



Rapport d'enquête technique

DEESSE DES FLOTS

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

NAUFRAGE

DU CHALUTIER

DEESSE DES FLOTS

SURVENU LE 03 AOUT 2006

AU LARGE DE BARFLEUR

(Deux victimes)

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 et incidents de mer" Résolutions n° A.849 (20) et A.884 (21) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) des 27/11/97 et 25/11/99.

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

| | | |
|----------|---|----------------|
| 1 | CIRCONSTANCES | Page 6 |
| 2 | CONTEXTE | Page 6 |
| 3 | NAVIRE | Page 7 |
| 4 | EQUIPAGE | Page 8 |
| 5 | CHRONOLOGIE | Page 9 |
| 6 | FACTEURS DU SINISTRE | Page 10 |
| 7 | ACTIONS PRISES DEPUIS L'ACCIDENT | Page 12 |
| 8 | RECOMMANDATIONS | Page 12 |

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Dossier navire
- C. Cartographie

Liste des abréviations

| | | |
|---------------|---|--|
| BEAmer | : | Bureau d'enquêtes sur les événements de mer |
| CAP | : | Certificat d'Aptitude Professionnelle |
| CRO | : | Certificat Restreint d'Opérateur des radiocommunications |
| CROSS | : | Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage |
| CSN | : | Centre de Sécurité des Navires |
| kW | : | KiloWatt |
| MHz | : | Mégahertz |
| OMI | : | Organisation Maritime Internationale |
| SNSM | : | Société Nationale de Sauvetage en Mer |
| STCW | : | Convention internationale sur les normes de formation des Gens de mer, de délivrance des brevets, et de veille (<i>Standard of Training, Certification and Watchkeeping</i>) |
| TU | : | Temps Universel |
| UMS | : | Unité de mesure universelle |
| VFI | : | Vêtement à Flottabilité Intégrée |
| VHF | : | Ondes métriques (<i>Very high frequency</i>) |

1 CIRCONSTANCES

Le 02 août 2006, le navire de pêche *DEESSE DES FLOTS* appareille du port de Cherbourg vers 20h30 avec quatre hommes d'équipage et se rend sur sa zone de pêche, au large de Barfleur, où il pratique la pêche à la moule à l'aide d'une drague.

Vers 23h00, le navire arrive sur sa zone de pêche et met sa drague à l'eau. Les traits se succèdent : toutes les 10 minutes environ, la drague est remontée et vidée de ses prises sur le pont. Les moules sont triées par une machine, puis sont mises en sacs et stockées sur le pont.

Le 03 août 2006, à 03h00, le navire de pêche *NORMANDIE* signale au CROSS Jobourg que le *DEESSE DES FLOTS* est en train de couler à la position 49°43,82N - 001°16,88W.

Deux hommes d'équipage sont rapidement récupérés ; les deux autres membres de l'équipage sont portés disparus. Leurs corps seront retrouvés ultérieurement.

2 CONTEXTE

2.1 Réglementation

Le navire de pêche *DEESSE DES FLOTS* est immatriculé à Cherbourg sous le N°691330. Son patron en est propriétaire depuis novembre 1997.

Le *DEESSE DES FLOTS* pratique la pêche aux moules sur le gisement de Barfleur. En 2006, la campagne s'est étalée du 5 juin au 5 septembre. Les dates des campagnes varient d'une année à l'autre, en fonction de la ressource.

Pour pratiquer cette pêche, tout navire de moins de 16 mètres doit être titulaire d'une licence délivrée par le Comité local des pêches. Chaque année, 65 licences sont délivrées et renouvelées automatiquement. En 2006, toutes les demandes ont été honorées. Le navire a obtenu sa licence en 2004, mais la pêche étant fermée cette année là, il n'a pu commencer son activité qu'en 2005.

Le débarquement des prises est autorisé dans les ports de Cherbourg, Barfleur, Saint-Vaast-la-Hougue et sur quelques cales dans le département de la Manche.

Un contrôle des débarquements est effectué par des gardes jurés, assermentés et rémunérés par le Comité local des pêches. Chaque jour, des contrôles sont effectués aux points autorisés ; au cours de la saison, chaque navire est contrôlé plusieurs fois.

