



Rapport d'enquête

**Chavirage du navire coquillier *LE DÉFI*,
le 29 octobre 2017 devant Port-en-Bessin
(une victime)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : septembre 2018

Rapport d'enquête

Chavirage

du navire coquillier

LE DÉFI

le 29 octobre 2017
devant Port-en-Bessin
(une victime)

Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du Code des transports, notamment ses articles L.1621-1 à L.1622-2 et R.1621-1 à R.1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre et portant les mesures de transposition de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes ainsi qu'à celles du « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), et du décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010 portant publication de la résolution MSC 255(84) adoptée le 16 mai 2008.

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

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 est d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires et 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.

Pour information, la version officielle du rapport est la version française. La traduction en anglais lorsqu'elle est proposée se veut faciliter la lecture aux non-francophones.

1	Résumé	Page	4
2	Informations factuelles		
2.1	Contexte	Page	5
2.2	Navire	Page	5
2.3	Équipage	Page	6
2.4	Voyage	Page	7
2.5	Accident	Page	7
2.6	Intervention	Page	7
3	Exposé	Page	8
4	Analyse	Page	12
4.1	Le chavirage	Page	13
4.2	L'abandon	Page	15
5	Conclusions	Page	16
6	Enseignements	Page	17
7	Recommandation	Page	17
8	Annexes		
A.	Liste des abréviations	Page	18
B.	Décision d'enquête	Page	19
C.	Stabilité	Page	20
D.	Carte	Page	22
E.	Photos	Page	23

1 Résumé

Le dimanche 29 octobre 2017, le navire de pêche coquillier *LE DÉFI* reprend son activité après un arrêt technique de 15 jours à la suite d'une avarie de treuil.

Le navire appareille vers 2h30 avec quatre membres d'équipage. Il fait route vers des lieux de pêche situés à environ 12 milles au nord de Port-en-Bessin. Arrivé sur zone, un problème informatique l'oblige à faire demi-tour.

Le navire est contrôlé par le patrouilleur des affaires maritimes *THÉMIS* à 10h40, le patron reçoit une injonction de rentrer au port pour permis de navigation non valide.

Il appareille de nouveau le même jour à 18h10, l'armateur est resté à quai, l'équipage est composé d'un patron et de deux matelots dont un élève du lycée professionnel maritime non breveté.

Peu de temps après l'armateur appelle son patron et lui intime l'ordre de mettre en pêche à proximité de la côte. Le patron obtempère, après 15 à 20 minutes en pêche avec deux bâtons de six dragues, le navire ralentit, le patron décide alors de virer le train de pêche.

Le bâton bâbord est viré en premier et amené jusqu'au portique par la caliorne, mais le bâton tribord ne peut être viré. Le bateau prend de la gîte.

L'équipage ne parvient pas à vider les dragues, cette situation entraîne un brutal déséquilibre, le patron file rapidement le bâton tribord. Le navire se redresse légèrement puis gîte de nouveau sur tribord, se couche et chavire.

Le patron sort difficilement de la passerelle sans avoir le temps de prévenir les secours.

Le matelot au treuil semble tétanisé, l'élève veut lui porter secours en lui tendant la main. Le matelot ne parvient pas à tenir la prise et disparaît.

Les deux naufragés se retrouvent autour de la coque retournée, le patron choqué est très faible, l'élève l'aide à monter sur la coque. Quelques minutes plus tard le radeau de survie remonte en surface, l'élève déclenche l'ouverture et les deux hommes s'y réfugient.

Depuis le radeau les naufragés tirent des fusées de détresse à intervalles réguliers. Elles sont aperçues par le sémaphore qui transmet l'alerte au CROSS. Celle-ci est confirmée par la réception du signal de détresse de la balise.

Les deux rescapés sont récupérés par le patrouilleur *THÉMIS* dérouté par le Mayday relay, puis débarqués au port de Port-en-Bessin après un rapide examen médical réalisé à bord du patrouilleur.

Les recherches du matelot disparu se poursuivent, son corps sans vie est retrouvé quelques heures plus tard.

Le *BEAMer* émet trois enseignements et une recommandation.

2 Informations factuelles

2.1 Contexte

La campagne de pêche à la coquille Saint-Jacques sur les côtes normandes se déroule en plusieurs étapes. C'est tout d'abord la zone du large au-delà des douze milles qui ouvre en septembre. Cette zone dite du hors Baie de Seine est également accessible aux pêcheurs belges et britanniques. Après quelques semaines de pêche intensive la ressource du large s'épuise.

Le gisement de la Baie de Seine, à l'intérieur des douze milles, accessible uniquement aux pêcheurs français titulaires d'une licence n'ouvre que plus tard. Durant cette campagne 2017 / 2018, face à la raréfaction de la ressource au large et l'abondance de la coquille en Baie de Seine, l'ouverture de la zone côtière a été avancée au 13 novembre. Fin octobre au moment du naufrage du *LE DÉFI* les gisements côtiers de la Baie de Seine n'étaient pas encore ouverts.

2.2 Navire



© archives Ouest-France

Le navire de pêche *LE DÉFI* pouvait pratiquer différents métiers : chalutier, dragues.

