



# Rapport d'enquête technique

# ***STESSARY***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# Rapport d'enquête technique

## **CHAVIRAGE**

**DU CASEYEUR**

## ***STESSARY***

**SURVENU LE 26 MAI 2011 DANS LE SECTEUR  
DE PIROU - MANCHE OUEST  
(Une victime)**



# Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 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</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTE</b>	<b>Page</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>NAVIRE</b>	<b>Page</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>EQUIPAGE</b>	<b>Page</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>CHRONOLOGIE</b>	<b>Page</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>ANALYSE</b>	<b>Page</b>	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>SYNTHESE</b>	<b>Page</b>	<b>14</b>
<b>8</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b>	<b>Page</b>	<b>15</b>

## ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Carte
- C. Plan du navire
- D. PME

## Liste des abréviations

<b>BEAmer</b>	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
<b>CROSS</b>	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
<b>PME</b>	:	Permis de Mise en Exploitation
<b>SITREP</b>	:	SITuation REPort
<b>TU</b>	:	Temps Universel
<b>tx</b>	:	Tonneaux de jauge
<b>VHF</b>	:	Très hautes fréquences (Very High Frequency)

# 1 CIRCONSTANCES

Le 26 mai 2011, au matin, le caseyeur *STESSARY*, mis à l'eau à partir d'une remorque, quitte la plage de Pirou pour se rendre sur ses lieux de pêche.

Il y relève ses filières de casiers et retourne à terre avec une pêche de 120 kilos de crabes rangés dans des caisses en pontée.

Le vent est de secteur ouest de plus de 25 nœuds, la houle est formée et à l'approche de la côte la mer est difficile et tend à déferler du fait de la remontée des fonds.

Vers 9 heures, alors qu'il passe sur un haut fond, le *STESSARY* est retourné par une déferlante.

L'équipage de 3 personnes se retrouve à l'eau. L'un des matelots et le patron ont la vie sauve, l'autre matelot disparaît et son corps n'est pas retrouvé malgré les recherches.

# 2 CONTEXTE

Le *STESSARY* est un petit caseyeur qui exerce la pêche à la seiche ou aux araignées et accessoirement la pêche aux filets le long de la côte du cotentin au printemps et en début d'été. Le navire est désarmé en hiver.

Il présente la particularité, comme plusieurs bateaux de pêche de ce secteur, d'exercer son activité non pas à partir d'un port mais d'une plage.

Lors de chaque sortie de pêche, le *STESSARY* est donc mis à l'eau et ressorti au moyen d'une remorque tirée par un tracteur sur la plage de Pirou.

Cette pratique, à l'évidence, si elle permet d'avoir un bateau bien à l'abri une fois



au sec, comporte des risques lorsque l'on quitte ou que l'on arrive à la côte par mauvais temps.

En même temps il n'y a pas d'autre alternative dans ce secteur compte tenu de la configuration de la côte.

### 3 NAVIRE

Navire à coque en aluminium, construit en 1998 par le chantier GOSSELIN de Coutances, acquis en septembre 2004 par l'actuel propriétaire. Armé en 3<sup>ème</sup> catégorie restreinte (limitée à 10 milles du port de départ) et petite pêche. Le nombre maximum de personnes autorisé à bord est de 3. Le permis de navigation est en cours de validité.



#### Principales caractéristiques :

- Immatriculation : CH 922363 ;
- Indicatif : FGA 4556 ;
- Longueur : 7,4 m ;
- Largeur : 2,70 m ;
- Jauge brute : 2,8 tx (3,49 UMS) ;
- Propulsion : 85 kW - hors-bord essence (puissance « déclarée ») ;
- Franc bord : 136 mm ;
- Réserve de flottabilité : 5,5 m<sup>3</sup> (en caissons).

#### Conditions d'exploitation (permis de navigation)

- Puissance maxi : 85 kW ;
- Pontée maxi : 1 Tonne ;
- 1 vire casier.



Navigation limitée à une durée de 12 h et réalisée pour les 2/3 au minimum de jour.

