



Rapport d'enquête simplifié

**HEURT DE LA DIGUE NORD DU PORT DE FÉCAMP
PAR LE COQUILLIER *MAJESTY*, LE 17 OCTOBRE 2013**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : février 2014

HEURT DE LA DIGUE NORD DU PORT DE FÉCAMP PAR LE COQUILLIER *MAJESTY*, LE 17 OCTOBRE 2013

NAVIRE



MAJESTY : chalutier coquillier à coque en bois. Construit en 1990, immatriculé 711933 à Dieppe.

Principales caractéristiques du navire :

Longueur hors-tout : 18 m ;

Jauge brute : 102 UMS ;

Propulsion : 331 kW, hélice à pas variable ;

Propulseur d'étrave.

Commande de l'appareil à gouverner par pilote automatique, tiller ou barre à roue.

1 tiller de chaque bord (« maître » à tribord) et 1 à proximité de la commande de treuil.

Navire récemment acheté par l'armement Favrou (en septembre 2013).

4 marées de 24 heures, hors temps de route, par semaine avec le *MARIE GALANTE*, du même armement. Zone de pêche à la coquille Saint-Jacques n° 13 (à 12 milles dans l'axe du chenal d'Antifer). Traits d'environ une heure trente.

ÉQUIPAGE

Cinq membres d'équipage.

Patron : 57 ans, breveté patron de petite navigation et titulaire du permis de conduire les moteurs marins (mars 2002) ; titulaire du certificat de capacité (1991) ; fonctions de patron mécanicien, patron et marin pêcheur qualifié depuis octobre 1977.

À bord du *MAJESTY* dans la fonction de patron depuis 1 mois.

Temps de repos : 6 à 7 heures/24 heures.

LES FAITS

Météo, marée et courant :

Source Météo France : mer peu agitée, vent de sud-ouest 12 noeuds, rafales à 27 noeuds.

Pleine mer à Fécamp : 11h07, coeff. : 86.

En vives-eaux, le courant porte au nord/nord-est et atteint 2,9 noeuds.

Heures locales (UTC+2)

Le 16 octobre 2013,

Appareillage de Dieppe à **06h00** vers la zone de pêche n°13.

Le 17 octobre 2013,

Vers **09h00**, le *MAJESTY* est de retour de sa zone de pêche à l'entrée du port de Fécamp, suivi du *MARIE GALANTE*, pour débarquer 1,8 t de coquilles Saint-Jacques. La capitainerie n'est pas avertie.

Le navire est sous pilote automatique à 7,5 noeuds ; le patron et un marin sont à la timonerie. Sachant que le courant est traversier (2 heures avant la pleine mer), le patron vise la digue sud. Mais lorsqu'il veut reprendre la commande de barre au tiller pour contrer l'action du courant, celle-ci ne répond pas.

Il actionne la barre à roue, sans effet ; il lance en arrière mais le changement de pas n'est pas immédiat et le *MAJESTY*, pris par le courant, vient heurter le glacis de la digue nord avec son étrave.

Les deux marins qui préparaient les aussières à l'arrière sont déséquilibrés par le choc.

Le pas est mis à 0, puis en avant. Au moyen de la barre à roue, le *MAJESTY* se dirige vers l'avant-port, suivi du *MARIE GALANTE* qui alerte les pompiers. Le bateau pilote et le canot de la SNSM viennent en assistance, mais sans passer de remorque.

La voie d'eau détectée dans le peak AV est étalée par la pompe de cale du bord.

Dès le **18 octobre 2013**, une réparation provisoire sera effectuée sur l'étrave par un chantier de Port en Bessin.

Par la suite, un permis de navigation d'une journée sera délivré par l'antenne de Dieppe du CSN de Rouen, pour le transit du navire jusqu'à Port-en-Bessin, accompagné du *MARIE GALANTE*.

CAUSE / CONSÉQUENCES



2 fils sectionnés au niveau de l'interrupteur Marche – Arrêt du relais de commande de l'électropompe de l'appareil à gouverner (rapport de l'expertise préliminaire).

Deux blessés légers (pas d'arrêt de travail).

Étrave arrachée et brèche au niveau du pont principal. Recul de la cloison d'abordage.

Fuite de liquide hydraulique à proximité de la barre à roue.

Durée de l'immobilisation du navire : 3 mois.

REMARQUE / CONCLUSION

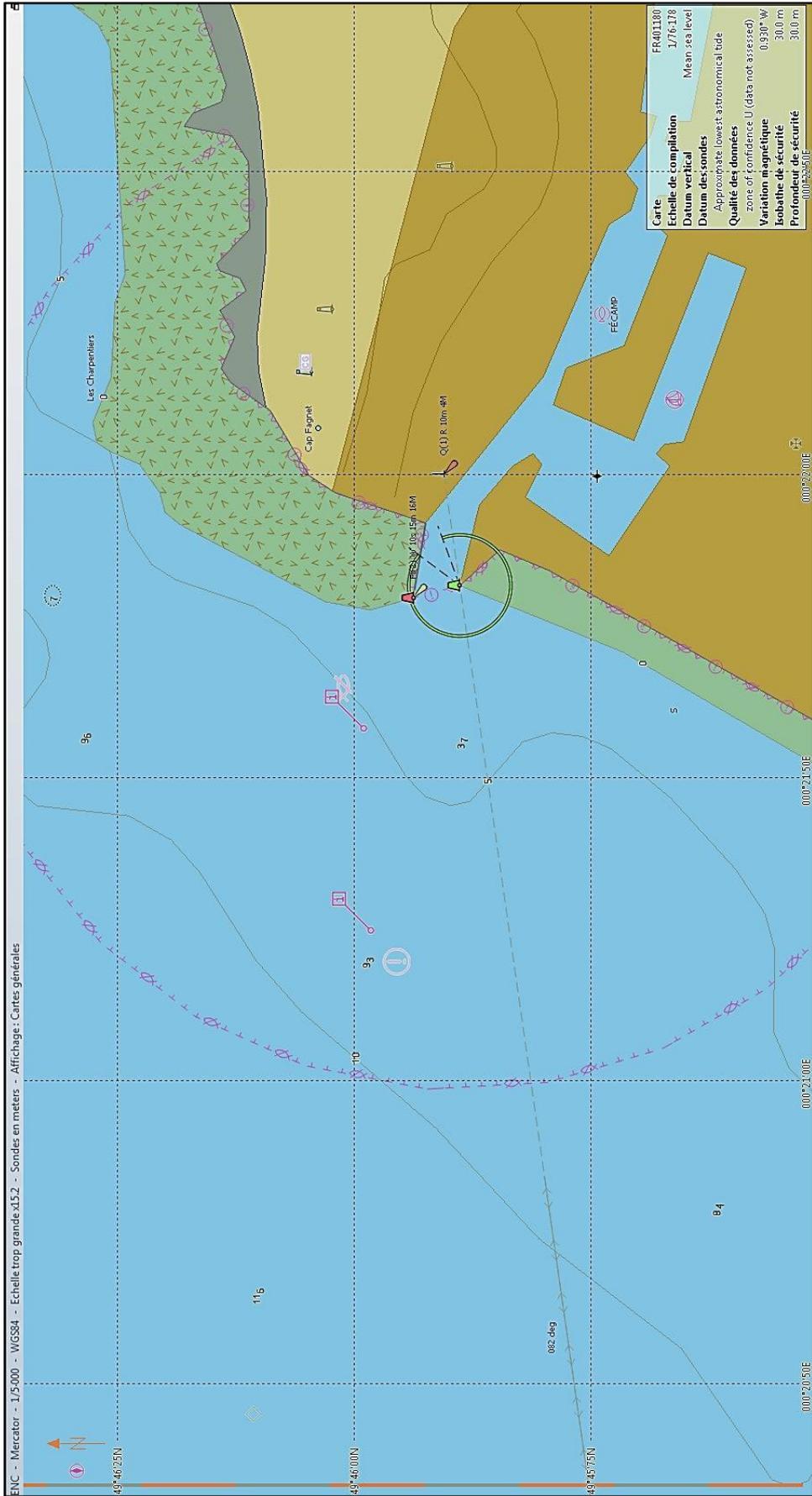
La manœuvre d'approche préconisée par les instructions nautiques et les pilotes de la station Le Havre – Fécamp est de suivre l'alignement du feu vert d'entrée avec « la maison des pilotes » (082°).

Dès que le courant pousse l'arrière vers le feu rouge, il faut donner de la barre à gauche pour ramener le navire dans l'axe de l'entrée (qui est suffisamment large : environ 90 m).

Le *MAJESTY* ne suivait pas strictement cet alignement. Mais il n'est pas certain que, surpris par l'avarie de commande de barre, le patron aurait pu parer la jetée nord.

ENSEIGNEMENTS

- 1 - **2014-E-05** : Le bon fonctionnement du tiller n'a pas été testé avant l'approche du port. L'utilisation de la barre à roue en entrée de port aurait été plus sécurisante.
- 2 - **2014-E-06** : À bord depuis peu, le patron n'avait pas une connaissance suffisante des particularités de l'entrée du port de Fécamp et du système de commande de barre de ce navire pour faire face à une situation d'urgence.
- 3 - **2014-E-07** : Le propulseur d'étrave aurait dû être démarré avant de franchir les jetées.



Carte d'entrée du port de Fécamp



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
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411