tôt que de coutume.

Dans le Nord de l'épave du *H. WORMS*, le fond est constitué de sables fins argileux (cf. carte spéciale 7418G en annexe B, nature des fonds aux abords du Havre et d'Antifer. La légende précise qu'il s'agit de sables fins contenant entre 5 et 20% de particules inférieures à 0,05 mm).

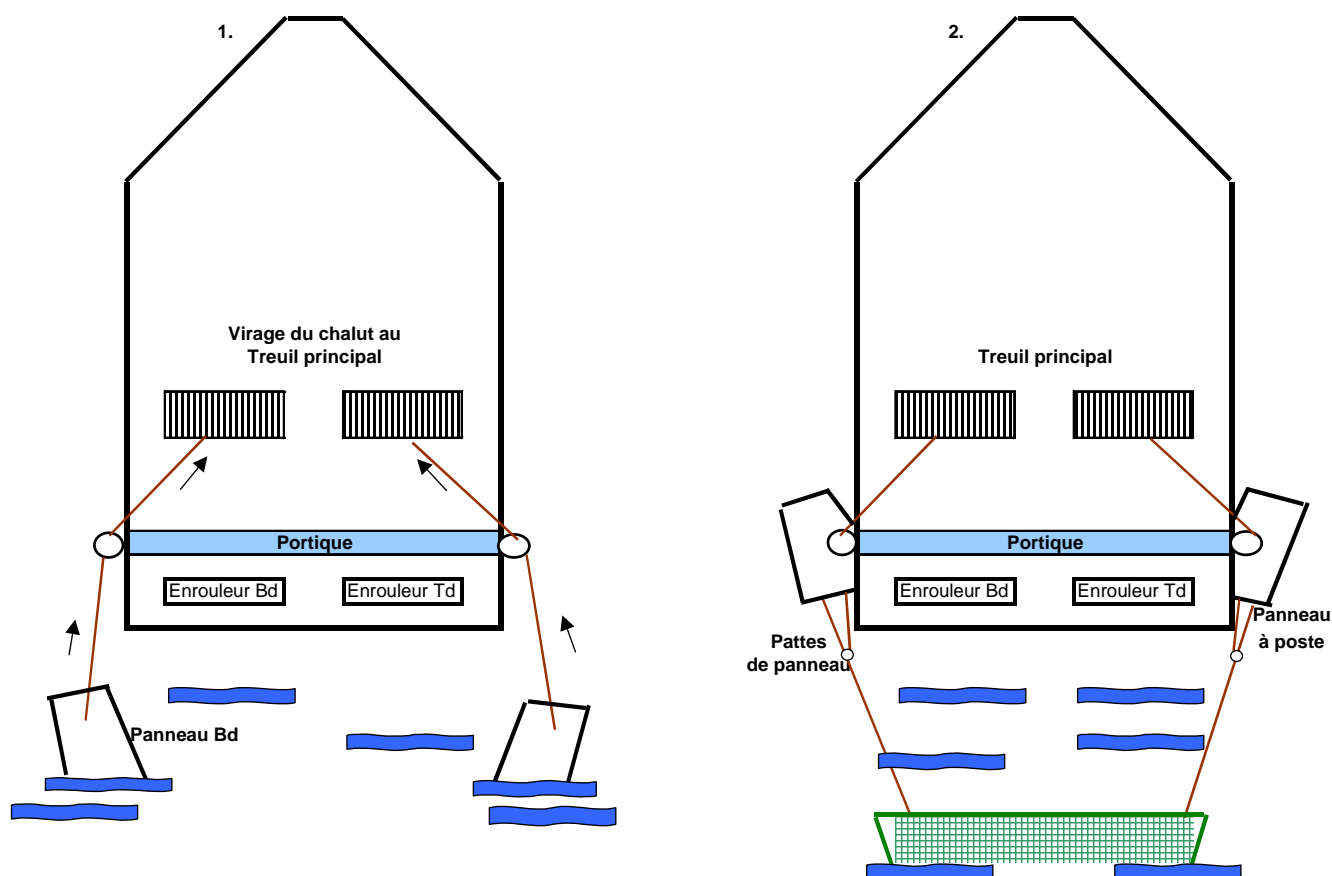
La zone de pêche du *JERICO* est donc a priori claire de tout danger naturel. Mais selon le patron, la prise d'un gros débris n'est pas exceptionnelle dans ce secteur.

Ce débris, vraisemblablement naturel, a créé un excédant de poids dans le chalut du navire. Suivant cette hypothèse, la nature du fond a donc, par endroits, été déterminante.