Le navire doit être sorti hors de l'eau sur remorque à l'issue de chaque sortie en mer pour effectuer un contrôle de l'étanchéité des compartiments.

## 4 EQUIPAGE

L'équipage, le jour de l'accident est composé de :

- Un patron âgé de 47 ans, titulaire d'un certificat d'apprentissage maritime pêche et d'un certificat de capacité, pratiquant la pêche côtière depuis 30 ans.
- Un matelot âgé de 37 ans, disparu dans le naufrage, titulaire d'un certificat d'initiation nautique. Il naviguait depuis quelques années sur le navire.
- Un matelot de 20 ans, sortant de formation, titulaire du diplôme de capitaine 200, du médical niveau 1, du certificat de formation de base à la sécurité, du Certificat restreint d'opérateur radio et du permis de conduire les moteurs marins.

## 5 CHRONOLOGIE

### Heures TU + 2

Le **26 mai 2011 à 06h30**, le *STESSARY* est mis à l'eau à partir d'une remorque, et à mer descendante, en face de Pirou pour effectuer une marée de pêche aux crabes, à environ 2 milles de la côte.

**Rapidement** sur les lieux de pêche, il vire ses filières (8 aux dires du patron, soit 80 casiers, 10 casiers par filière sur 30 filières et 300 casiers) et pêche environ 120 kilos de crabes qui sont répartis dans 6 bacs sur le pont.

**Vers 9h00**, à cause de la dégradation de la Météo selon les dires du patron, le navire fait route vers la côte à vitesse normale, puis ralenti ensuite pour permettre à l'équipage de ranger les bacs de crabe et les caler.

Arrivé à proximité de la côte, par mer arrière, une déferlante fait piquer du nez, giter sur bâbord et chavirer le *STESSARY* à la position 49° 10' N et 001°35'W. Le chavirage est très rapide.

L'équipage se retrouve sous la coque. Selon leurs déclarations, les VFI que portaient les matelots se gonflent. Ces derniers sont contraints d'enlever leurs VFI afin de s'extraire de la coque. Le patron réussit difficilement à sortir de la passerelle et à nager à l'extérieur du navire. Les 3 membres d'équipage se retrouvent en surface.

L'un des matelots nage jusqu'à la coque qui flotte, retournée, à proximité et monte dessus. L'autre matelot est en difficulté à quelque mètres de la coque. Le patron nage vers lui pour lui porter secours et lui demande de s'agripper à lui.

Avec le courant et le vent l'épave s'éloigne d'eux et **au bout de 15 minutes** environ, épuisés, les deux naufragés coulent. Seul le patron remonte difficilement à la surface. Il nage un long moment pour rejoindre l'épave retournée et coincée dans des pieux à moules à 100 mètres de la côte. Puis il nage vers la côte dans l'intention de donner l'alerte et est récupéré à 50 mètres de celle-ci par une embarcation de la SNSM, dépêchée par le CROSS, lui-même alerté par des témoins. Le matelot resté sur la coque est également secouru par la SNSM.

La coque est investiguée dans un premier temps par le plongeur de l'hélicoptère de la sécurité civile Dragon 50, sans succès. Les recherches menées par dragon 50, par l'hélicoptère de service public de la marine, par les moyens de la SNSM et par les navires de pêche *BEL ESPOIR* et *MASSAREL* ne permettront pas de retrouver le matelot disparu.

L'épave du *STESSARY* sera remorquée, mise au sec et remontée sur son chariot ; le radeau de sauvetage et la balise de détresse sont toujours à poste. La passerelle a été endommagée et le moteur est hors d'usage.

## 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 ;**
- **facteurs humains ;**

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'écartier, 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 Facteurs naturels

Le 26 mai 2011, les conditions météo sont mauvaises : vent de secteur ouest 27 nœuds avec rafales à 38 nœuds, mer forte avec des creux de 2,5 à 4 mètres. La visibilité est de 3 milles environ.

