



Rapport d'enquête technique

# ***LA MELODIE DES MERS***



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# Rapport d'enquête technique

## Naufrage du fileyeur

# ***LA MELODIE DES MERS***

**le 25 avril 2008**

**à l'entrée de la rivière de Penerf**





# 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

<b>1</b>	<b>CIRCONSTANCES</b>	<b>Page 6</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTE</b>	<b>Page 6</b>
<b>3</b>	<b>NAVIRE</b>	<b>Page 7</b>
<b>4</b>	<b>EQUIPAGE</b>	<b>Page 7</b>
<b>5</b>	<b>CHRONOLOGIE</b>	<b>Page 8</b>
<b>6</b>	<b>DEGATS MATERIELS</b>	<b>Page 10</b>
<b>7</b>	<b>FACTEURS DU SINISTRE</b>	<b>Page 10</b>
<b>8</b>	<b>SYNTHESE</b>	<b>Page 14</b>
<b>9</b>	<b>ACTIONS MISES EN OEUVRE</b>	<b>Page 15</b>
<b>10</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b>	<b>Page 15</b>

## ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Cartographie

## Liste des abréviations

<b>AVURNAV</b>	:	Avis URgent aux NAVigateurs
<b>BEAmer</b>	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
<b>CAM</b>	:	Certificat d'apprentissage maritime
<b>CECLANT</b>	:	Commandant En Chef atLANTique
<b>COLREG</b>	:	Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages
<b>CROSS</b>	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
<b>ENC</b>	:	Carte de navigation électronique
<b>kW</b>	:	Kilowatt
<b>MMSI</b>	:	<i>Maritime Mobile Service Identities</i>
<b>SHOM</b>	:	Service Hydrographique et Océanographique de la Marine
<b>SITREP</b>	:	SITuation REPort
<b>SNSM</b>	:	Société Nationale de Sauvetage en Mer
<b>TU</b>	:	Temps Universel
<b>Tx</b>	:	Tonneau
<b>VFI</b>	:	Vêtement à Flottabilité Intégrée
<b>VHF</b>	:	Ondes métriques ( <i>Very High Frequency</i> )

# 1 CIRCONSTANCES

Le vendredi 25 avril 2008, le fileyeur polyvalent *LA MELODIE DES MERS* quitte le port du Tour du Parc vers 06h30 afin de relever des filets et des casiers à seiche dans les secteurs de Pénestin et de Piriac-sur-Mer.

A bord se trouvent le patron, ses deux matelots (le troisième étant à terre), ainsi que deux passagers. Un autre navire de pêche, le *LAMBADA* travaille dans le même secteur et les deux patrons communiquent régulièrement par VHF. Les conditions météorologiques sont bonnes.

La pêche étant terminée, les deux navires font route vers le port en empruntant la passe Est de la rivière de Pénerf. Le *LAMBADA* précède *LA MELODIE DES MERS*.

Arrivée à «La Traverse», *LA MELODIE DES MERS* naviguant au pilote automatique et sans veille à la timonerie, heurte violemment le socle de l'une des deux balises latérales bâbord de la passe, cassée lors de la tempête du 10 mars 2008 et recouverte par la marée montante. Le choc a lieu du côté bâbord, vraisemblablement au niveau de la flottaison ou de la quille anti-roulis. Au moment de l'accident, le patron nettoyait des blancs de seiches en se tenant assis sur la lisse bâbord, à proximité de la double-commande.

Le navire coule en quelques minutes et un matelot disparaît. L'épave sera localisée par 8 mètres de fond à la position 47°29,8 N – 002° 38,7 W. Malgré les recherches entreprises immédiatement, le corps du marin ne sera retrouvé que trois semaines plus tard.

## 2 CONTEXTE

### 2.1 Exploitation du navire

*LA MELODIE DES MERS* appartient à un patron artisan ; il pratique la petite pêche aux filets et aux casiers à seiche toute l'année.

Seulement trois navires de pêche sont attachés au petit port de la commune du Tour du Parc. S'agissant d'une zone touristique, les patrons sont souvent sollicités pour embarquer des passagers.

Les produits pêchés sont vendus directement à un mareyeur local.

## 2.2 Permis de navigation

La dernière visite de sécurité a été effectuée le 6 mars 2008 à Pencadenic (CSN Morbihan). Le permis de navigation est valide jusqu'au 5 mars 2009.