Le reste de l'année, le *DEESSE DES FLOTS* pratiquait la pêche au chalut de fond sur la côte Ouest du Cotentin.

Au titre de la licence, des quotas sont attribués en proportion du nombre de membres d'équipage, à raison de 500 kg par homme. Dans ces conditions, le *DEESSE DES FLOTS* disposait d'une autorisation de pêche de 2000 kg par 24 heures.

2.2 Technique de pêche

Cette pêche s'effectue avec une seule drague, navire bout au vent et/ou au courant. La drague est virée toutes les dix minutes à l'aide d'un treuil. Pour effectuer cette manœuvre, le navire abat et se place en travers du vent, la drague est amenée sur la lisse tribord. Lorsque la drague arrive à hauteur de la potence, elle est ramenée au cul du navire par un mouvement de câbles. Une chaîne fixée au portique est alors passée dans les bras de la drague. Le câble de traction est ensuite démanillé et fixé au cul de la drague pour effectuer le vidage des moules sur le pont : voir schémas en annexe B.

3 NAVIRE

Le chalutier *DEESSE DES FLOTS* est un navire à coque en matériau de synthèse (plastique) construit au Croisic en 1986. Ces principales caractéristiques sont les suivantes :

- **Longueur H.T** : 10,60 m ;
- **Largeur** : 4,20 m ;
- **Jauge** : 12 UMS ;
- **Moteur** : 147 kW ;
- **Pontée maximale autorisée** : 800 kg.

Il pratique alternativement la pêche à la moule, au moyen d'une drague, ou le chalut de fond.

Le poids du matériel de triage des moules est d'environ 200 kg.

En novembre 1997, le navire change de propriétaire et est alors basé à Carteret.

Certificats

Le navire a passé une visite spéciale le 7 octobre 2005, à la suite de travaux effectués à Port en Bessin : remplacement du portique, de son enrouleur et du bollard de renvoi des funes du treuil. Il a alors été constaté une évolution du devis de masse (allégement de 590 Kg), favorable à la stabilité du navire. Le navire a donc été autorisé à reprendre son activité de pêche.

Le *BEA*mer appelle l'attention des CSN sur l'intérêt qu'il y aurait, au cours des visites spéciales des navires de pêche, à constituer un dossier photographique lorsque des modifications significatives sont apportées au navire.

La visite annuelle a eu lieu à Carteret le 24 novembre 2005, le permis de navigation en 3^{ème} catégorie a été renouvelé pour un an. Lors de cette visite, il est à noter qu'aucune prescription ou remarque n'a été formulée.

4 EQUIPAGE

Le patron, âgé de 36 ans, était propriétaire du navire et naviguait à son bord en qualité de patron depuis son achat, en novembre 1997.

Il était titulaire du Certificat d'apprentissage Maritime, délivré en juin 1986, et du CRO, délivré en juin 2002.

Porté disparu lors de l'accident, son corps a été retrouvé le 27 août 2006, sur la plage d'Equihen près de Boulogne-sur-Mer.

Le reste de l'équipage était composé de 3 matelots :

- Un premier marin, âgé de 25 ans, naviguait à bord de *DEESSE DES FLOTS* depuis novembre 2003 en qualité de matelot puis de marin pêcheur qualifié. Il est titulaire du brevet de patron de petite navigation, délivré en mai 2005 et du CRO, délivré en mars 2005.
- Un second marin, âgé de 25 ans, naviguait à bord de *DEESSE DES FLOTS* depuis mai 2005 en qualité de matelot. Il est titulaire du Certificat de fin d'études Maritime de matelot, délivré en août 2001.

- Un troisième marin, âgé de 32 ans, sans qualification professionnelle maritime, naviguait à bord de *DEESSE DES FLOTS* depuis décembre 2005 en qualité de matelot. Porté disparu, son corps a été retrouvé le 14 août 2006 près de Grandcamp.

5 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

Habituellement basé à Carteret, pendant la campagne de pêche à la moule le navire est basé à Cherbourg où il effectue le débarquement de sa pêche.