Par ailleurs la topographie nautique du lieu d'arrivée à la côte, avec une brutale remontée des fonds (d'une sonde de 6 mètres à 1,4 mètre soit 7,40 mètres de dénivelé sur une courte distance) et la présence d'un haut-fond, favorisent le déferlement des vagues. Cette configuration des fonds accentue la difficulté générale de plager sur une côte exposée.

Par conséquent la configuration des fonds et les conditions météo constituent les **facteurs déterminants** de l'accident.

## 6.2 Facteurs matériels



Tous les documents officiels de ce navire, y compris le PME (voir annexe D), attestent d'une puissance propulsive (hors-bord) de 85 kW soit 115 chevaux.

Or le moteur présent à bord le jour de l'accident, un 6 cylindre en V, a une puissance de l'ordre de 184 KW soit 250 chevaux, soit deux fois la puissance administrative autorisée.

A l'examen il apparaît que le moteur d'origine a été changé plusieurs fois, notamment en 2005, puis une nouvelle fois un mois avant l'accident, et que la plaque du moteur initial de 115 chevaux (DF 115-115.01 F) a très probablement été transférée et fixée sur les moteurs successifs.

La vitesse du navire au moment de l'accident n'a pas pu être déterminée avec certitude, cependant la carène a probablement subi un phénomène dynamique qui a entraîné au final le chavirage.

Il n'est pas exclu en outre que la surpuissance installée ait pu, dans ces conditions, jouer un rôle dans le chavirage.

Par ailleurs, ce type de navire a une forme de coque planante. Ce choix architectural a été opéré d'une part pour gagner en vitesse et d'autre part pour faciliter la remontée sur la remorque. Or ce type de coque, très plate, n'a en général pas une bonne stabilité aux grands angles d'inclinaison et présente par conséquent des risques dans une mer qui déferle ce qui était précisément le cas ce jour-là au lieu de l'accident. Pour mémoire la réglementation ne s'intéresse qu'au GM donc à la stabilité initiale pour ces petits navires de pêche.

Le type de coque est donc un autre **facteur sous-jacent** de l'accident.

De plus, par rapport à sa construction d'origine, le navire a été modifié au niveau du portique arrière par l'adjonction de tubes (photo), ceci afin de pouvoir y positionner le radeau mais aussi de stocker des bacs vides. Or, le poids propre des tubes rajoutés, la présence de 9 bacs vides et du radeau représentent au total un poids de l'ordre de 100 kilos dans les hauts et un fardage non négligeable, ce qui dégrade la stabilité. Enfin, les enquêteurs n'ont pas obtenu la confirmation que ces modifications ont été portées à la connaissance de l'Administration (CSN).

Cette modification du portique et son utilisation a pu être un **facteur contributif**, certes sans doute limité mais bien réel, de l'accident.

