



Rapport d'enquête

**Chavirement du navire GALEA
le 28 novembre 2022, sur l'étang de Berre
(une victime)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : juillet 2023

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.

Ce rapport n'a pas été rédigé, en ce qui concerne son contenu et son style, en vue d'être utilisé dans le cadre d'actions en justice.

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.

1	Résumé	Page	4
2	Informations factuelles		
2.1	Contexte	Page	4
2.2	Navire	Page	5
2.3	Équipage	Page	5
2.4	Accident	Page	6
2.5	Intervention	Page	6
3	Exposé	Page	7
4	Analyse	Page	8
4.1	Incident de pêche entraînant une perte de stabilité	Page	9
4.2	Impossibilité pour les naufragés de transmettre l'alerte	Page	9
4.3	épuisement du matelot lors de la tentative de rejoindre le rivage à la nage	Page	10
5	Conclusion	Page	10
6	Enseignements	Page	11
7	Recommandation	Page	11
	Annexes		
A.	Liste des abréviations	Page	12
B.	Décision d'enquête	Page	13
C.	Navire	Page	14
D.	Cartographie	Page	15

1 Résumé

Le 28 novembre 2022 aux alentours de 11 heures du matin, dans l'étang de Berre, à environ 300 mètres au large du port de Jonquières (commune de Martigues), le navire de pêche GALEA a chaviré pendant que l'équipage remontait un filet de pêche à anguilles. Ce chavirement a entraîné la chute à la mer des deux membres d'équipage, à savoir le patron-armateur et le matelot. Après avoir réussi à monter sur la coque retournée du navire, ils ont entrepris de regagner la côte en nageant, sans disposer d'aides à la flottabilité. Malheureusement, le matelot s'est noyé pendant la traversée. Son corps immergé a été retrouvé par les plongeurs, après recherches, le jour-même. Le patron a réussi à atteindre la digue du port de Jonquières et a été pris en charge par les secours. L'épave du navire est restée immobilisée dans les engins de pêche sur les lieux du naufrage.

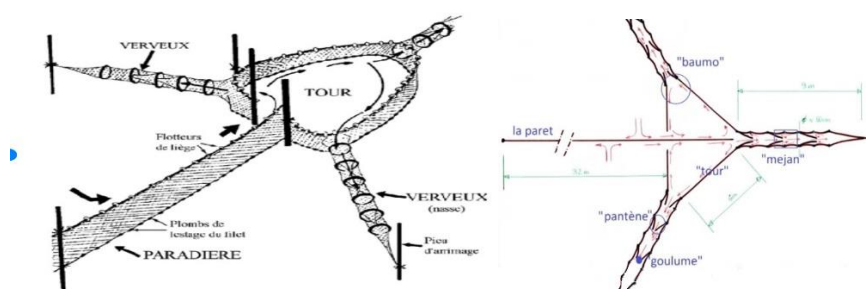
Le BEA mer émet deux enseignements.

2 Informations factuelles

2.1 Contexte

L'exploitation du navire se limite aux eaux de l'étang de Berre où il effectue exclusivement la pêche à la "trabaque", qui est l'appellation de l'installation fixe utilisée pour pêcher l'anguille. Cette pêche s'effectue à moins d'un mille de la côte. Les installations fixes sont positionnées à des emplacements précis, déterminés par tirage au sort au sein de la prud'homie de pêche de Martigues. Il existait, pour l'année 2022, 46 licences de pêche à l'anguille dans l'étang de Berre délivrées par le CRPMEM PACA.

La trabaque est composée d'une paradière (filet droit qui sert à bloquer et guider le poisson vers le fond du piège) et de filets verveux (enchaînement de pièges qui empêche le retour des poissons), posés au fond de l'eau. Les pêcheurs titulaires d'une licence de pêche à l'anguille viennent régulièrement relever leurs filets afin de les nettoyer et récupérer les anguilles prises dans ces filets (ce sont des ancres aux trois extrémités des filets et non des piquets).



2.2 Navire

- Immatriculation : MT 357343
- Longueur hors-tout : 4,67 m
- Largeur : 1,80 m
- Puissance : 30 kW
- Année de construction : 1967
- Matériau : plastique



Le dernier permis de navigation de ce navire non-ponté, a été délivré le 6 juillet 2018 à l'issue d'une visite spéciale de coque, la fin de validité du permis de navigation avait été fixée au 10 octobre 2022.

Avant cette visite spéciale de coque, la dernière visite périodique de sécurité a été effectuée le 10 juillet 2017 par le CSN de Marseille.

Le permis de navigation du navire délivré pour une 5^{ème} catégorie (eaux abritées), spécifiait les conditions et les limitations d'exploitation de ce navire. La stabilité a été approuvée sur la base d'une évaluation de la hauteur métacentrique (GM) par la méthode de la période de roulis de 0,99 m, pour les conditions d'exploitation suivantes :

- matériel de pêche + pontée : maximum 180 kg ;
- nombre maximal de personnes à bord : deux membres d'équipage ;
- distance minimale entre le haut du pavois et la surface de l'eau : 600 mm.