Heures TU + 2

Le 2 août 2006

- Vers **20h45**, le *DEESSE DES FLOTS* appareille de Cherbourg.
- A **23h30**, il effectue son premier trait. Le vent est au Nord-Ouest et le courant porte au Sud-Ouest. Il effectue ses traits cap au Nord-Ouest, bout au vent. Pour virer, le navire vient travers au vent.
Entre ce moment et celui du chavirage, l'équipage remplit environ 65 sacs de moules, stockés sur le pont, auxquels s'ajoutent environ 800 kg de moules en vrac.

Le 3 août 2006

- Vers **03h00**, le navire de pêche *NORMANDIE* signale au CROSS Jobourg par VHF voie 16 que le *DEESSE DES FLOTS* est en train de couler dans le 345 du phare de Gatteville à 2,16 milles.
- **Immédiatement**, la dizaine de navires présents sur zone commence les recherches, coordonnées par le CROSS Jobourg.
- A **03h04**, le premier naufragé est récupéré par le navire de pêche *ENZEAU*.
- A **03h05**, le second naufragé est récupéré par le navire de pêche *PHIL D'AURE*.
- A **03h07**, signalement de l'alerte 406 MHz par le CROSS Gris-Nez.

- A **03h10**, les canots des stations SNSM de Barfleur et de Fermanville puis l'hélicoptère de la Marine sont mis en alerte. Vingt-cinq minutes plus tard, le premier canot arrive sur les lieux et fait un tour complet du navire dont l'étrave émerge d'environ 2 mètres. Le radeau de sauvetage n'apparaît pas, il émergera et se gonflera une heure trente plus tard, peu de temps avant que le navire ait sombré.
- A **04h40**, la balise du *DEESSE DES FLOTS* est récupérée par le chalutier *MILLESIME*.
- Jusqu'à **15h48**, heure de fin des recherches, d'importants moyens nautiques et aériens sont déployés.
- Le *DEESSE DES FLOTS*, après avoir chaviré, flotte couché sur le flanc. Il coulera en deux heures et les recherches ne permettront pas de retrouver les deux marins disparus. Leurs corps seront retrouvés dans les semaines suivantes.
- Le navire repose par 40 mètres de fond, sur le flanc bâbord, cap au sud-ouest. La coque et les superstructures n'ont pas subi de dommages particuliers.

6 DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément à la résolution OMI A.849 (20) modifiée par la résolution A.884 (21).

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

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

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, probable ou hypothétique ;**
- **contributif, déterminant ou aggravant ;**
- **conjoncturel ou structurel ;**

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 ce sinistre. Leur objectif étant d'éviter le renouvellement de ce type d'accident, ils ont privilégié, sans aucun *a priori*, l'analyse inductive des facteurs qui avaient, par leur caractère structurel, un risque de récurrence notable.

6.1 Facteurs naturels

Situation météorologique

Vent de secteur Nord-Ouest de 28 nœuds avec rafales à 31 nœuds, mer agitée (creux de 1,25 m à 2,50 m). La visibilité est de 7 à 10 milles et la température de la mer est de 18°C.

Les facteurs naturels ne sont pas à l'origine du naufrage. Mais l'état de la mer, par le roulis qu'il induit au navire lorsque celui-ci se met travers au vent pour virer sa drague, est certainement **contributif** de la perte de stabilité du navire.

6.2 Facteurs matériels

La pontée maximale autorisée est de 800 kg. Elle a été largement dépassée. Des sacs ont pu être remontés après le chavirage, leur poids moyen était de 32 kg. La pontée de moules a donc été évaluée à près de 3000 kg (environ 65 sacs) auxquels il faut ajouter la drague pleine, environ 800 kg, soit un total en pontée de près de 3800 kg.

Au moment de l'accident, la drague est suspendue au portique par la caliorne et s'appuie sur le tableau arrière, sans être saisie au milieu du navire. Sous l'action de la houle, le navire a pris de la gîte et la drague a vraisemblablement ripé, accentuant ainsi la gîte sur tribord et entraînant le ripage de la pontée et le chavirage immédiat.

Le dépassement de la pontée, le mouvement de la drague suspendue et le ripage de la pontée, constituent **des facteurs déterminants** dont la concomitance a entraîné une perte totale de stabilité, cause du naufrage du navire.