## 3 NAVIRE

### 3.1 Caractéristiques

*LA MELODIE DES MERS* est un fileyeur polyvalent à coque en bois, construit par un chantier d'Etel en 1974. Ses principales caractéristiques sont les suivantes :

- Longueur H.T : 10,80 m ;
- Largeur H.T : 4,12 m ;
- Jauge brute : 8,48 tx ;
- Port et n° d'immatriculation : Vannes 243 679 ;
- Indicatif : FT 3961 ;
- N° MMSI : 227645970 ;
- Catégorie de navigation : 4<sup>ème</sup> catégorie ;
- Moteurs de propulsion : 80 kW.

### 3.2 Equipements de sécurité

Le patron a acheté deux VFI supplémentaires pour ses deux passagers. Le navire est équipé d'un radeau pneumatique de classe V PRO pour six personnes avec largeur hydrostatique.

## 4 EQUIPAGE

### 4.1 EQUIPAGE

L'équipage est composé de trois personnes.

Le jour du naufrage l'équipage est constitué d'un patron et de deux matelots. Ces trois marins sont expérimentés et naviguent ensemble depuis de nombreuses années.



Fonctions et qualification de l'équipage :

**Le patron**, âgé de 51 ans, navigue depuis 1972. Il est patron - mécanicien de *LA MELODIE DES MERS* depuis 1983. Il est titulaire du CAM Pêche et du permis de conduire les moteurs. Il est de plus membre titulaire de la commission Nautique Locale.

**Un premier matelot** est âgé de 46 ans et est embarqué à bord de *LA MELODIE DES MERS* depuis 1983. Il est titulaire du Permis de conduire les moteurs.

**Un second matelot, disparu au cours du naufrage**, âgé de 50 ans. Il était embarqué à bord de *LA MELODIE DES MERS* depuis 1996 mais n'avait pas de qualification Pêche.

## 4.2 PASSAGERS

Le permis de navigation autorise le patron de *LA MELODIE DES MERS* à embarquer deux passagers, sous condition d'une déclaration préalable aux Affaires Maritimes, le port du VFI étant recommandé.

# 5 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

## Heures TU + 2

### Le 25 Avril 2008

A **06h30**, *LA MELODIE DES MERS* quitte le port de Pencadenic, au Tour du Parc, pour se rendre dans le secteur de Piriac-sur-Mer afin de relever casiers et filets.

Vers **07h30**, le patron commence sa pêche sans problème particulier et les deux passagers découvrent le métier de la pêche aux filets et aux casiers. Le *LAMBADA* travaille à proximité. Les deux patrons communiquent fréquemment par VHF.

Vers **16h15**, le travail étant terminé, le patron décide de faire « route terre ». Le *LAMBADA* a déjà quitté les lieux et précède *LA MELODIE DES MERS*. Le patron de *LA MELODIE DES MERS* passe sur pilote automatique, cap au Nord-Nord-Ouest, et vérifie si les alentours sont « clairs ». Compte tenu des bonnes conditions météo, il ressort de la timonerie et s'assoit sur la lisse bâbord pour nettoyer les blancs de seiches, tout en regardant régulièrement sur l'avant ; il remonte à plusieurs reprises à la timonerie et corrige le cap en fonction de la position. En cas de

nécessité, il peut réagir à l'aide de la double-commande moteur située à l'extérieur de la timonerie. Pendant ce temps, les deux matelots démaillent le poisson des filets. Le navire fait route à 8 nœuds, aidé par un courant de flot.

Vers **17h15**, à hauteur de « la Bouée de Borénis », toujours sous pilote, il met le cap sur « La Tourelle du Pignon ». Il ressort de la timonerie pour terminer le nettoyage des blancs de seiches.

Vers **17h30**, étant toujours assis sur la lisse bâbord, il ressent un violent choc à l'avant bâbord de son navire, puis un second, moins violent. Connaissant bien les lieux, il est certain que le navire a heurté le socle en béton de la balise latérale bâbord de « La Traverse » qui est cassée.

Il n'a que le temps d'appeler par VHF le *LAMBADA* qui le précède de 500 mètres. Les cinq hommes se retrouvent rapidement à l'eau, sans avoir le temps de mettre en oeuvre le radeau de sauvetage, pourtant accessible. Le navire coule en moins d'une minute. Immédiatement, le patron recherche le matelot ne sachant pas nager, le trouve et tente de le maintenir à la surface en attendant les secours. Le matelot étant pris de panique, ils coulent tous les deux à plusieurs reprises. Après un moment, à bout de forces, le patron doit lâcher son matelot qui ne parvient pas à enfiler le VFI tendu par son autre camarade et disparaît.

