



# Rapport d'enquête simplifié

**CHAVIRAGE DU NAVIRE DE PÊCHE *THE ROLLING STONES*  
LE 22 JUIN 2014 DEVANT PORT-EN-BESSIN**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mars 2015

# CHAVIRAGE DU NAVIRE DE PÊCHE *THE ROLLING STONES* LE 22 JUIN 2014 DEVANT PORT-EN-BESSIN

## LE NAVIRE



*THE ROLLING STONES* est un navire en bois construit en 1974, immatriculé CN 232592.

### Principales caractéristiques du navire :

Longueur hors tout : 10 m ;  
Largeur : 4,06 m ;  
Jauge : 11,06 UMS ;  
Puissance : 107 kW ;  
Permis de navigation : jusqu'au 30 juin 2014 ;  
GM (calculé en 2004 suite au changement de passerelle) : 0,8 m (méthode du roulis).

Le navire est armé en 3<sup>ème</sup> catégorie avec deux membres d'équipage.

Deux types d'exploitation sont possibles :

- Chalut : 1 chalut sur enrouleur (200 kg) et 2 panneaux de 150 kg, pontée 500 kg ;
- Coquille : 2 bâtons de 3 dragues anglaises, pontée 750 kg.

L'été et le printemps, le navire pratique :

- la pêche au maquereau au chalut pélagique, en fin de journée jusqu'à la nuit ;
- ensuite, la pêche au chalut de fond, du début de nuit jusqu'au petit matin, et ceci du lundi au samedi matin.

L'automne et l'hiver, il pratique la pêche à la coquille Saint-Jacques.

## L'ÉQUIPAGE

Le Patron, âgé de 31 ans, titulaire du CAPM de marin-pêcheur et du permis de conduire les moteurs marins, possède 15 ans d'expérience à la pêche, dont 4 ans comme patron sur des navires similaires.

Le matelot, âgé de 29 ans, titulaire du CIN, travaille depuis 10 ans sur le navire.

Tous les deux sont à jour de leur visite médicale.

## LES FAITS (UTC + 2)

### Conditions météorologiques (source : SITREP du CROSS Jobourg):

Vent de NE 3, mer 2, bonne visibilité.

Marée (Port-en-Bessin) : coeff : 58 ;

PM : 17h14 - 6,33 m ;

BM : 23h54 - 2,34 m.

Le **21 juin 2014** à **20h00**, le navire appareille de Port-en-Bessin pour une marée de 12 heures.

De **20h30 à la tombée de la nuit**, pêche au maquereau au chalut pélagique.

Vers **22h00**, changement de gréement, la pêche au chalut de fond commence. Les traits d'une heure trente se succèdent. À la fin du troisième trait, le chalut semble avoir pris une lourde charge car la vitesse se réduit anormalement (un rocher d'environ 3,5 tonnes sera aperçu dans le chalut par les plongeurs lors de l'investigation de l'épave).

Le **22 juin** vers **02h30**, le patron appelle le matelot qui se repose et le train de pêche commence à être viré.

Les panneaux sont amenés aux potences et les pattes du chalut commencent à être enroulées sur le tambour. Sous l'effet de la charge, les câbles supérieurs cèdent. Le navire se trouve immobilisé avec le poids juste décollé du fond.

Le patron décide de faire route à faible vitesse vers Port-en-Bessin, situé à 6 milles, pour déposer son chalut sur une plage et le libérer.

À **03h00**, il entreprend un changement de cap sur tribord. Instantanément le navire chavire puis se retourne.

Les deux marins, qui ne portent pas de VFI, sont précipités à l'eau. Ils réussissent à se hisser sur la coque. Peu de temps après, le bateau s'enfonce et coule par l'arrière.

La balise de détresse se déclenche à **03h21** sans donner de position.

À **03h31**, le CROSS Jobourg, après contact avec l'armateur, déclenche les moyens de secours.

Pendant environ une heure, les deux marins nagent vers le navire en pêche *TANAELIS*, présent dans le secteur. Ils l'interpellent et sont secourus à **03h53**.

À aucun moment l'équipage n'aperçoit le radeau de sauvetage.

À **04h43**, la balise est récupérée à la position 49°26,86' N - 000°42,33' W.

Vers **06h00**, les rescapés sont à quai à Port-en-Bessin et pris en charge par les pompiers pour un bref séjour à l'hôpital.

Le radeau sera récupéré ultérieurement sur une plage.

## CONSÉQUENCES

L'équipage, choqué, est en arrêt de travail jusqu'à la fin juillet.

Le navire coule par 20 mètres de fond, à la position 49°27,00' N - 000°45,32' W.

Aucune pollution n'a été constatée.

Par la suite, le navire s'est disloqué, seule la passerelle a été ramenée à terre.

## OBSERVATIONS / ANALYSE

- La balise ACR Sat II ne possède pas de GPS intégré.
- Le permis de navigation ne fait pas état d'une exploitation avec 2 types de chaluts différents.
- Le matelot sur le pont ne portait pas de VFI pendant les opérations de pêche. Par la suite, l'équipage ne percevant pas la situation comme critique, ne s'est pas équipé de brassière.
- Le calcul effectué en 2004 par la méthode de la période de roulis a été réalisé avec les chaluts à poste sur l'enrouleur. Il n'a pas été tenu compte de l'effet des charges suspendues. Les conditions et résultats de calcul de GM étaient conformes à la division 227.
- La perte de stabilité en raison du poids suspendu peut être évaluée comme suit :

$$\Delta GM = \frac{P \times h}{D}$$

avec P = 2,5 t. (valeur en tonnes de la charge suspendue, déduction faite de la poussée d'Archimède),

h = 4 m (hauteur, en mètres, au-dessus du pont, du point de suspension de la charge),

D = 25 t. (déplacement du navire).

d'où 
$$\Delta GM = \frac{2,5 \times 4}{25} = 0,4 \text{ m.}$$

Dans le cas présent, le poids suspendu d'environ 3,5 tonnes a réduit considérablement la réserve de stabilité statique. Le changement de cap a impliqué une perte de stabilité supplémentaire qui a suffi à provoquer le chavirage.

## CONCLUSION

Le chavirage est la conséquence d'une perte de stabilité du navire par poids suspendu, mal appréhendée par le patron.

## ENSEIGNEMENTS

- 1 - 2015-E-014 : Les dangers des charges suspendues restent sous-estimés par les patrons des petits navires de pêche. Le navire aurait pu être sauvé en larguant rapidement le train de pêche après la rupture des câbles.
- 2 - 2015-E-015 : La situation critique (perte de stabilité, rupture des câbles) justifiait le port de la brassière de sauvetage.
- 3 - 2015-E-016 : La balise dépourvue de GPS intégré n'a pas permis la détection rapide de la position de l'accident.
- 4 - 2015-E-017 : La réglementation n'impose pas pour ce type de navire de limitation des efforts des treuils qui auraient pu éviter le décollement de la charge et l'apparition d'un effet de charge suspendue.



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



FRANCE  
2009092411