Caractéristiques principales du navire :

- Immatriculation : CN 626646
- Type : drague coquille
- Jauge : 21,35 UMS
- Longueur HT : 12,00 m
- Largeur : 4,80 m
- Propulsion : 191 kW
- moteur : Iveco 8210 SRM 45.10
- Coque : bois
- Construction : 1988

Le navire est armé en pêche côtière et possède un permis de navigation en 3^{ème} catégorie échu au 29 septembre 2017, en raison de la fin de validité du certificat de franc-bord.

Le navire a été mis en service à La Rochelle le 13 janvier 1989.

Les conditions d'exploitation inscrites sur le permis de navigation, pour la pêche à la drague sont les suivantes :

- pontée : une tonne de coquilles,
- matériel : deux bâtons de six dragues soit deux fois 960 kg,
- enrôleurs et chaluts interdits,
- passager interdit à la drague.

Stabilité :

Le navire mesurant 12,00 m hors tout, la réglementation n'impose qu'une évaluation par la méthode de roulis. Cependant, ce navire a bénéficié d'un dossier de stabilité simplifié qui faisait apparaître que les critères principaux étaient respectés, hormis pour deux cas de chargement où les bras de levier de redressement maximal étaient atteints à des angles de 24,6° et 24,7° au lieu de 25°. Les calculs annexes montrent pour le cas coquillier un franc-bord arrière inférieur à 20 cm et des critères liés à l'influence du vent et des équipements de pêche non atteints. Ce dossier a été approuvé par la commission régionale de sécurité de Bordeaux.

2.3 Équipage

L'équipage au moment de l'accident est composé d'un patron, d'un matelot pont qualifié et d'un élève.

Le patron est âgé de 29 ans, il a plus de 10 ans d'expérience à la pêche dont 15 mois comme patron. Il est titulaire du capitaine 200 (brevet délivré le 30/09/2011). Son aptitude médicale était échue depuis le 31 juillet 2017.

Le matelot (la victime) était âgé de 42 ans, il avait 25 ans d'expérience à la pêche. Son aptitude médicale était échue depuis le 31 mai 2017.

L'élève âgé de 16 ans est en formation au lycée maritime, il est embarqué durant la période des vacances scolaires mais sans convention de stage. Son aptitude médicale est en cours de validité.

Décision d'effectif :

La décision d'effectif approuvée par l'administration des Affaires maritimes le 23 juin 2016, prévoyait, dans le cadre de la pêche à la drague, un effectif embarqué minimum de trois marins : un patron titulaire du capitaine 200 et deux matelots titulaires du CIN.

2.4 Voyage

Le navire avait appareillé le dimanche 29 octobre 2017 vers 2h30 du matin, il s'est rendu sur une zone de pêche ouverte au large du Havre. Le patron a déclaré avoir subi une avarie de son logiciel de carte électronique. Il a donc décidé de rebrousser chemin.

Le navire a de nouveau appareillé de Port-en-Bessin le même jour au moment de la fermeture des portes à 18h10.

2.5 Accident

Le **dimanche 29 octobre 2017 à 19h30**, *LE DÉFI* chavire et fait naufrage alors qu'il était en pêche à la coquille Saint-Jacques à la drague à 4 milles de Port-en Bessin par des fonds de 25 mètres. Sur les trois marins présents à bord, seuls le patron et l'élève montent sur la coque retournée puis réussissent à embarquer dans le radeau de sauvetage. Ils sont récupérés par le patrouilleur des affaires maritimes *THÉMIS*. Le corps du matelot sera retrouvé quelques heures plus tard.

2.6 Intervention

Le **29 octobre à 19h49**, le CROSS Gris-nez réceptionne une alerte transmise par la balise de détresse du navire *LE DÉFI*.

La coordination de l'opération de sauvetage est transférée au CROSS Jobourg puisque la position de la détresse est dans leur zone de responsabilité, à quelques milles devant Port-en-Bessin.

L'armateur contacté confirme que son navire est en mer, il tentera de joindre l'équipage sans succès, il confirme au CROSS l'identité des membres d'équipage.

À **19h55**, le navire de pêche *DROOPY* dans le même secteur est sollicité par le CROSS, à **20h08**, il aperçoit un signal lumineux à éclat et se dirige dessus. Le sémaphore de Port-en-Bessin aperçoit au même moment des feux à main.

À **20h09**, le patrouilleur des Affaires maritimes *THÉMIS* est activé ainsi que l'hélicoptère de la Marine nationale *CYCLONE RESCUE*.

À **20h19**, une fusée est aperçue par les moyens sur zone. Du fait de l'impossibilité de la *SNS259* de Port-en-Bessin d'appareiller à cause du manque d'eau dans l'avant port, le CTT *SNS091* de Ouistreham est activé.

À **20h58**, *THÉMIS* récupère deux naufragés dans le radeau de sauvetage, un matelot est manquant.

À **21h05**, l'hélicoptère dépose l'équipe médicale à bord du *THÉMIS*. Les moyens sur zone se voient attribuer des zones de recherches pour retrouver le matelot disparu.

À **22h00**, le médecin considère que les rescapés ne nécessitent pas de soins médicaux.