A **17h37**, le naufrage est signalé au sémaphore de Piriac-sur-Mer par le *LAMBADA* qui indique qu'il porte assistance.

Vers **17h40**, le premier matelot et un des passagers sont repêchés par un plaisancier se trouvant à proximité. Les quatre rescapés sont ensuite recueillis par le *LAMBADA*, qui fait route vers le port du Tour du Parc.

A **17h54**, la *SNS 291* appareille.

A **18h30**, début des recherches du disparu par l'hélicoptère de la Gendarmerie de Saint-Nazaire.

A **21h43**, les recherches sont interrompues.

**Le 26 avril 2008**

**Au lever du jour**, reprise des recherches par moyens aériens, nautiques et terrestres.

## 6 DEGATS MATERIELS

Le côté bâbord du navire sera disloqué par la tempête, quelques jours après le naufrage. Le 15 mai 2008, une entreprise locale remonte les débris de la partie bâbord, très endommagée, et la timonerie. Le lendemain, la partie tribord restée intacte est renflouée. La quille ne s'est pas désolidarisée de cette partie du navire. Un examen a permis de constater qu'il n'y avait aucune trace de « ragage » sous la bande molle.

## 7 DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEAMer* 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 ;
- autres facteurs.

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEAMer* ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- certain, probable ou hypothétique ;
- 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.

## 7.1 Facteurs naturels

Météorologie :

Vent de Sud-Sud-Ouest force 3, mer force 3, avec une bonne visibilité. Les conditions météo ne sont pas contributives de l'accident.

Bathymétrie :

Le 25 avril 2008, la basse-mer est à 14 h 35, le coefficient est de 57. Le courant dans le chenal de Pénerf, après 2 heures de flot, est en moyenne de 0,5 nœud et porte à l'Est-Nord-Est.

Par gros coefficient, la hauteur d'eau à la pleine mer peut être supérieure à 5,50 m. Le jour de l'accident, 3 heures après la basse mer en morte-eau, la hauteur d'eau est insuffisante pour qu'un navire d'environ 2 m de tirant d'eau passe sans heurter l'obstacle à la navigation que constitue le socle de la balise endommagée (cf. schéma § 7.2). Ce facteur naturel « défavorable » a été **contributif** de l'accident.