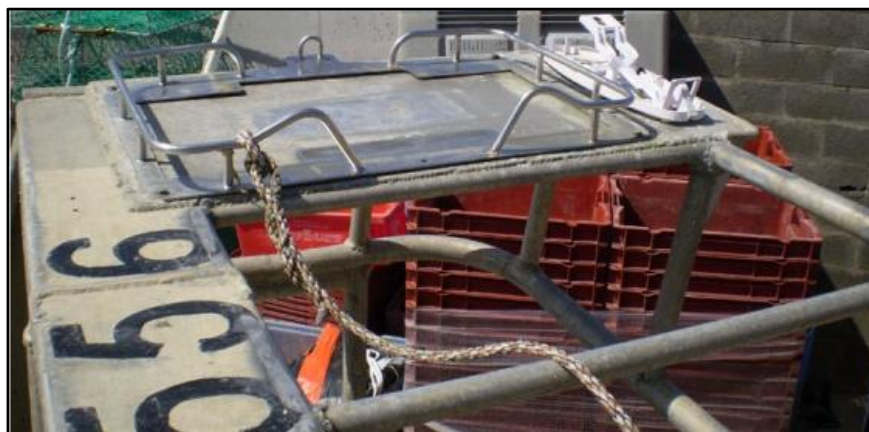
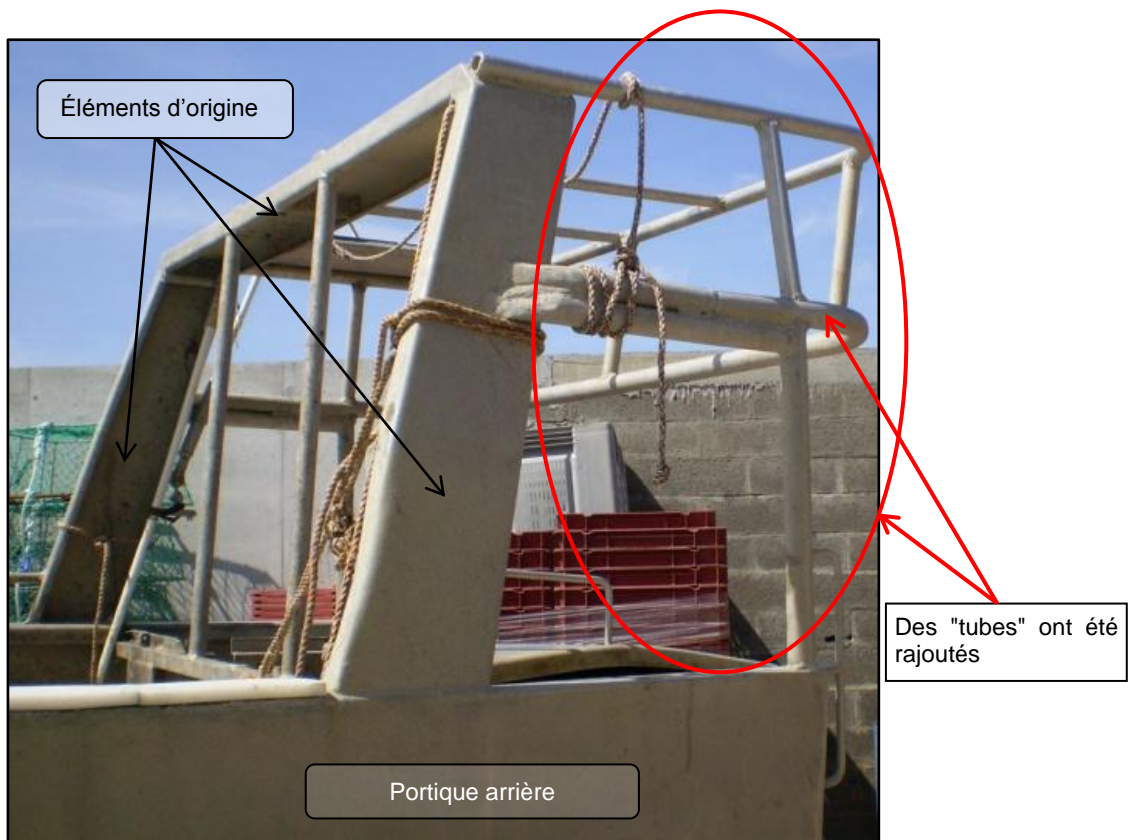
S'agissant du radeau et de la balise de détresse, le fait que le navire soit demeuré en surface, de par son insubmersibilité, n'a pas permis leur déclenchement automatique. En outre la bouée couronne ne s'est pas libérée.

Le non fonctionnement du largueur hydrostatique du radeau a été un **facteur aggravant des conséquences de l'accident** car les naufragés n'ont pu l'utiliser.

L'absence de déclenchement de la balise a également été un **facteur aggravant** des conséquences de l'accident.

Enfin, sans rapport avec l'accident, on note la faible dimension des sabords de décharge (2 orifices de diamètres 50 mm) eu égard au volume global du cockpit (de l'ordre de 15 m<sup>3</sup>).





Portique arrière en vue de dessus



Vues du cockpit

## 6.3 Facteurs humains

Les conditions météo, mauvaises le jour de l'accident, auraient dû inciter le patron à ne pas sortir en mer.

De plus, par mauvais temps, la navigation par mer de l'arrière est considérée comme à risques. Le fait de disposer d'une puissance conséquente et donc d'une vitesse éventuellement importante n'est nullement une garantie pour surmonter des déferlantes. Au contraire une vitesse excessive peut favoriser l'accident.