À **22h35**, ils sont débarqués à Port-en-Bessin par l'annexe du *THÉMIS*. Aucune équipe médicale ou de secours n'est présente pour les accueillir.

Le **30 octobre à 1h13**, le corps du matelot est repéré par hélicoptère *CYCLONE RESCUE* et récupéré par la *SNS091* à **01h35**.

3 Exposé

Météo sur la zone au moment du naufrage, source sémaphore Marine nationale.

La mer est peu agitée, le vent de NE est de force 4/5. La pleine mer est à 17h07, coefficient 31, le courant descendant est faible et porte à l'ouest.

En raison d'une avarie de treuil, le navire avait été arrêté durant la quinzaine de jours précédant le naufrage. Le navire appareille le dimanche **29 octobre 2017** à **2h30** du matin avec le patron armateur, deux matelots et un élève du lycée maritime de Cherbourg. Le navire est gréé pour la pêche à la coquille Saint-Jacques avec deux bâtons de six dragues.

Le navire se rend sur une zone de pêche ouverte au large du Havre.

À **7h30**, à la suite d'une avarie de son logiciel de carte électronique, le patron décide de rebrousser chemin.

Lors du trajet de retour, le navire est contrôlé par le patrouilleur *THÉMIS* à **10h40**. Il n'a pas de coquilles à bord. L'équipe de contrôle constate que le permis de navigation est échu depuis le 29 septembre 2017, en raison du dépassement de la date de validité du certificat de franc-bord. Le patron reçoit, de la part de l'équipe de contrôle, une injonction de rentrer au port pour régulariser la situation. Le navire fait donc route retour au port.

En poursuivant sa route vers Port-en-Bessin, le navire met en pêche vers **15h30**.

Le navire est de retour au port à **17h20**, où il débarque 600 kg de coquilles.

Le navire appareille de nouveau au moment de la fermeture des portes, il quitte le port à **18h20**.

Le patron armateur a débarqué laissant le mécanicien également titulaire du capitaine 200 patronner le navire. L'équipage est donc composé de trois personnes : un patron, un matelot et un élève embarqué sans convention de stage.

L'armateur appelle son patron à **18h43** et lui ordonne de mettre en pêche à proximité de la côte sur les gisements encore fermés à la pêche. Pour ne pas se faire repérer, il lui demande de ne pas allumer ses feux de navigation.

Le navire met en pêche à **19h00**. Le patron file deux bâtons de six dragues, cap au SW vitesse à 3,8 nœuds.

Selon le témoignage du patron, la porte étanche vers la machine et les aménagements est fermée, le panneau de fermeture de la cale à poisson est à poste mais non souqué, les sabords de décharge latéraux sont pivotant et les sabords à guillotine sur le tableau arrière sont fermés. Le moteur est resté embrayé en avant, durant toute la manœuvre. Il y a environ 4500 litres de gasoil à bord répartis dans les deux caisses communicantes de 2500 litres chacune.

Vers **19h20**, constatant le ralentissement du navire de 3,8 à 3 nœuds, le patron décide de virer le train de pêche.

Le patron vire ses funes, le principe étant de remonter les deux bâtons en même temps. Le patron sent une résistance sur le bâton tribord. Il interrompt la remontée du bâton tribord mais poursuit celle du bâton bâbord qui est démaillé du câble de traction sans difficulté puis viré par la caliorne jusqu'en haut du portique.

Il tente de nouveau de virer le bâton tribord, mais le navire prend de la gîte sur tribord. Il ne peut ni virer tribord ni filer bâbord désolidarisé de la fune de traction.

Le bord s'organise pour vider les six poches du bâton bâbord. Il tente d'amener le bâton sur le pont en le virant à l'aide de deux câbles passant sur les enrouleurs de chalut. Un problème de désembrayage du clabot de l'enrouleur dû à la gîte, empêche cette manœuvre. La gîte s'accroît, le patron file rapidement le bâton tribord.

Le navire continue de gîter, de l'eau embarque sur le pont, les matelots qui tentent d'embrayer l'enrouleur ont de l'eau jusqu'aux cuisses.

Le patron retourne à la timonerie pour tenter de lancer un appel de détresse.

Le navire chavire à **19h30**. L'élève réussit à grimper du côté émergé, arrivé sur le pavois il se retourne et voit le matelot qui n'a pas bougé, prostré près du treuil.

L'élève qui se retrouve à l'eau réussit à rentrer en communication par le dalot avec le matelot coincé sous la coque; le matelot tente vainement de lui attraper le poignet et disparaît.

Le patron s'extrait de la timonerie à ce moment-là, l'élève retire ses bottes et le rejoint pour l'aider à reprendre son souffle. Ils se hissent sur la coque avec difficulté. Le navire s'enfonce. Ils aperçoivent le radeau (classe III) qui est sorti de son ber. Ils décident de se remettre à l'eau pour aller le percuter. Les rescapés embarquent à bord. Ils aperçoivent flottant à proximité, la balise de détresse en fonction, elle est en effet en train d'émettre puisque son signal est capté par la terre à **19h49**. Ils décident de percuter à intervalle régulier les feux à mains et les fusées parachutes présents à bord.