## 7.2 Facteurs matériels

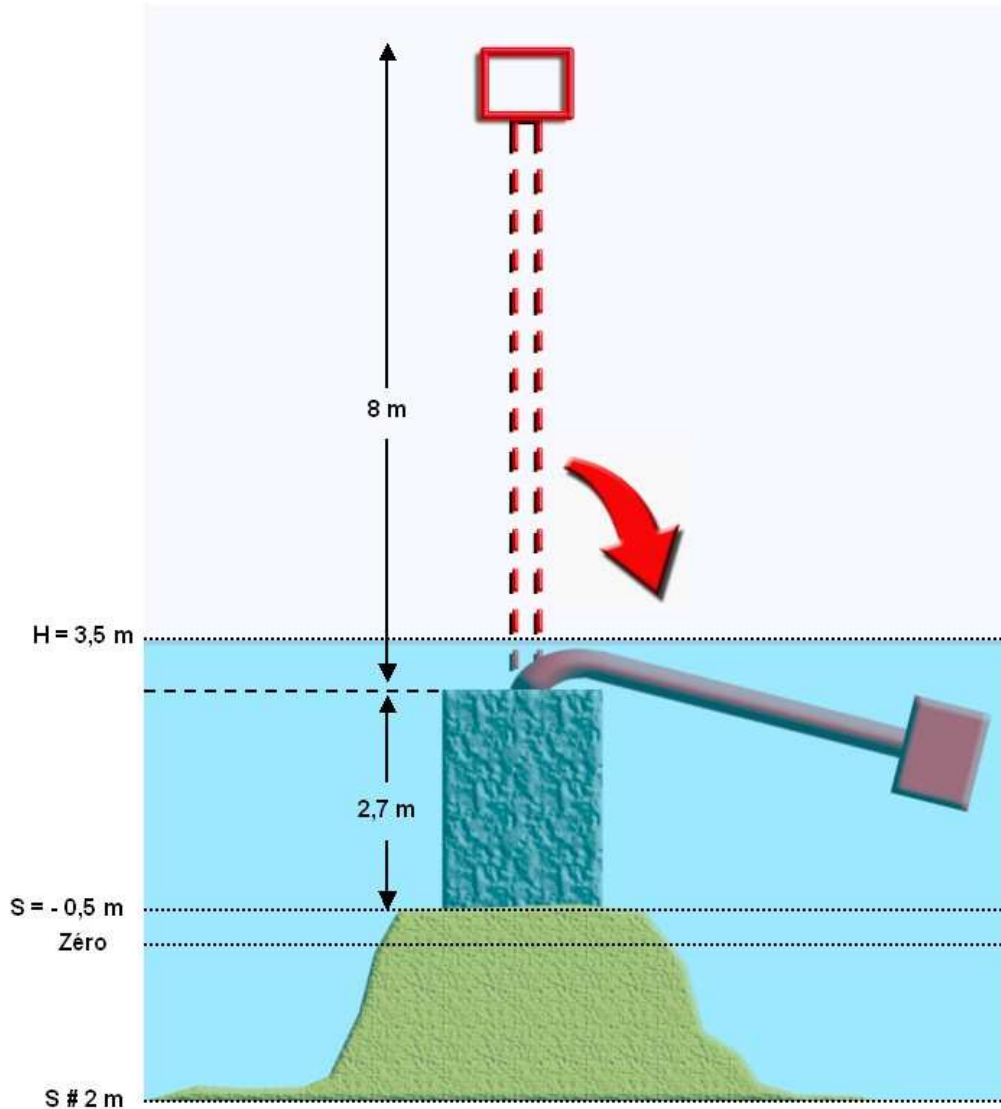
Les hauts fonds du passage de « La Traverse », situés immédiatement à l'Est d'une ligne partant de la Tourelle du Pignon, sont marqués par deux balises – espar passives bâbord (Cf. carte 7135 en annexe B). La plus récente, située au Nord, a été implantée suite à l'avis favorable émis par Commission Permanente des phares le 25 juin 2002. Cette volonté d'amélioration du balisage a été émise par la Commission Nautique Locale du 27 septembre 1989. Les deux balises sont distantes de 115 m.

Ces deux balises latérales bâbord ont été endommagées lors de la tempête du 10 mars 2008 :

- La première, située à l'Est, a été pliée, prenant une forme cintrée vers le haut, et reste visible à toute heure de la marée.
- La seconde, située au Nord, a été cassée et n'est donc pas visible.

Cette seconde balise, d'une hauteur totale d'environ 8 m, est fixée au centre d'un socle en béton d'environ 20 tonnes constitué de neuf galettes. Le socle est haut de 2,70 m pour 2 m de diamètre.

**Schéma ci-dessous**, la balise repose sur une roche dont la cote est -0,5 m ( $S = -0,5$  m) ; hauteur d'eau à Pénerf à 17h30, le 25 avril :  $H = 3,5$  m ; profondeur  $P = H + S = 3$  m ; Le bloc de béton support n'est pas visible à cette heure de la marée :



L'incident a été signalé le 31 Mars 2008 par la Mairie de Damgan qui représente l'autorité portuaire. Les services des Phares et Balises du Morbihan ont réagi en lançant la préparation en atelier d'une balise de remplacement. A cette époque de l'année, le navire baliseur est en carénage et l'équipage est en congés. En cas d'urgence, il est toutefois possible de mobiliser d'autres ressources des Phares et Balises.

Le défaut de balisage du passage de « La Traverse » constitue néanmoins un **facteur conjoncturel** qui s'est révélé **déterminant**.

## 7.3 Facteur humain

### 7.3.1 Conduite du navire

Selon sa déclaration, le patron indique qu'il se trouvait en dehors de la timonerie, assis, à portée de main de la double commande du moteur. Il a réglé son cap après avoir passé la balise tribord de « La Borénis », sans mentionner la 1<sup>ère</sup> balise bâbord du passage, qui, bien que cintrée, est visible (cf. carte annexe B).