Par ailleurs, bien que le navire pratiquait ce type de pêche depuis 2005, le système de saisissage de la drague, non conventionnel, laisse à celle-ci une possibilité de balancement lorsqu'elle est remontée pleine de moules. Au cours des années précédentes, deux navires de ce type ont sombré dans les parages. A la connaissance du *BEA*mer, les autres navires

pratiquant cette pêche, avec vidage de la drague sur l'arrière, saisissent celle-ci par le milieu du navire, limitant ainsi les risques de balancement ou de ripage.

Lors du chavirement, le dispositif de largage hydrostatique du radeau ne s'est pas déclenché tant que le navire est resté en surface, le seuil de déclenchement n'ayant pas été atteint.

6.3 Facteur humain

Au titre de la licence, les quotas de pêche attribués au navire permettent un débarquement de 2000 kg par 24 heures. Le maximum de pontée autorisée étant de 800 kg pour respecter les critères de stabilité du navire, une application stricte des règles impose donc trois voyages par 24 heures.

Selon les enquêteurs du *BEAMer*, il y a là un facteur de risque potentiel qui, dans le cas du *DEESSE DES FLOTS*, s'est révélé être un risque avéré.

Sa probabilité de récurrence, liée à des contraintes économiques pour lesquelles le *BEAMer* n'est pas compétent, mériterait une analyse au niveau local.

Les naufragés ne portaient pas de VFI.

7 MESURES PRISES DEPUIS L'ACCIDENT

Le port du VFI à bord des navires a été rendu obligatoire dans certaines circonstances par le décret n° 2007-1227 du 21 août 2007 *relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien-être des gens de mer et dans les ports*.

8 RECOMMANDATIONS

8.1 Le *BEAMer* recommande aux patrons-pêcheurs de respecter les conditions d'exploitation de leur navire, telles qu'elles ont été validées, et dont la définition relève de leur responsabilité.

Le *BEA*mer recommande à l'Administration et aux Comités locaux des pêches :

- 8.2** de sensibiliser les professionnels de la pêche à la drague sur les risques de perte de stabilité dus aux dépassements des valeurs admissibles en pontée.

- 8.3** de sensibiliser les professionnels de la pêche à la drague sur les risques de perte de stabilité dus au mode de saisissage de la drague en cours de remontée.

LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Dossier navire

C. Cartographie

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le 03 AOÛT 2006
N/réf. : BEAmer/IGSAM/MTETM
00 0 16 0



DÉCISION

Le directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de 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 l'arrêté ministériel du 17 février 2004 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu l'arrêté ministériel du 18 Juillet 2005 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu le SITREP SAR 317 NR 1 établi le 03 août 2006 par le CROSS Jobourg ;

DECIDE

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant le naufrage du chalutier *DEESSE DES FLOTS*, immatriculé à Cherbourg sous le N° 691330, survenu dans la nuit du 03 août 2006 au large de Barfleur.

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 A.849 (20) de l'Organisation Maritime Internationale.