Ces signaux sont aperçus par les navires présents sur zone et par le sémaphore à **20h08**.

Les marins sont récupérés à **20h46** soit **38 minutes** plus tard par le patrouilleur *THÉMIS*.

Résultats de l'observation subaquatique de l'épave réalisée le 16 novembre 2017, soit 18 jours après le naufrage :

La coque repose sur le flanc tribord par 25 mètres de fond.

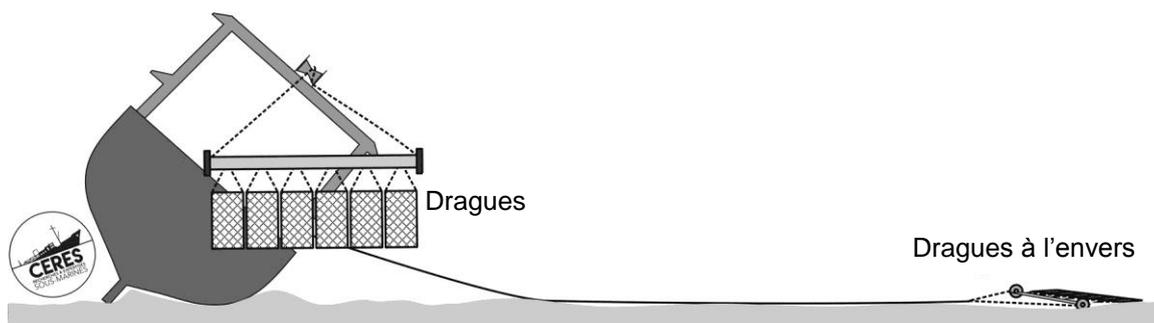
Le bâton de drague bâbord est suspendu par la caliorne en haut du portique et repose contre le tableau arrière, la fune est totalement enroulée sur la bobine du treuil. Les dragues sont remplies à leur maximum de capacité de coquilles Saint-Jacques et de cailloux.

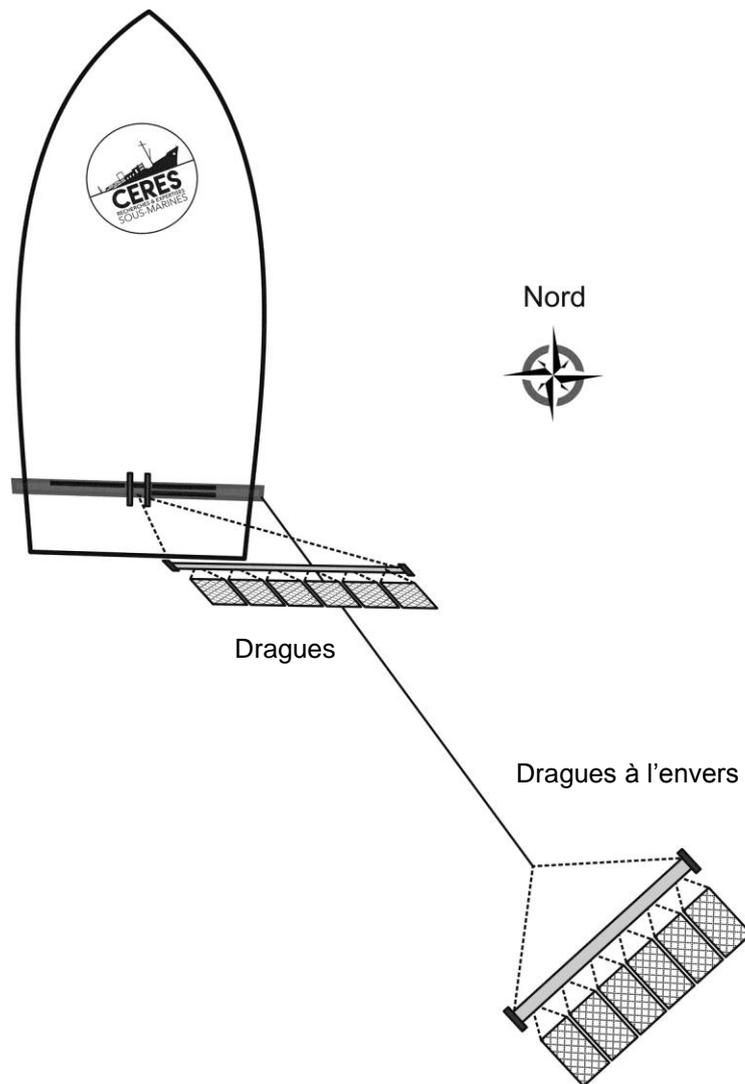
Le bâton tribord se trouve à 60/70 mètres sur l'arrière du navire. Le bâton est posé à l'envers de la position habituelle de pêche.

Les dragues tribord sont majoritairement remplies de cailloux, elles sont ensablées. Aucun point de croche n'est visible.

Les bacs sur le pont et dans la cale sont vides.

Sur le portique se trouvent trois enrouleurs, sur l'enrouleur central se trouve un chalut à maquereau d'une cinquantaine de kg. Les deux autres rouleaux sont vides.