Depuis la timonerie, alors qu'il naviguait dans un chenal étroit sous pilote automatique, il aurait mieux apprécié sa position, trop à l'ouest dans le chenal, et aurait été plus vigilant du fait de l'absence de la balise bâbord, qu'il savait être endommagée. Il aurait ainsi évité une collision, non pas avec un autre navire (Règle 5 de COLREG), mais avec le socle de la balise.

Cette « pratique », dont les conséquences sont identiques à celles générées par un défaut de veille, est **le facteur déterminant** de l'accident.

### 7.3.2 Avis aux navigateurs et cartes

CECLANT a diffusé un AVURNAV le 31 mars 2008. Il s'avère que cet AVURNAV était erroné car il portait sur la balise Est (qui est pliée et non pas cassée) de « La Traverse », au lieu de la balise Nord (qui est cassée). Cet AVURNAV avait toutefois le mérite d'attirer l'attention sur un danger que le navigateur pouvait rencontrer en pratiquant ce passage, d'autant que la position annoncée du danger (47°29,914 N – 002°38,6 30 W) est très proche du socle de la balise bâbord (115 m) heurté par *LA MELODIE DES MERS*.

La carte 7135 est la carte de plus grande échelle (échelle 1/15 000). Elle est donc la plus adaptée à la navigation en eaux resserrées. La carte papier 7033 et la carte ENC FR402280, qui en est issue, couvrent également la zone, mais partiellement et à plus petite échelle (1/50 000). Ces documents sont à jour de l'information nautique.

La confusion entre les deux balises par le rédacteur de l'AVURNAV n'est donc pas retenue comme un facteur contributif de l'accident. De plus, les marins professionnels du secteur savaient que les deux balises bâbord étaient endommagées.

## 7.4 Autres facteurs

### 7.4.1 Délai des interventions des Phares et Balises

Pour une période de référence de 4 ans, la subdivision du Morbihan a évalué à 55 jours le temps écoulé entre le signalement et le rétablissement d'un équipement défectueux. Ce délai ne tient pas compte de la cinquantaine d'ouvrages présentant un danger immédiat pour la navigation, s'ils sont en avarie ou déradés, pour lesquels les opérations de rétablissement sont prioritaires.

Le délai de 4 semaines qui s'est écoulé entre le signalement de la détérioration de la balise et l'accident ne constitue pas un dysfonctionnement et ne s'écarte pas des pratiques habituelles des Phares et Balises. De ce point de vue, même si ce délai peut paraître important, il n'est pas retenu comme facteur contributif de l'accident.

### 7.4.2 Recensement des défauts de balisage

Les informations proviennent des ports. Les Phares et Balises ne sont pas tenus de vérifier leur exactitude « sur le terrain » avant de lancer le processus de rétablissement.

## 8 SYNTHÈSE

- Le patron de *LA MELODIE DES MERS* est familier de ce passage.
- La navigation du retour de pêche est effectuée sous pilote automatique et sans veille permanente depuis la passerelle.
- Le marin décédé ne savait pas nager et ne portait pas de VFI.
- La 1<sup>ère</sup> balise bâbord d'entrée du chenal est pliée et est visible ; la 2<sup>ème</sup> est cassée.
- Confusion de l'AVURNAV entre les balises bâbord « Est » et « Nord » d'entrée du chenal.
- Le danger pour la navigation à l'entrée du chenal est toutefois mentionné.
- Le délai d'intervention des Phares et Balises a été inférieur à la moyenne de 55 jours recensée ces quatre dernières années.

## 9 ACTIONS ENTREPRISES

### 9.1 Par les phares et balises

- La subdivision du Morbihan a entrepris une étude concernant les réparations provisoires (signallement par AVURNAV) et la problématique du « marquage » des balises endommagées.
- Le balisage de l'entrée du chenal de la rivière Pénerf a été rétabli ; la structure de la balise « Nord » a été renforcée, sans modifier son aspect extérieur.

## 10 RECOMMANDATIONS

Le *BEA*mer rappelle :

### Aux patrons des navires de pêche :

- Qu'ils doivent appliquer avec rigueur la Règle 5 de COLREG (veille visuelle et auditive permanente et appropriée).
- Qu'ils doivent s'assurer que le VFI est porté par toutes les personnes présentes à bord de leur navire, dans les conditions fixées par le décret 2007-1227 du 21 août 2007 ; à ce titre, leur rôle est de « montrer l'exemple ».