Ministère des Transports,
de l'Équipement,
du Tourisme
et de la Mer

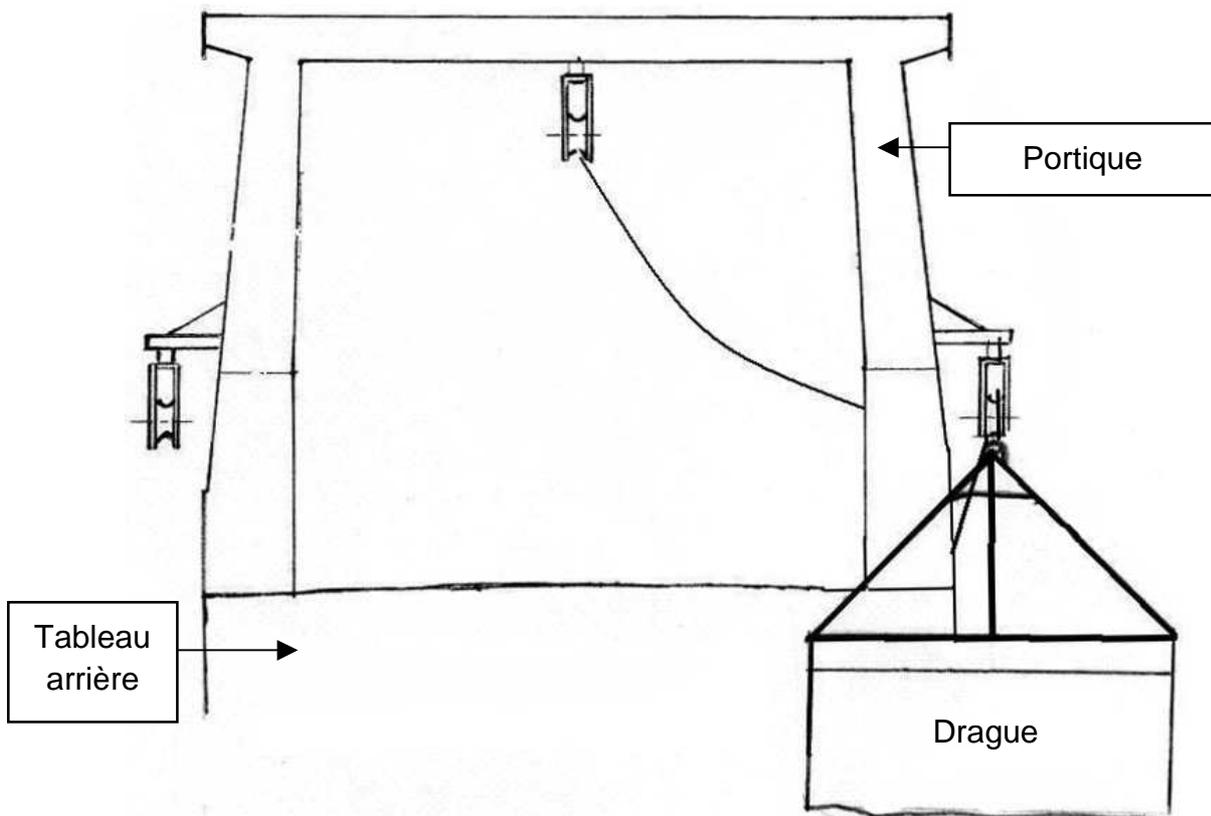
BEAmer

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

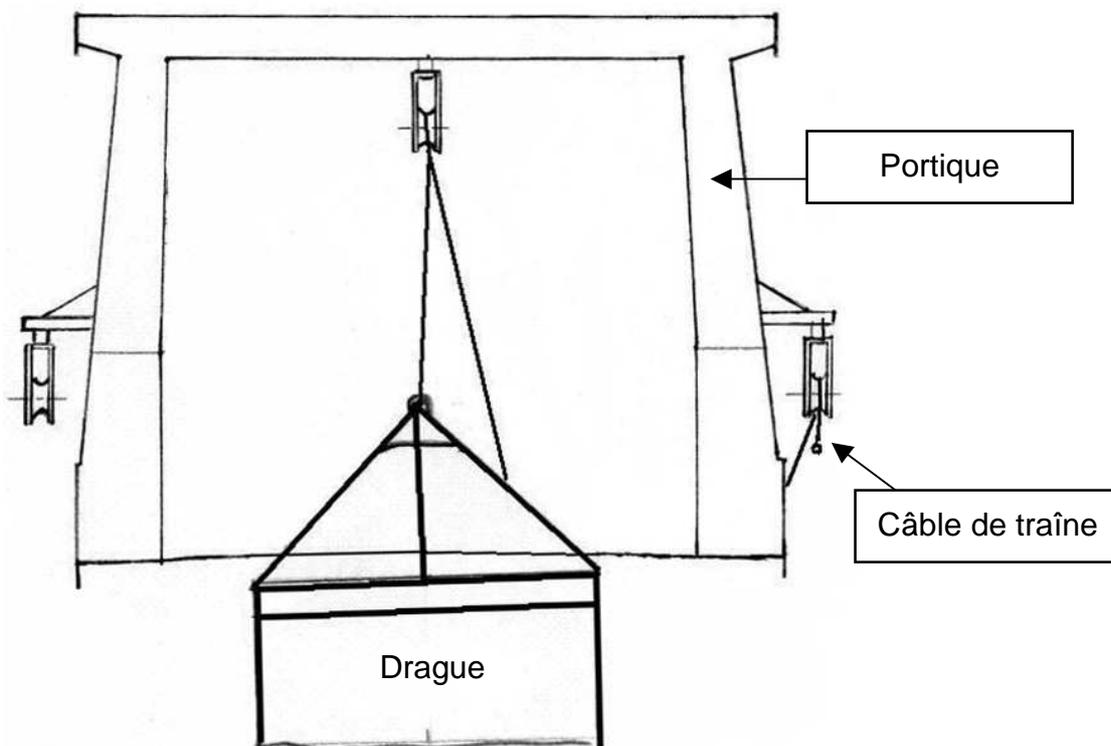
L'administrateur en chef
de 1^{ère} classe des affaires maritimes
Germain VERLET
Directeur du BEAmer p.i.