Par conséquent, le choix de prendre la mer, eu égard aux conditions météorologiques, et d'aborder la côte à cet endroit constitue **un facteur déterminant** du chavirage.

Il est à noter par ailleurs, une fois le navire chaviré, l'attitude courageuse du patron qui a tout tenté pour sauver le matelot.

## 7 SYNTHÈSE

Le chavirage du *STESSARY*, revenant de pêche, devant la plage de Pirou est dû essentiellement au choix de prendre la mer dans des conditions météorologiques et topographiques défavorables eu égard aux caractéristiques du navire.

De plus la puissance propulsive excessive, correspondant à plus de deux fois la puissance autorisée, a pu favoriser des phénomènes dynamiques peut-être déterminants dans le chavirage.

Enfin le bateau étant insubmersible, le radeau et la balise de détresse ne se sont pas déclenchés ce qui a d'une part privé les naufragés d'un moyen de sauvetage et d'autre part aurait pu également entraîner un retard dans la mise en œuvre des secours.

## 8 RECOMMANDATIONS

**Le BEA mer rappelle :**

**Aux patrons des navires de pêche concernés par ce type d'activité :**

1. qu'il convient d'être particulièrement vigilant à l'état de la mer en vue du retour sur une plage exposée.
2. qu'il est essentiel de tenir compte des limites du navire, notamment si celui-ci est à coque planante et donc à stabilité moindre.
3. qu'on doit respecter les puissances moteur autorisées.
4. qu'il existe une obligation de déclarer au centre de sécurité tout projet de modification d'un navire.

**Aux centres de sécurité des navires :**

5. qu'il est important de vérifier que les puissances réelles installées à bord des navires soient conformes à la réglementation et aux limites fixées.

**Le BEA mer recommande :**

**Aux fabricants de radeaux et de balises :**

6. d'étudier, en liaison avec l'Administration chargée de la sécurité des navires, des systèmes de largage fonctionnant à faible immersion (1 mètre), et donc adaptés aux bateaux insubmersibles.

**A l'autorité chargée du contrôle des navires :**

7. de faire évoluer les exigences réglementaires concernant la stabilité des petits navires de pêche aux grands angles.



## **LISTE DES ANNEXES**

**A. Décision d'enquête**

**B. Carte**

**C. Plan du navire**

**D. PME**

**Décision d'enquête**



### D é c i s i o n

#### Le Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement ;

- Vu le code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 ;
- 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 220 établi le 26 mai 2011 par le CROSS Jobourg ;

### D É C I D E

**Article 1** : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant le chavirage du caseyeur *STESSARY* immatriculé 922363 et battant pavillon français survenu le 26 mai 2011 devant la plage de Pirou (Manche Ouest).

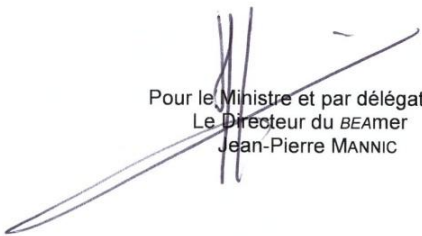
**Article 2** : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment les articles du code des transports sus-visé et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Ministère de l'Écologie,  
du Développement durable,  
des Transports et du Logement