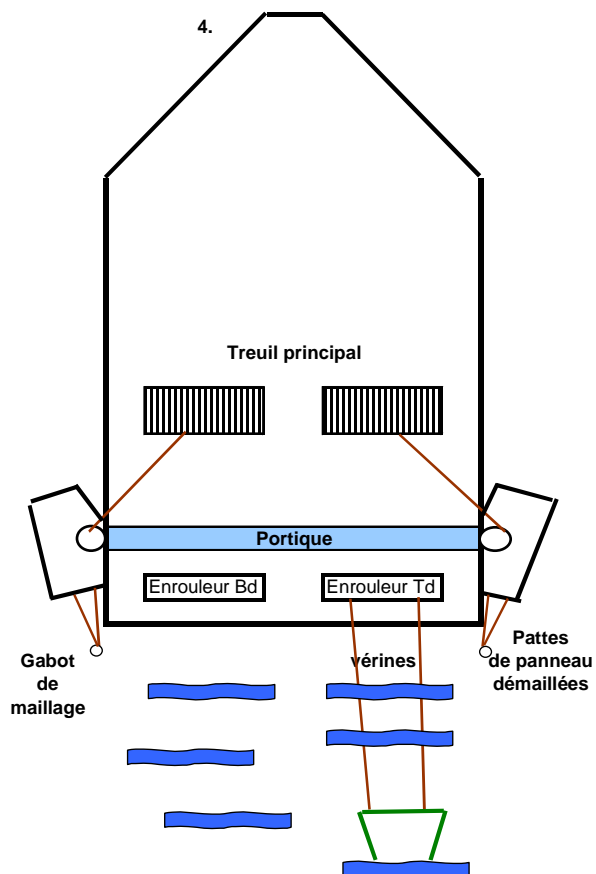
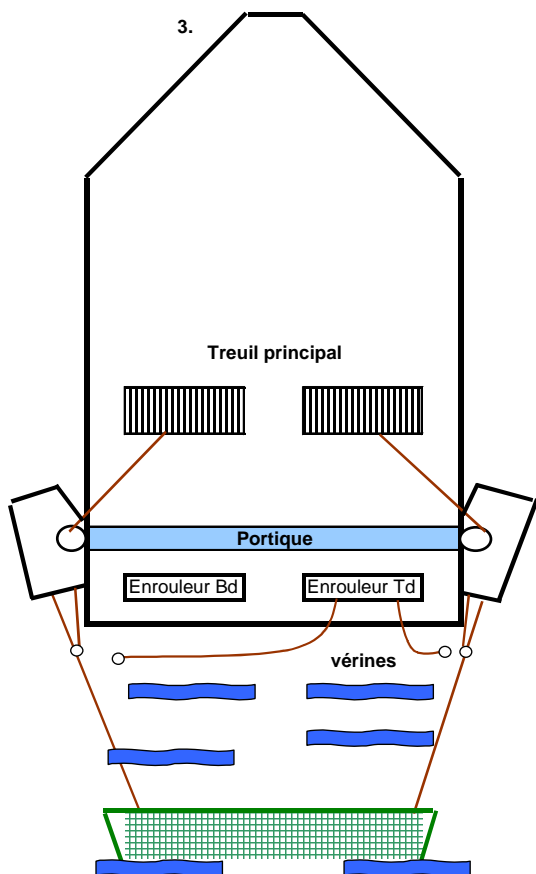
## 6.2 Facteurs matériels

La première manœuvre a consisté à virer le train de pêche à l'aide du treuil principal, bobines embrayées et freins desserrés (vignette 1), jusqu'à amener les panneaux à poste.

Les bobines de treuil sont alors débrayées et les freins sont serrés (vignette 2).



Les pattes sur l'arrière des panneaux sont démaillées et les bras du chalut sont connectés aux vérines de l'enrouleur (câbles terminés par un œil épissé dans lequel passe une manille, vignettes 3 et 4).