### Aux navigateurs :

- Que les cartes ENC sont produites à partir des cartes papier ; elles suivent les mêmes principes de représentation de l'information nautique et de gammes d'échelle ; elles sont mises à jour quasi simultanément.
- Que toutes les cartes ENC ne sont pas encore disponibles à toutes les échelles et sur toutes les zones (cas de la zone de la Rivière Pénerf couverte partiellement par la carte ENC 402280).
- Que l'utilisation d'une carte papier ou ENC appropriée et à jour est impérative.



Le *BEA*mer recommande :

**Aux patrons des navires de pêche :**

- De réserver la navigation sous pilote automatique aux zones situées en dehors des chenaux étroits et des eaux resserrées.

**A l'Administration responsable du balisage :**

- De se doter de la capacité de réduire les délais d'intervention sur le balisage défectueux, notamment lorsqu'il constitue un danger pour la navigation.
- De clarifier la désignation des balises latérales, en généralisant le principe de numérotation paire – impaire déjà en vigueur dans les grands chenaux.

# LISTE DES ANNEXES

**A. Décision d'enquête**

**B. Cartographie**

**Décision d'enquête**



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** le décret du 27 septembre 2007 portant délégation de signature (Bureau d'enquêtes sur les événements de mer) ;
- Vu** le SITREP SAR OMI NMR 314 établi le 25 avril 2008 par le CROSS Etel ;

DECIDE

**Article 1** : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant le chavirement du fileyeur *LA MELODIE DES MERS* et la disparition d'un marin survenus le 25 avril 2008 à l'entrée de la rivière de Penerf.

**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 de l'Écologie,  
de l'Énergie,  
du Développement durable,  
et de l'Aménagement  
du Territoire