Dossier navire

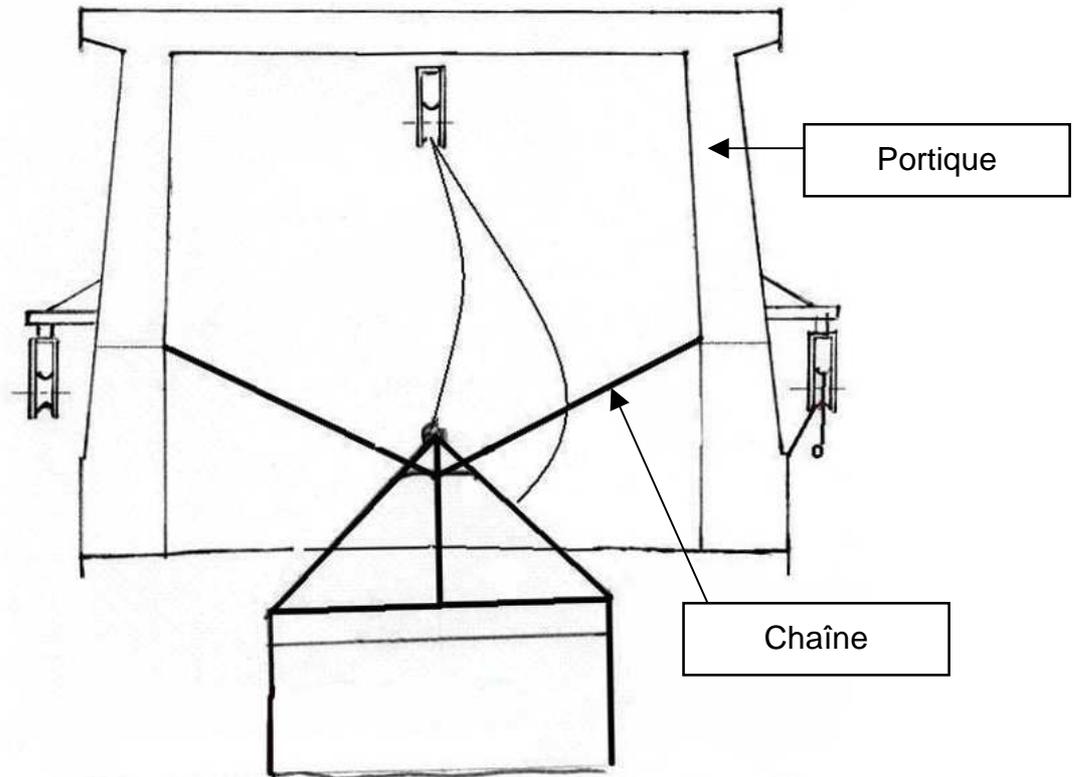
**Technique de relevage
du *DEESSE DES FLOTS***