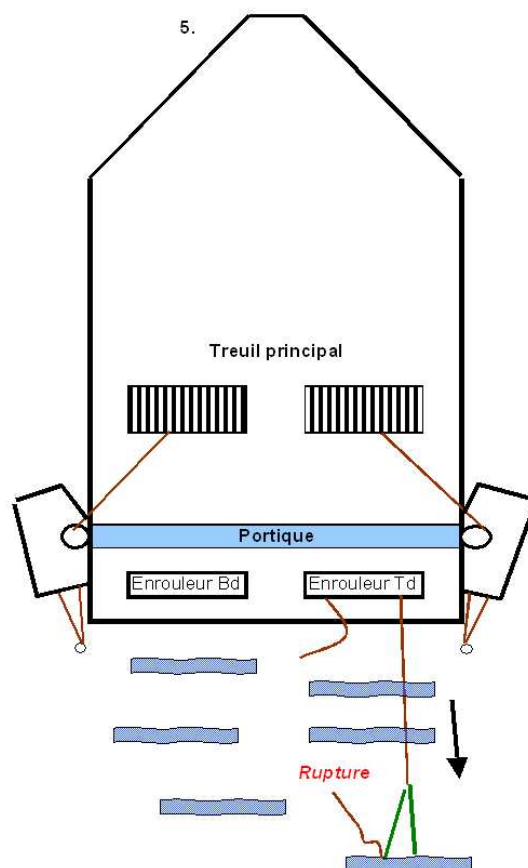


La seconde manœuvre consiste à virer le chalut à l'aide de l'enrouleur tribord, situé à mi-hauteur du portique arrière (vignette 4 ci-dessus).

Les mesures effectuées en 2002 ont montré que le navire ne disposait pas de la réserve de stabilité désormais exigée pour les navires plus récents. De plus, le poids du chalut et du débris qu'il contient ont pour effet de rehausser le point d'application de la force de traction et de diminuer le franc-bord arrière du navire. La stabilité est dégradée.

Hypothèse la plus défavorable : l'élément qui casse est la vérine intérieure. En cassant, elle provoque un important déséquilibre de l'effort de traction, en le reportant sur la vérine la plus en bord (vignette 5).

La stabilité dégradée, conjuguée à l'hypothèse la plus défavorable de rupture d'un élément, constitue le facteur matériel qui a été **déterminant**, entraînant ainsi le chavirement du *JERICO*.



## 6.3 Facteur humain

### Avant le chavirement :

Dès qu'il a conscience qu'il a certainement pêché un débris lourd, les actions entreprises par le patron pour le déposer hors des zones de pêche sont appropriées.

La soudaineté de la perte de stabilité ne lui permet pas de « compenser », en dévirant en grand l'enrouleur tribord. Il a par contre stoppé et débrayé le moteur.

Bien que le navire était dans une situation où le port du VFI est obligatoire, les deux matelots les ont ôtés afin d'enfiler leurs cirés, opération qui devait certes prendre peu de temps, mais qui est intervenue juste au moment de l'accident. Cette action a cependant agi en **facteur aggravant** des conséquences du naufrage.

### Après le chavirement :

Les instructions données par le patron à ses deux matelots, lorsque les trois hommes se retrouvent à l'eau, sont également appropriées à la situation.

## 7 RECOMMANDATIONS

### Aux patrons des navires de pêche :

- 7.1** Le *BEA*mer rappelle, qu'afin de prévenir les risques de noyades, le port du VFI doit être continu dans les conditions prévues par le décret du 21 août 2007.
- 7.2** Le *BEA*mer recommande d'alerter le SHOM lorsque des objets ou des débris « naturels » sont repérés ou pêchés par inadvertance.

# **LISTE DES ANNEXES**

**A. Décision d'enquête**

**B. Carte**

**Décision d'enquête**





Bureau d'enquêtes sur  
les événements de mer



Paris, le **23 AOUT 2010**  
N/réf. : BEAmer

00 00 13

## D É C I S I O N

**Le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer ;**

- Vu** la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu** le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu** le décret du 09 septembre 2008 portant délégation de signature (Bureau d'enquêtes sur les événements de mer) ;
- Vu** le décret du 09 juin 2008 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le SITREP SAR 2010 / 483 établi le 23 août 2010 par le CROSS Jobourg ;

## D E C I D E

**Article 1 :** En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant le naufrage du chalutier *JERICO* et la disparition du matelot, survenus le 22 août 2010 dans l'Est de la Baie de Seine.

**Article 2 :** Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que ces événements comportent pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment le titre III de la loi sus-visée et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Ministère de l'Ecologie,  
de l'Energie,  
du Développement durable,  
et de la Mer

BEAmer

Tour Pascal B - Antenne Voltaire  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24  
télécopie : 33 (0) 1 40 81 38 42  
Bea-Mer@developpement-durable.gouv.fr

Pour le Ministre et par délégation  
le Directeur du BEAmer  
Jean-Pierre MANNIC



### Carte