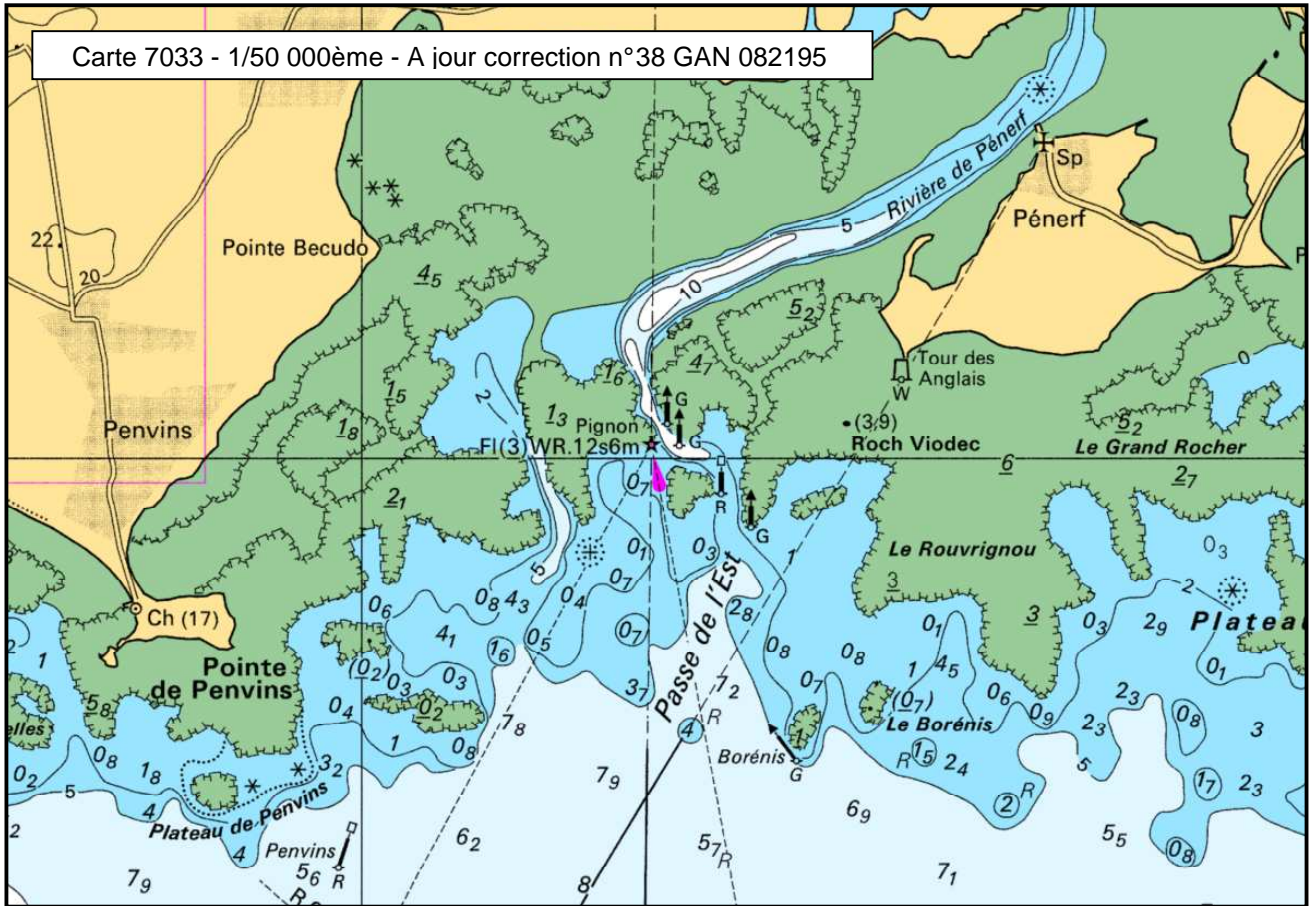
BEAmer

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@developpement-durable.gouv.fr

L'Administrateur Général des Affaires maritimes  
Jean-Marc SCHINDLER

**Cartographie**

Carte 7033 - 1/50 000ème - A jour correction n°38 GAN 082195

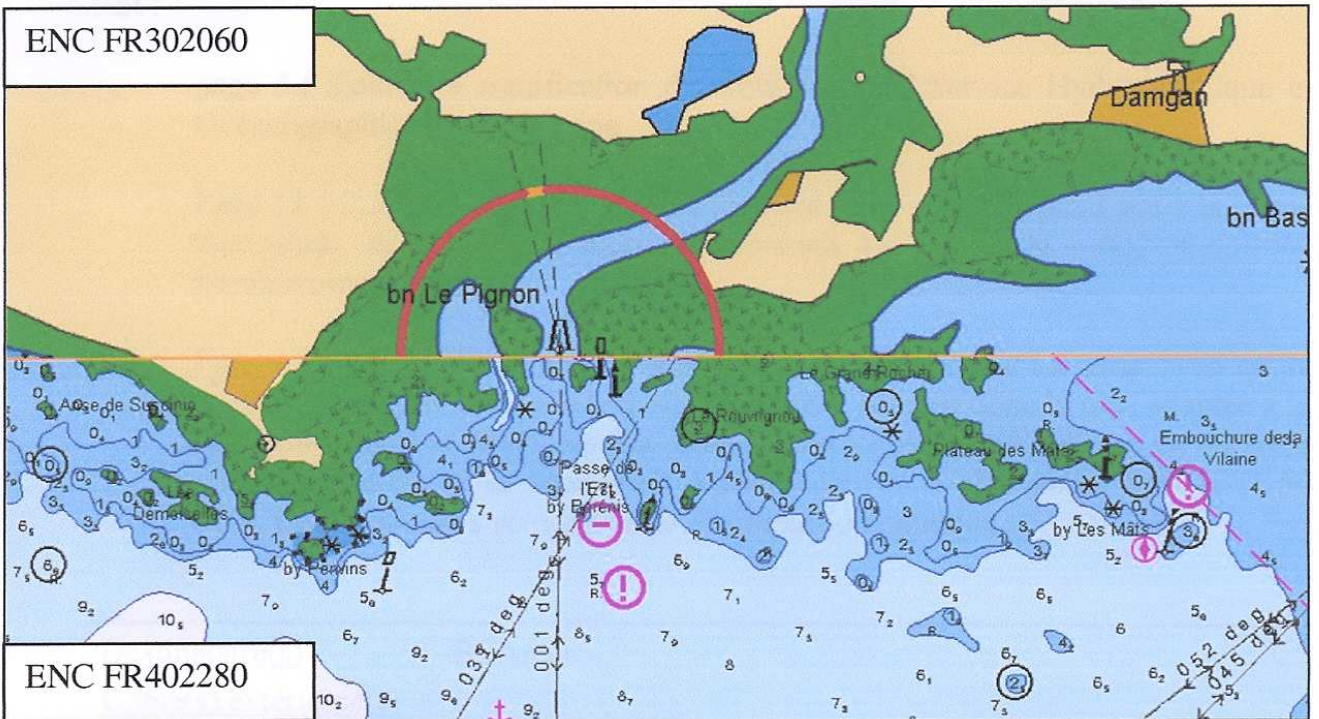


Couverture ENC :

L'échelle de compilation de l'ENC FR302060 est 1/160 990.