Schémas de l'expert subaquatique diffusés avec son autorisation

4 Analyse

La méthode retenue pour cette analyse est celle qui est préconisée par la Résolution A28 / Res 1075 de l'OMI « directives destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents (Résolution MSC 255 (84)) ».

Le *BEA*mer a établi la séquence des événements ayant entraîné les deux accidents, à savoir :

1. La perte de stabilité entraînant le chavirage
2. L'abandon

Dans cette séquence, les événements dits perturbateurs (événements déterminants ayant entraîné l'accident et jugés significatifs et inappropriés) ont été identifiés.

Ceux-ci ont été analysés en considérant les éléments naturels, matériels, humains et procéduraux afin d'identifier les facteurs ayant contribué à leur apparition ou ayant contribué à aggraver leurs conséquences.

Parmi ces facteurs, ceux qui faisaient apparaître des problèmes de sécurité présentant des risques pour lesquels les défenses existantes étaient jugées inadéquates ou manquantes ont été mis en évidence ([facteurs contributifs](#)).

Les facteurs sans influence sur le cours des événements ont été écartés, et seuls ceux qui pourraient, avec un degré appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits ont été retenus.

4.1 Perte de stabilité entraînant le chavirage

Dossier de stabilité du navire, conditions d'exploitation

En annexe C du rapport figure le tableau récapitulatif des données du dossier de stabilité établi au neuvage en 1989. Ce dossier simplifié a été approuvé par la CRS de Bordeaux avec un cas pêche à la coquille Saint-Jacques. Des conditions d'exploitation ont été fixées avec des restrictions pour la pêche aux dragues pour laquelle les enrouleurs et les chaluts devaient être débarqués.

L'exploration subaquatique a confirmé la présence des enrouleurs et d'un petit chalut à maquereau sur l'enrouleur central.

Le démontage des enrouleurs lors du passage en mode coquillier n'était de fait jamais réalisé sur ce navire. D'une part ce démontage est peu commode et d'autre part pour ce navire les enrouleurs jouent un rôle dans la manœuvre de remontée du bâton sur le pont.

La pontée de produit de la pêche était limitée à une tonne, le matériel de pêche autorisé était composé de deux bâtons de six dragues pour un poids à vide de deux fois 960 kilos.

Il est à souligner que le quota journalier maximum pour la campagne de pêche à la coquille Saint-Jacques en baie de Seine pour ce type de navire est de 1,8 tonne. Cette valeur, découlant des règles de gestion de la ressource, dépasse la pontée admissible fixée pour la sécurité du navire dans les conditions d'exploitation du permis de navigation. Elle est attribuée de façon

uniforme et ne tient pas compte des caractéristiques propres de chaque navire, elle peut donc être comme dans le cas présent supérieure aux capacités du navire déterminées par le dossier de stabilité. Le patron doit donc respecter la valeur la plus contraignante. Les agents chargés des contrôles devraient être sensibilisés à cette problématique et devraient s'assurer lors de leur contrôle que la quantité de coquilles détenue et stockée sur le pont n'excède pas les limites fixées par le permis de navigation.

Poids des bâtons de dragues chargées

Les conditions d'exploitation ne mentionnaient aucun seuil concernant la charge admissible dans les dragues. Il est apparu nécessaire d'évaluer le poids de chaque bâton de dragues telles que chargées au moment du naufrage.

L'investigation sous-marine montre que les dragues du bâton bâbord suspendu au portique sont chargées en coquilles et cailloux. Ceci est encore plus marqué pour le bâton tribord situé à 70 mètres sur l'arrière, les dragues étaient remplies complètement et chargées quasi essentiellement de cailloux (photo Annexe E).

En évaluant un volume de capture de 0,5 m³ pour l'ensemble des 6 dragues et en prenant une masse volumique moyenne des cailloux de 2 tonnes par m³, le poids total estimé du bâton bâbord serait d'environ 2 tonnes (1 tonne de capture coquilles et cailloux et 1 tonne de poids de l'engin de pêche constitué par un bâton et 6 dragues).

Le poids estimé avec capture du bâton tribord est évalué à 2,5 tonnes dont 1,5 tonne de cailloux et de coquilles et 100 kg de câble. Le bâton tribord qui était positionné dragues à l'envers agissait comme un point de résistance plus important qu'habituellement.

Problèmes techniques durant la tentative de remontée des engins de pêche

Lors du virage des deux bâtons de dragues, le patron a senti une résistance du bâton tribord. Il a décidé de modifier la procédure habituelle qui consiste à remonter les deux bâtons de dragues simultanément tout en maintenant une distance de 15 mètres entre les deux bâtons. Il a poursuivi le hissage du bâton bâbord, bien que le bâton tribord soit posé au fond.

La première manœuvre, consistant à crocher le bâton à l'aide du câble de hissage de la caliorne puis à donner du mou au câble de traction, a bien fonctionné. Par contre la manœuvre suivante, consistant à amener le bâton sur le pont grâce à un câble passant dans l'enrouleur de chalut, n'a pu être menée à terme, à cause du désaccouplement de l'embrayage mécanique de l'enrouleur.

C'est la gîte importante prise par le navire qui est la cause de ce désaccouplement. Cette gîte anormale prise par le navire a occasionné le glissement sur son axe de l'embrayage mécanique par crabot.