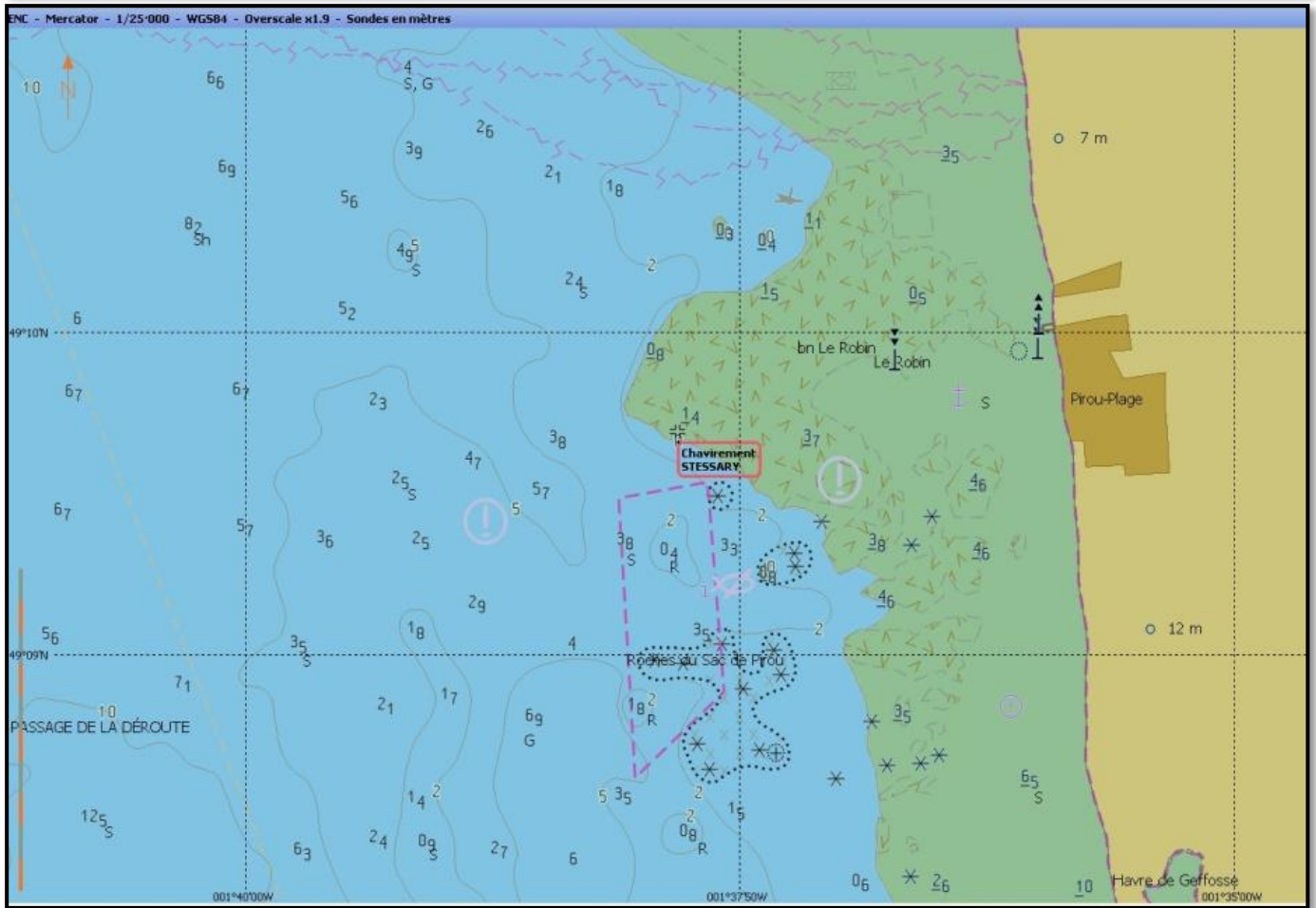