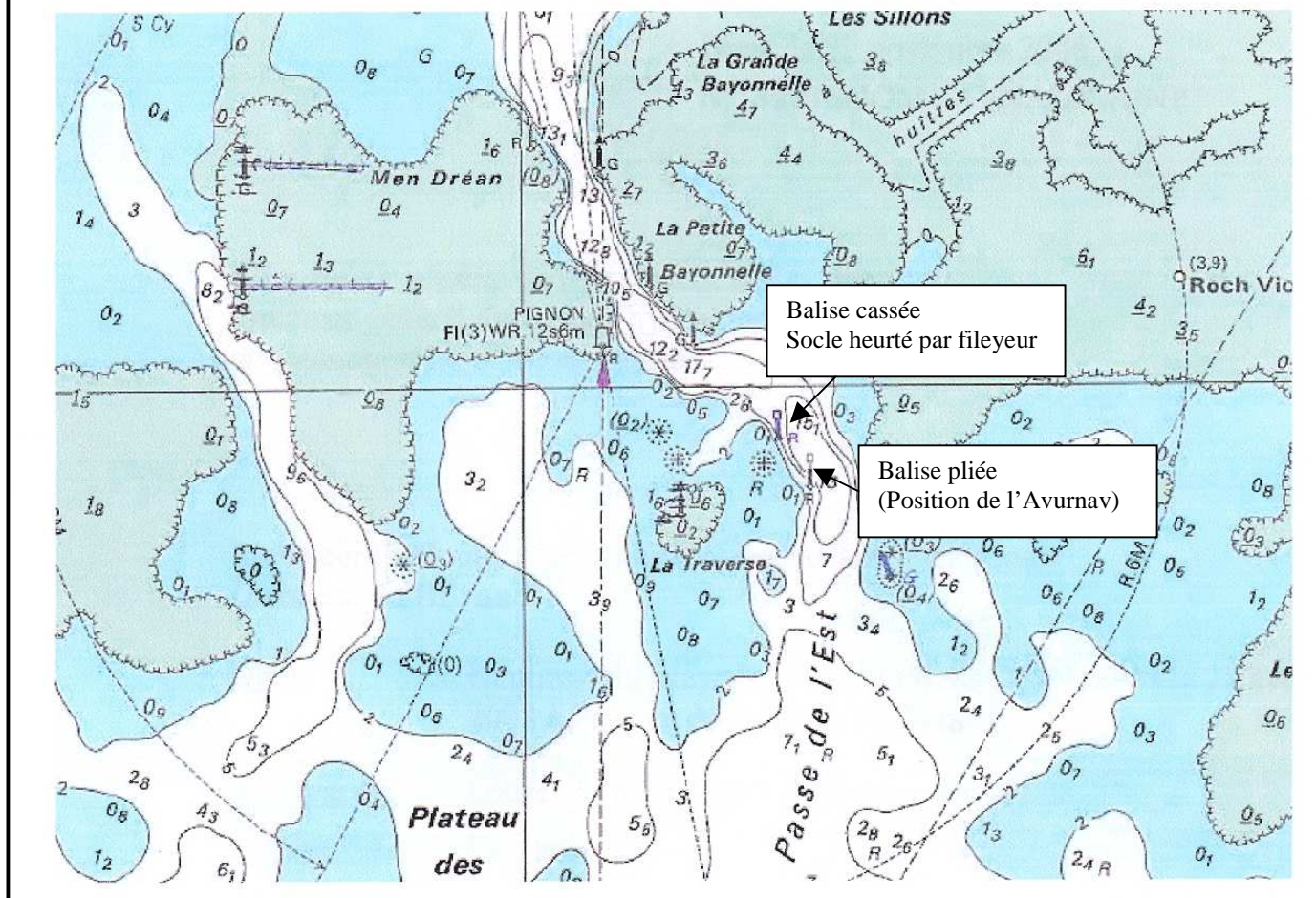
L'échelle de compilation de l'ENC FR402280 est 1/50 225.

ENC FR302060



ENC FR402280

Extrait de la carte 7135 à jour correction n°5 GAN 074523 :











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