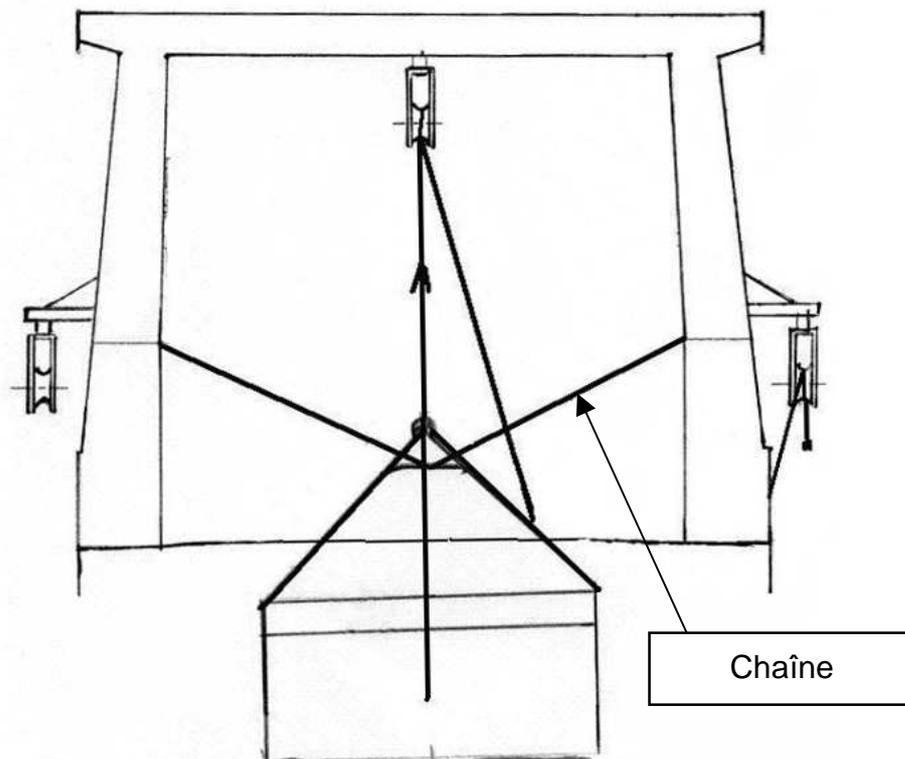
Phase 1 : La drague est virée jusqu'à la potence tribord.



Phase 2 : La drague est amenée sur le tableau arrière avec le câble passant en tête de portique. Le câble de traîne est démaillé.

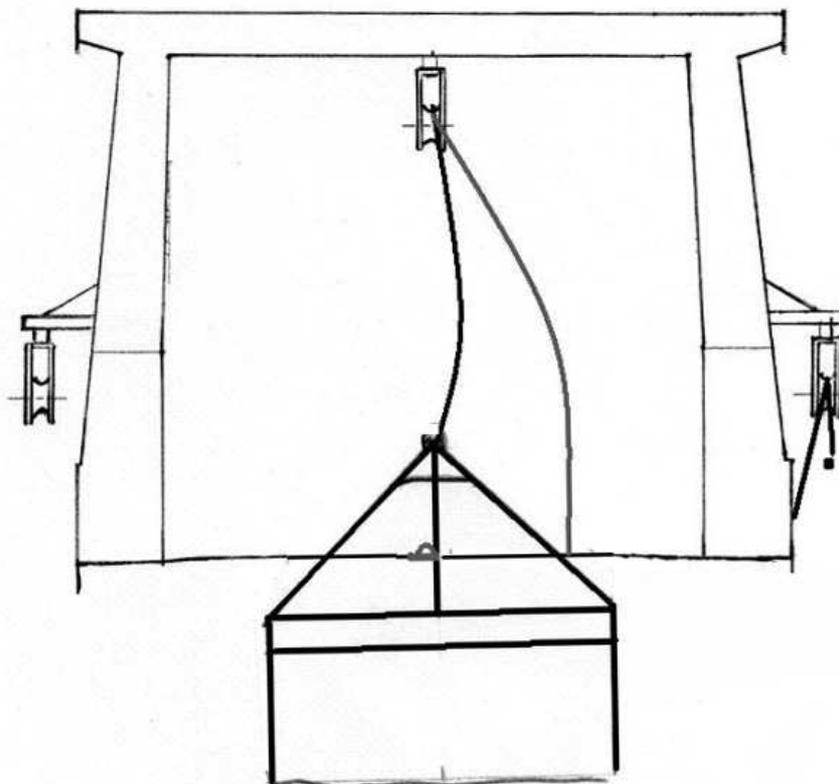


Phase 3 : Une chaîne fixée au portique est passée entre les bras de la drague.
Le câble de levage est molli.