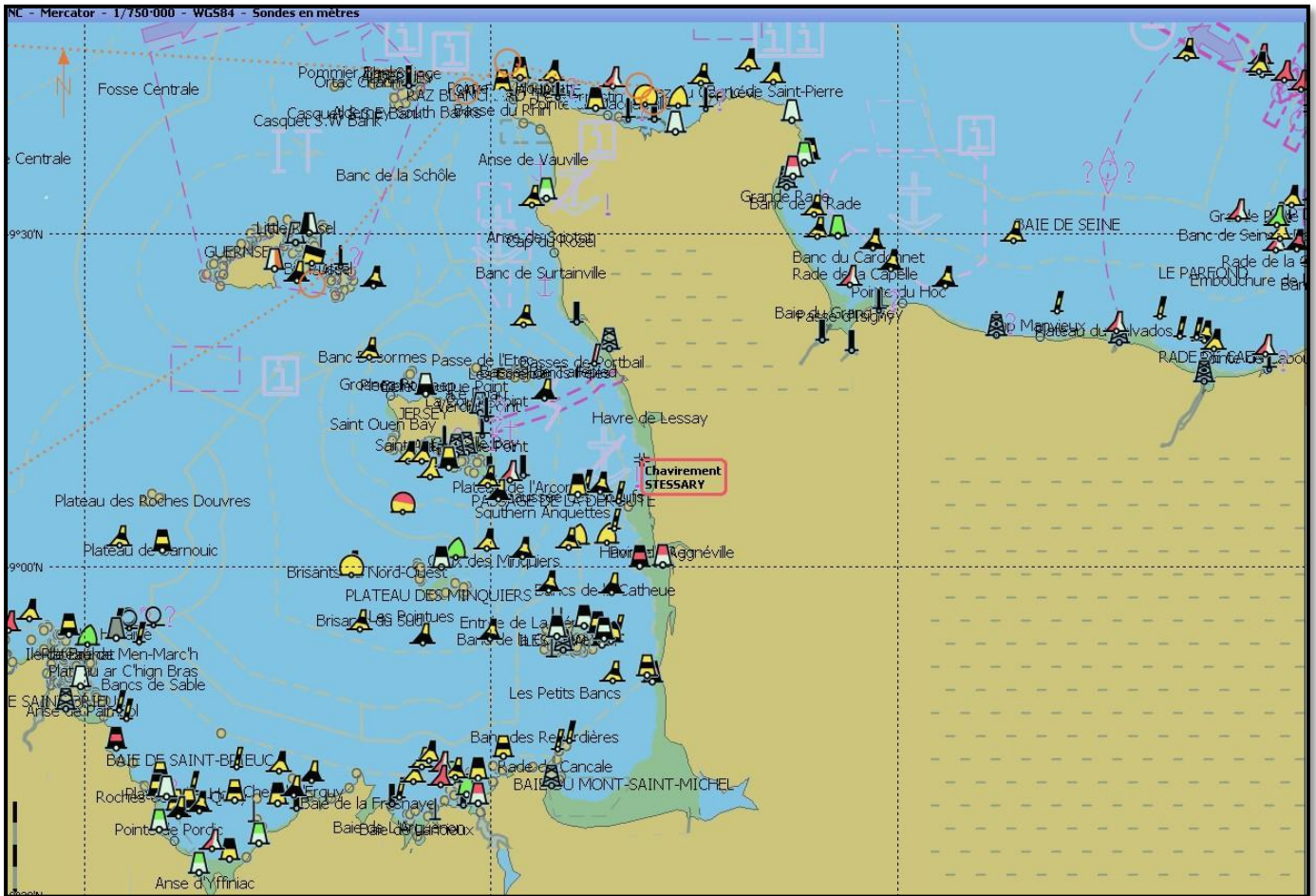
BEAmer

Tour 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

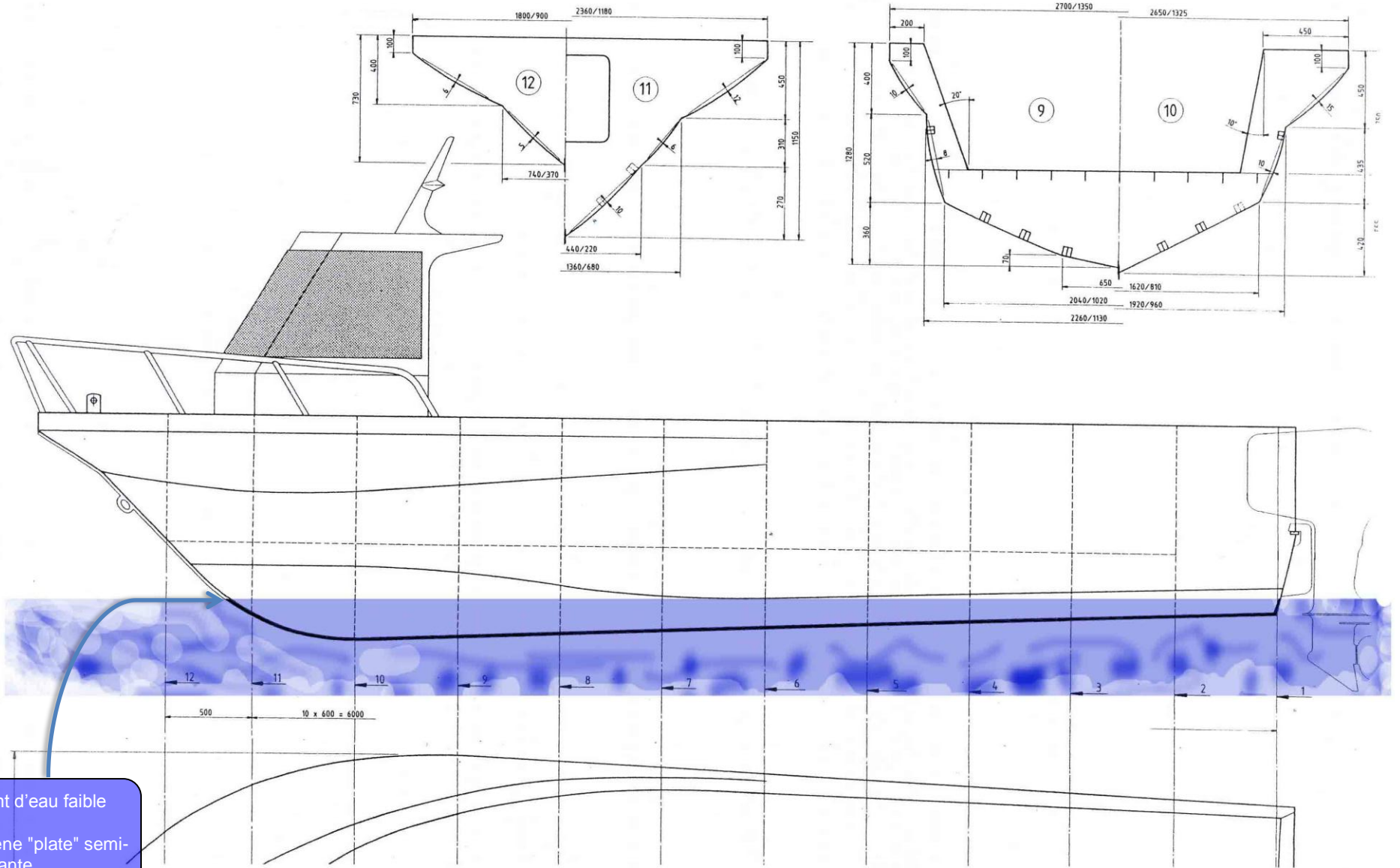


**Carte**



### Plan du navire





Tirant d'eau faible

Carène "plate" semi-planante

**PME**



**Etat du dernier PME pour 922363**

<b>Demande du</b>	23/03/1998	<b>N° du PME</b>	1079
<b>Enregistré dans le service</b>	DDTM MANCHE le 22/06/1998	<b>Etat du PME</b>	Utilisé
<b>Exigibilité</b>	Construction	<b>Date état</b>	24/06/1998

**Type de PME** PME de droit remplacement d'un navire détruit accidentellement

**Type de navire** caseyeur

<b>N° navire</b>	922363	<b>Nom navire</b>	STESSARY
<b>Jauge Londres en UMS</b>	3,49	<b>Longueur en m</b>	7,4
<b>Puissance de propulsion en kw</b>	85	<b>Puissance PME en kw</b>	85
<b>Zone de pêche</b>	MER		

**Nom Prénom(s) demandeur ou désignation**

**Rue**

**Localité** COUDEVILLE **Code Postal** 50290

• Image au 05/10/2011 16:16:11 - •

• • •

© Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement  
DGITM/DAM/SDSI



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

## 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](http://www.beamer-france.org)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)



FRANCE  
2009092411