Les matelots situés à proximité du portique ne réussissant pas à ré-embrayer l'enrouleur, il a été impossible pour l'équipage de vider les dragues bâbord sur le pont et il n'était plus possible de filer le bâton bâbord désolidarisé de sa fune de traction. La force de traction due au poids du bâton bâbord s'est donc appliquée depuis la caliorne située à 5 mètres au-dessus du pont.

Le poids du bâton bâbord en hauteur et celui du bâton tribord en point de résistance à l'avancement au fond de la mer, ont mis en œuvre un couple de chavirement, excédant les capacités de redressement du navire, qui a entraîné son chavirage.

Actions du patron

Le patron était peu expérimenté dans cette fonction, il assurait occasionnellement le remplacement de son armateur lorsque celui-ci restait à terre. Le soir de l'accident l'armateur a donné l'ordre à son patron de mettre en pêche tous feux éteints en zone de pêche interdite. Cette situation a sûrement provoqué du stress chez le patron, ce qui a pu dégrader sa clairvoyance dans ses prises de décision. L'absence de lumière sur le pont ne lui a pas facilité la bonne perception des mouvements du navire.

Au moment du relevage des engins, personne n'assurait la veille puisque le patron était aux commandes du treuil. Les commandes d'embrayage et de puissance du moteur étant en timonerie, le patron ne pouvait en assurer un contrôle immédiat. Le maintien en marche avant du moteur a maintenu une forte traction sur la fune tribord, le bâton de drague tribord créant un point de résistance à l'avancement important.

La surcharge dans les dragues, le déséquilibre provoqué par un bâton au fond et un bâton accroché au portique et le maintien du moteur embrayé sont des **facteurs contributifs conjugués** de la perte de stabilité.

4.2 L'abandon

L'alerte

Étant donné la rapidité du chavirage, de nuit tous feux éteints, l'équipage n'a pu se préparer à l'abandon du navire ni transmettre d'alerte par la VHF ASN. L'alerte a été donnée grâce au

déclenchement automatique de la balise de détresse 406 MHz. Les moyens de sauvetage sont intervenus rapidement.

Abandon

Deux des trois naufragés ont pu grimper sur la coque retournée. La victime a semblé tétanisée au moment du chavirage et n'a pas été en capacité de lutter pour sa survie.

L'assistance mutuelle des deux rescapés a été déterminante. Ils ont réussi à déployer le radeau de sauvetage qui s'était libéré de son ber grâce au largueur hydrostatique.

Une fois à l'intérieur du radeau, ils ont percuté les fusées de détresse (parachute et feux à main) en marquant judicieusement des intervalles de temps entre chaque déclenchement. Le radeau a pu ainsi être repéré depuis la terre par le sémaphore et par les moyens de secours.

Absence de port de VFI en opération de pêche

L'équipage en opération de pêche de nuit aurait dû porter un VFI, le patron n'a pas donné d'ordre en ce sens à ses matelots.

5 Conclusions

Le navire coquillier *LE DÉFI*, en pêche à la coquille Saint-Jacques devant Port-en-Bessin avec deux bâtons de six dragues, a fait naufrage suite à un chavirage en raison d'une perte de stabilité lors de la remontée des engins de pêche.

La perte de stabilité est due à l'action combinée :

- du bâton tribord chargé de cailloux, exerçant une force de résistance à la traction élevée,
- du bâton bâbord sorti de l'eau et suspendu à la caliorne amenant le point d'application du poids de celui-ci en haut du portique,
- le maintien en marche avant du moteur de propulsion.

Lors de l'abandon les rescapés ont pu mettre en œuvre le radeau et percuter les fusées de détresse. Face à la rapidité du chavirage aucun appel VHF n'a été lancé mais la balise de détresse s'est correctement déclenchée. Malgré l'intervention rapide des secours cet accident a fait une victime qui n'a pu se maintenir en surface lorsque le navire s'est retourné.

6 Enseignements

1. **2018-E-21** : pour les petits navires de pêche, le danger majeur lié à une perte subite de stabilité reste sous-estimé, en particulier à la pêche à la coquille Saint-Jacques.
2. **2018-E-22** : le *BEA*mer constate une résistance persistante de certains marins au port du VFI lors des opérations de pêche.
3. **2018-E-23** : le *BEA*mer note que dans le cas présent le quota journalier attribué à ce navire pour la pêche à la coquille Saint-Jacques dépasse la limite de charge en pontée fixée par les conditions d'exploitation du permis de navigation. Les armateurs doivent être sensibilisés au strict respect des conditions d'exploitation inscrites sur le permis de navigation.

7 Recommandation

Le *BEA*mer recommande :

À l'administration :

1. **2018-R-12** : la Direction Interrégionale de la Mer Manche Est Mer du Nord devrait dans le cadre de la politique de contrôle de la pêche à la coquille Saint-Jacques donner des consignes pour que les agents de contrôle s'assurent que la quantité des coquilles stockées sur le pont n'excède pas les limites fixées par le permis de navigation.

Liste des abréviations

- ASN** : appel sélectif numérique
- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
- CIN** : certificat d'initiation nautique
- CROSS** : centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
- CRS** : commission régionale de sécurité
- CTT** : canot tout temps
- SNSM** : Société Nationale de Sauvetage en Mer
- UMS** : Universal Measurement System : Unité de jauge brute
- VFI** : Vêtement à Flottabilité Intégrée
- VHF** : Very High Frequency : Equipement radio fonctionnant sur très haute fréquence

Définitions

- Caliorne** : poulie située en haut du portique
- Fune** : câble de traction des engins de pêche
- Pontée** : charge embarquée sur le pont
- Sabord** : ouverture dans le flanc d'un navire permettant l'évacuation de l'eau sur le pont

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le 30 OCT. 2017

N/réf. : BEAmer 0016



D é c i s i o n

Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) ;

Vu le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer ;

D É C I D E

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant le naufrage du navire de pêche *LE DÉFI*, survenu 29 octobre 2017 au Nord Est de Port en Bessin.

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 susvisé et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Luc LE LIBOUX
Directeur du BEAmer

Ministère de la Transition
écologique et solidaire

BEAmer

Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

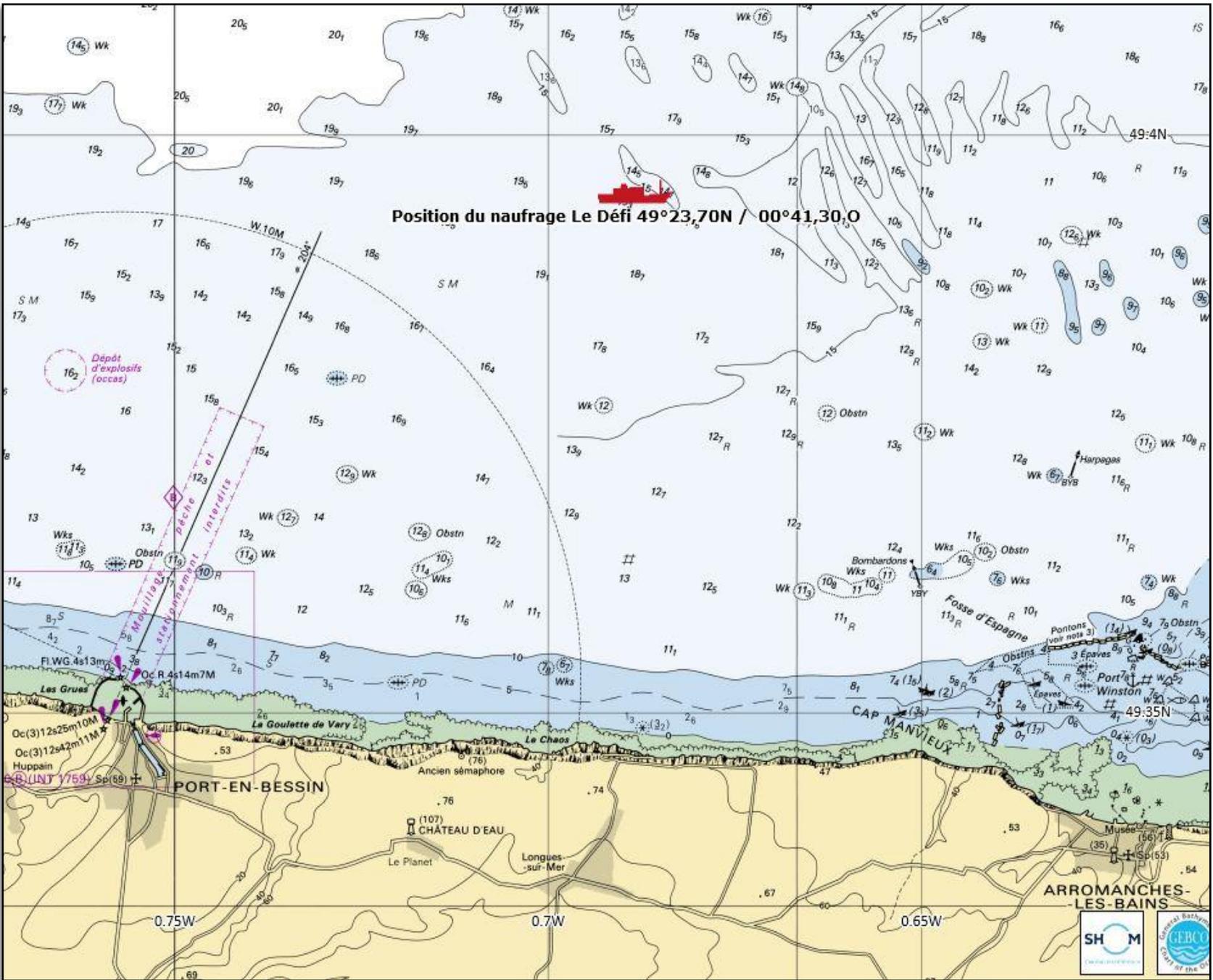