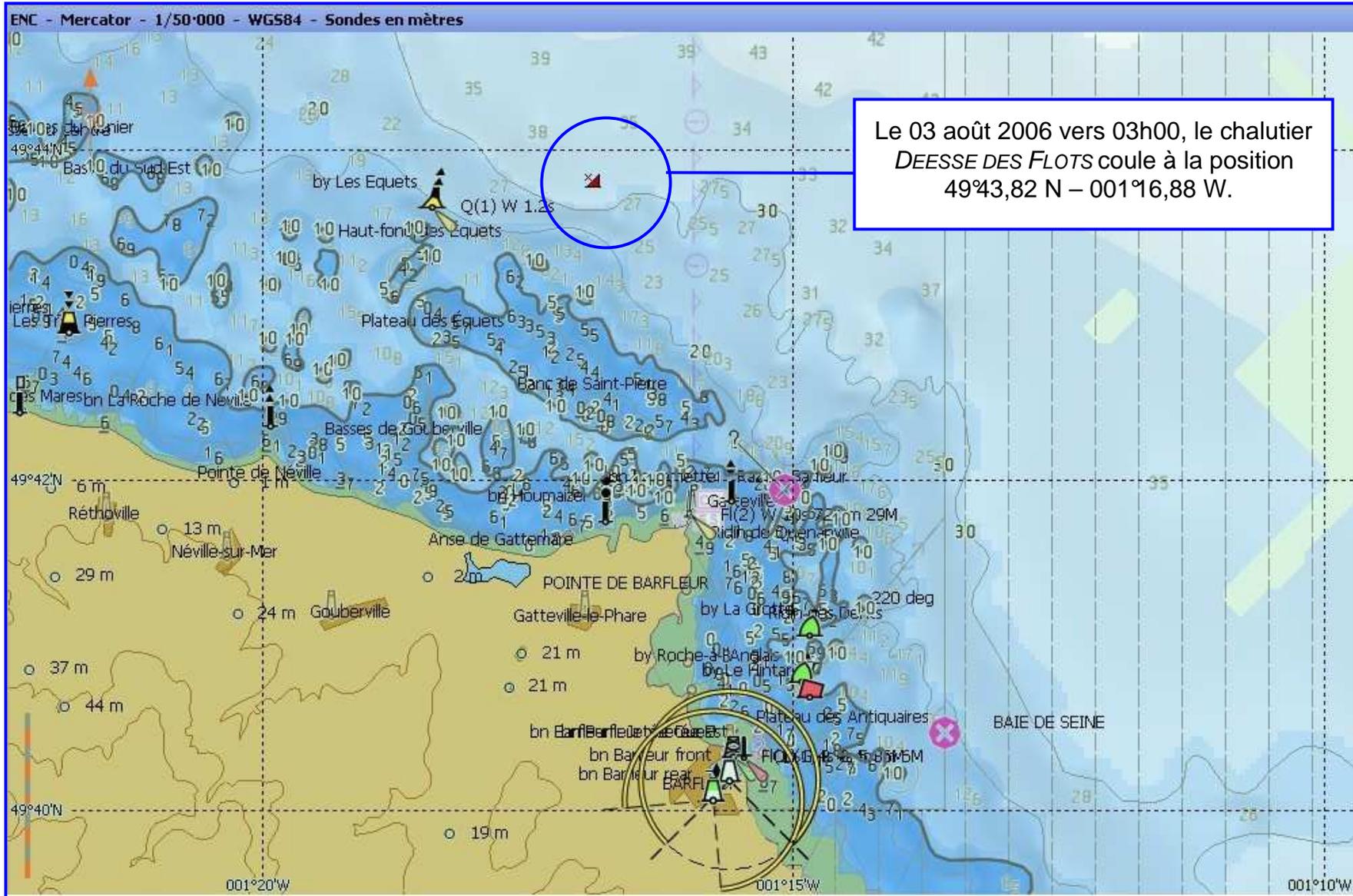
Phase 4 : La drague est maintenue sur le tableau arrière par la chaîne.
La drague est virée par le cul pour être vidée sur le pont.

Technique de relevage à bord des autres navires



Sur les autres navires de la zone, la drague est saisie au milieu du tableau arrière. Elle ne peut pas riper.

Cartographie





Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable
et de l'Aménagement du territoire

Bureau d'enquêtes sur les événements 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
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr