



Rapport d'enquête simplifié

**CROCHE ET NAUFRAGE DU CHALUTIER COQUILLIER
ST ANTOINE DE PADOUE, LE 3 JANVIER 2015 EN BAIE DE SEINE**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2015

CROCHE ET NAUFRAGE DU CHALUTIER COQUILLIER *ST ANTOINE DE PADOUE*, LE 3 JANVIER 2015 EN BAIE DE SEINE

LE NAVIRE



Le navire de pêche *ST ANTOINE DE PADOUE*, immatriculé à Caen sous le numéro 851684, est un chalutier coquillier en plastique construit en 1995.

L'armateur actuel est le propriétaire du navire depuis 2006.

Caractéristiques principales :

Longueur hors-tout	: 13,48 m ;
Largeur	: 4,83 m ;
Jauge	: 22,97 UMS ;
Puissance de propulsion	: 217 kW ;
Genre de navigation	: Pêche côtière.

Sa dernière visite périodique de sécurité date du 3 octobre 2014. Son permis de navigation, pour une navigation en 3^{ème} catégorie, est valable jusqu'au 3 septembre 2015.

Son certificat de franc-bord est délivré par le Bureau Veritas jusqu'au 16 septembre 2016.

Il pratique la pêche à la coquille Saint-Jacques en Baie de Seine depuis l'ouverture le 1^{er} décembre 2014.

L'ÉQUIPAGE

L'équipage est composé de 5 marins : deux patrons-mécaniciens, dont l'armateur, et trois matelots qui se répartissent les embarquements pour effectuer deux marées de 48 heures et une de repos.

Ce jour-là, le navire est armé, conformément à sa décision d'effectif à trois, un patron-mécanicien qui n'est pas l'armateur et deux matelots.

Le patron, âgé de 27 ans, est titulaire du brevet de capitaine 200 et du permis de conduire les moteurs marins. Il occupe ces fonctions sur le navire depuis septembre 2013.

Le matelot de quart au moment de l'accident, âgé de 22 ans, est titulaire du certificat de fin d'études maritimes de pêche. Il fait partie de cet équipage depuis septembre 2014.

Le deuxième matelot, âgé de 37 ans, est titulaire du certificat de capacité et du PCM.

Ils sont tous à jour de leur visite médicale d'aptitude.

LES FAITS

Météo (origine : SITREP du CROSS Jobourg) :

Vent d'ouest- force 6 / Mer : 4 (agitée) / visibilité inférieure à 10 milles.

Marée : coefficient 76 – BM : 16h00 – PM : 21h00

Heures locales (UTC+1)

Le vendredi 2 janvier 2015 vers 08h30, le navire *ST ANTOINE DE PADOUE* quitte Port-en-Bessin pour se rendre sur ses lieux de pêche.

Vers **09h45**, arrivé sur zone, à environ 11 milles de la côte, il débute ses opérations de pêche.

Les traits d'environ 1 heure 45 à 2 heures se succèdent au cap 90° ou 270° soit bout ou cul au courant.

Le train de pêche est composé de deux bâtons de six dragues dont l'un sur tribord dispose de 100 m de fune et de 125 m pour le second sur bâbord.



Les fonds marins dans cette zone sont constitués de ridins de sable et granulats de hauteur variable pouvant atteindre plus de 5 m.

Le **3 janvier** vers **05h00**, le vent de sud-ouest fraîchit, la houle est d'ouest.

Vers **15h30**, le vent tourne à l'ouest puis au nord-ouest en mollissant progressivement.

Vers **16h00**, après avoir assuré tous les quarts depuis la veille, le patron décide d'aller se reposer.

Vers **17h15**, alors que le navire traîne au 90°, sous pilote automatique, cul au courant et à la houle d'ouest à la vitesse fond de 4,5 nœuds, les dragues tribord crochent sur un ridin.

Le matelot de quart augmente les tours moteur de 1300 à 1500 tr/mn afin de se libérer de cette croche. Cette méthode est toujours appliquée à bord de ce navire en cas de ralentissement due à une croche. Percevant que la vitesse diminue toujours, il décide d'augmenter de nouveau les tours moteur. Le nombre de tours par minute maximal est 1600.

Sans résultat, il réduit sa vitesse et débraye. À peine réalisé cette action, alors que les dragues tribord se libèrent les dragues bâbord crochent (croche dissymétrique), puis le navire se couche brusquement sur bâbord.

Les sabords de passerelle sont rapidement sous l'eau. Le patron alerté parvient à rejoindre la timonerie, largue les freins des treuils au passage devant le pupitre (commande hydraulique), mais percevant la situation irréversible, il ordonne l'évacuation du navire.

Vers **17h20**, sans pouvoir capeler un VFI ou une brassière de sauvetage, l'équipage évacue la passerelle difficilement, la porte battante ouvrant vers l'extérieur ayant tendance à se refermer sous l'effet de la pression de l'eau (l'espace timonerie est considéré comme un espace fermé par le rapport de franc-bord et son accès se fait par une porte étanche et un surbau de 810 mm).

Le patron tente de libérer un des 2 radeaux de sauvetage sur ber équipé de son largueur hydrostatique, sans y parvenir.

Vers **17h25**, l'équipage qui a sauté à l'eau se rapproche d'un 3^{ème} radeau présent à bord dépourvu

de largueur hydrostatique qui flotte à proximité et déclenche son gonflement.

La balise de détresse est aperçue, flottante en émission.

Les 3 marins étant à bord du radeau, le patron percute une première fusée de détresse puis une deuxième. Le navire de charge *BOMAR CERES* (chemical oil tanker, lht : 108 m, OMI n° 936723, pavillon Malte), faisant route à environ 3 milles, l'aperçoit et se déroute.

À **17h45**, réception du message d'alerte de la balise de détresse par le CROSS Gris-Nez, sans position.

À **17h50**, réception d'un nouveau message de la balise qui confirme une position, le CROSS Jo-bourg prend la direction de l'opération.

À **17h55**, engagement de l'hélicoptère de service public de la Marine nationale.

Vers **18h26**, le navire de charge est proche du radeau, met un canot de secours à l'eau et protège les naufragés du vent.

Vers **18h45**, les 3 naufragés sont hélitreuillés.

Vers **19h10**, les 3 marins sont pris en charge par les services d'urgence de l'hôpital du Havre.

CONSÉQUENCES

Le navire sombre à la position 49°33',57 N - 000°39',13 W (Nord de Port-en-Bessin – 13,5 M) sur un fond de 40 m, couché sur le flanc bâbord (cf. cartes en annexe).

Aucun des marins n'est blessé.

Pas de pollution constatée.

Le Préfet maritime avait transmis une mise en demeure au propriétaire afin d'enlever l'épave au plus tard pour le 30 avril 2015.

OBSERVATIONS – ANALYSE

Stabilité statique : les conditions d'exploitation prévues pour la pêche à la coquille Saint-Jacques sont : 3476 kg de matériel de pêche et 1000 kg de pontée.

Le jour de l'accident, l'inventaire des matériels de pêche est le suivant :

- deux chaluts sur les enrouleurs, poids total estimé à 600 kg,
- 2 bâtons de six dragues, poids estimé à 2000 kg,
- 2 x 250 m de funes en acier de diamètre 18 mm, poids estimé à 1100 kg.

Une pontée de coquilles, poids estimé par le patron à 1500 kg.

La comparaison permet de constater une augmentation des poids embarqués de plus de 700 kg sur l'arrière (15%) par rapport aux conditions limites d'exploitation, ce qui constitue un des facteurs déterminants du chavirement puis du naufrage.

En complément, une incertitude reste sur la prise en compte du poids des protections en inox installées sur la moitié de la coque arrière qui n'apparaissent pas dans le devis du déplacement lège du navire dans le dossier de stabilité.

Cette éventualité aggraverait encore la diminution de la réserve de stabilité.

Le rapport des plongeurs de la marine nationale embarqués à bord du *SAGITTAIRE* (chasseur de mines) qui sont intervenus le 23 janvier 2015, fait état que le panneau de la cale à poisson a été retrouvé sur le pont. Ce panneau n'était pas verrouillé.

Un treuil à quatre tambours (force de calage 2,43 t) embrayage par crabot, est disposé sur le pont de pêche arrière, il est entraîné par une pompe hydraulique. La commande unique est située à la sortie de la passerelle proche du treuil. Selon les déclarations du patron, confirmé par le rapport des plongeurs, le treuil n'était pas « craboté », seul le frein hydraulique était en fonction, ce qui correspond à une situation normale.

Sa dernière maintenance annuelle a été réalisée en février 2014. La seule opération effectuée a été le changement des coussinets.

Aucun essai de la force de calage n'a été réalisé après sa maintenance.

Les manœuvres réalisées pour dégager les dragues prises dans les ridins semblent excessives et jusqu'au-boutistes alors que le sondeur devait indiquer l'importance des ridins qui étaient selon le rapport des plongeurs d'une hauteur de 8 mètres. Cette pratique est un facteur déterminant du chavirement.

La réception de l'alerte transmise par la balise sera reçue dans un premier temps par le CROSS Grisez avant d'être transmise au service compétent du CROSS Jobourg. L'organisation des secours n'a donc pas été facilitée car si la balise a émis automatiquement une première alerte avec l'identité du navire, elle a été transmise sans position du fait que la balise n'est pas équipée d'un GPS intégré.

CONCLUSION

Le recours excessif à la puissance moteur pour libérer les dragues engagées dans des ridins de grande hauteur alors que la stabilité était réduite par un excès de poids sur l'arrière du navire a conduit au chavirement puis au naufrage du navire.

ENSEIGNEMENTS

- 1 - **2015-E-063** : La conduite d'un navire en action de pêche à la drague dans une zone où les croches fréquentes peuvent le déséquilibrer (croches dissymétriques) nécessite une vigilance accrue.
- 2 - **2015-E-064** : Pour les armateurs des navires de pêche : dans le cas où le renouvellement de la balise de leur navire doit être effectué avant que les balises de nouvelle génération dites 2G soient disponibles (date de mise sur le marché prévue en 2019 et permettant ainsi de bénéficier de toutes les fonctionnalités étendues du nouveau système MEOSAR) leur navire peut être équipé avec une balise de 1^{ère} génération comprenant un récepteur GPS (références 2013-R-024 : navire *TOIRETTE* et 2014-E-19 : navire *AN DIVELIOUR*). Ceci permettra d'améliorer la performance de localisation du système.
Actuellement et selon l'Agence Nationale des Fréquences (ANFR), seulement 32% des navires de pêche disposent d'une balise avec un « récepteur GPS ».
- 3 - **2015-E-065** : À bord des navires de pêche, l'attention doit être portée sur :
 - les variations des poids et leur emplacement à bord ;
 - le respect des conditions d'exploitation ;
 - le contrôle de la force de calage des treuils des engins de pêche.



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.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411