Stabilité

	Hauteur métacentrique initiale GM	Aire de la courbe des bras de levier de redressement GZ de 0 à 40°	GZ max	Angle du GZ max	GZ à 30°	Angle de chavirage statique
Critère navire 12 à 24 m	> 0,45m	> 0,1m.rad	>0,25m	>25°	>0,25m	>60°
Cas de chargement n°1 départ pêche	0.976	0.152	0.293	24.6°	0.284	>70°
Pontée répartie	0.960				0.276	
Cas n°2 Pleine charge	0.944	0.141	0.268	24.7°	0.259	>70°
Pontée répartie	0.928				0.251	
Cas n°3 arrivée cale pleine	0.963	0.151	0.294	25.5°	0.286	68.1°
Pontée répartie	0.946				0.277	
Cas n°4 arrivée cale vide	1.019	0.161	0.314	25.2°	0.307	65.6°
Pontée répartie	1.001				0.298	
Cas n°5 coquillier	0.999	0.158	0.305	25.6°	0.298	69.9°
Pontée répartie	0.982				0.290	

Calculs annexes

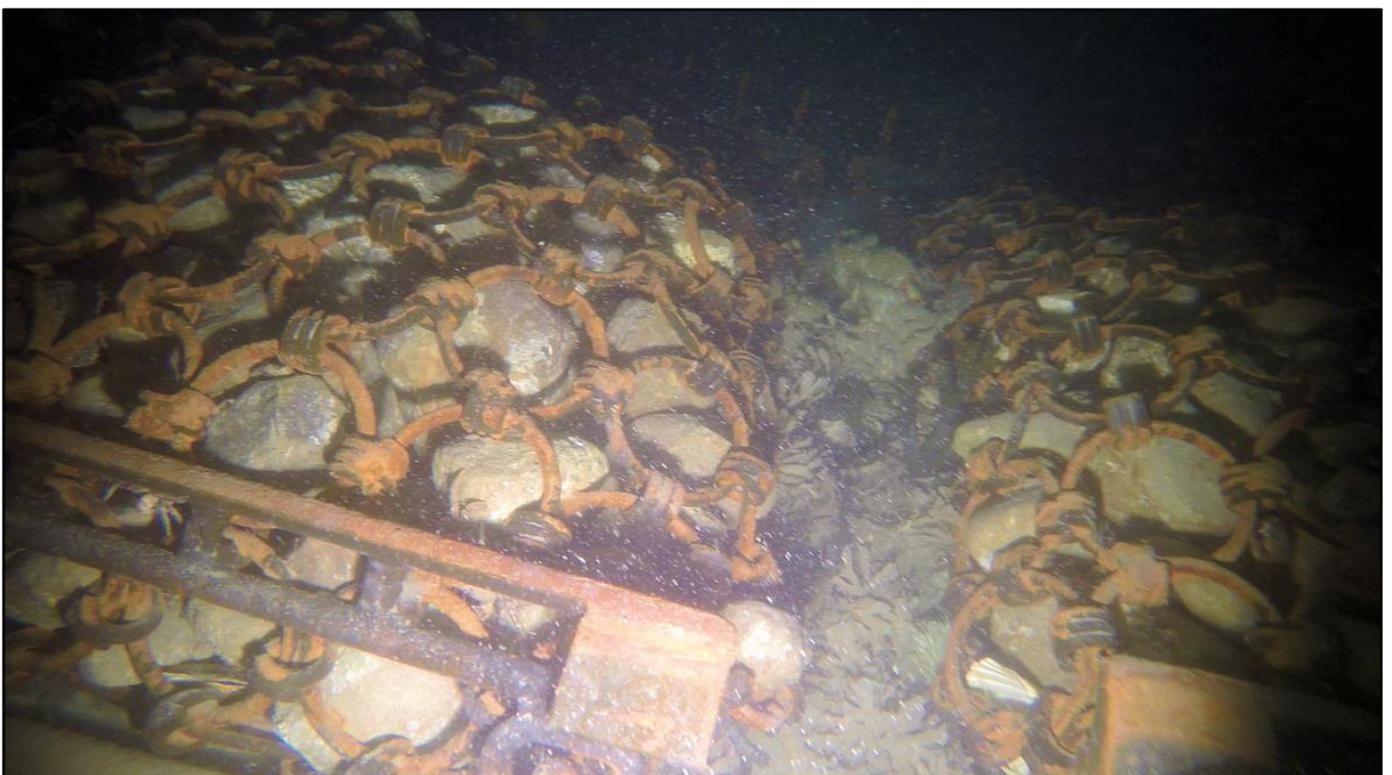
	Franc bord à l'arrière (m) Critère navire de pêche de moins de 12m :	Influence du vent S1/S2	Influence des équipements de pêche S1/S2	Traction sur une fune Gîte	GM résiduel
Critère	>0.200	>1	>1	<20°	>0.5m
Cas de chargement n°1 départ pêche	0.202	0.758	0.822	4,9°	0.806
Cas n°2 Pleine charge	0.341	0.747	0.848	4.6°	0.794
Cas n°3 arrivée cale pleine	0.264	0.803	0.862	5.3°	0.778
Cas n°4 arrivée cale vide	0.111	0.884	0.888	5.5°	0.807
Cas n°5 coquillier	0.163	0.776	0.820	5.1°	0.815



Photos



Dragues tribord



Dragues bâbord





Ministère de la Transition écologique et solidaire

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Arche sud - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