La drome de sauvetage est composée d'une bouée couronne avec feu à retournement et de deux brassières.

2.3 Équipage

L'équipage est composé de deux personnes.

Le patron-armateur est âgé de 29 ans. Il est détenteur du brevet de capitaine 200 pêche. Il est entré dans la profession en 2014.

Le matelot était âgé de 48 ans, il était titulaire depuis 1996 du certificat d'initiation nautique et du permis de conduire les moteurs. Il était entré dans la profession en 1992.

2.4 Accident

Heure locale TU + 1

L'accident se produit le **28 novembre 2022** vers **11 heures** à la position 43° 24,25 N - 005° 03,56 E, soit à environ 300 mètres au nord du port de Jonquières.

Le navire de pêche GALEA chavire lors d'une opération de relevage de son filet de pêche. Les deux membres d'équipage sont projetés à la mer mais parviennent à remonter sur la coque retournée du navire. Au bout d'une trentaine de minutes, au cours desquelles les deux marins n'ont pas réussi à alerter les autres pêcheurs sur zone, ils décident de regagner le rivage à la nage. Lors de leur traversée, le matelot montre rapidement des signes de fatigue, puis d'épuisement. Il finit par perdre connaissance malgré l'assistance de son patron. Après une ultime tentative de ce dernier pour maintenir son matelot en surface, le matelot finit par lâcher prise et disparaît par 4,50 mètres de fond. Le patron réussit à regagner la digue d'où il peut héler un plaisancier qui donne l'alerte au CROSS La Garde à **11h55**.

2.5 Intervention

Dès que le CROSS La Garde a été prévenu, il a immédiatement pris les mesures suivantes (chronologie en heure locale TU + 1) :

À 11h58 - engagement du semi rigide SNS 682 "San Christ" de la station SNSM de Martigues pour recherche et sauvetage (SAR).

À 12h05 - diffusion d'un message "mayday relay".

À 12h16 - La SNS 682 arrive sur zone, le patron naufragé est pris en charge et signale à la SNS 682 qu'une deuxième personne est à l'eau et aurait disparu.

À 12h23 - engagement de l'hélicoptère "dragon 131" de la Sécurité civile pour SAR

À 12h24 - engagement des moyens nautiques "Etis" et "Eis" de Port de Bouc du BMPM ainsi que d'un semi-rigide du SDIS 13 pour recherches subaquatiques.

À 12h37 - début des recherches par les moyens du BMPM.

À 12h40 - demande de renforts des plongeurs du SDIS 13 par le BMPM.

À 12h54 - hélicoptère "dragon 131" sur zone - début de recherches.

À 14h00 - fin de la zone de recherche par l'hélicoptère "dragon 131" : recherches infructueuses.

À 14h05 - début des recherches par les palanquées de plongeurs du SDIS 13.

À 14h30 - le matelot disparu est retrouvé par les plongeurs et récupéré par la SNS 682. Le matelot sera déclaré décédé.

L'épave du navire est restée immobilisée dans les engins de pêche sur les lieux du naufrage. Elle sera renflouée et ramenée sur le terre-plein du port des Jonquières à Martigues.

3 Exposé

L'activité de pêche du GALEA se pratique dans l'étang de Berre. Il s'agit d'une vaste lagune d'eau saumâtre de 20 kilomètres de long, 16,5 kilomètres de large et 9,5 mètres de profondeur maximale. L'étang de Berre constitue un espace abrité par rapport aux effets directs de la mer, il n'est relié au golfe de Fos que par le canal de Caronte. Il demeure néanmoins exposé aux vents qui peuvent créer des conditions de mer parfois agitées.

Le **28 novembre 2022 à 10h00** : appareillage du GALEA avec son équipage composé du patron et son matelot vers le lieu de pêche situé à environ 300 mètres au nord du port de Jonquières.

À leur arrivée sur zone, l'équipage entame la remontée du filet à l'aide du vire filet situé sur l'avant tribord du navire, afin de nettoyer le filet et de récupérer les anguilles prises dans les mailles.

Le vire filet ne parvient pas à relever le filet, il se bloque : le navire est immobilisé sur place par le filet retenu au fond.

Compte tenu du fait que le filet est retenu au fond par des ancrs, il entrave le navire, ce qui provoque une assiette fortement négative et fait plonger l'avant dans l'eau.

Afin de remédier à cette situation dangereuse, le patron décide de couper le filet pour redonner au navire sa stabilité normale. Le patron demande au matelot qui est à la manœuvre de mettre en avant afin de donner du mou au filet et faciliter ainsi sa découpe. Mais au moment où le patron tente de couper le filet pour libérer le navire, celui-ci embarque successivement deux vagues par l'avant qui le font chavirer.

Les deux marins sont projetés à la mer et réussissent à remonter sur la coque retournée du navire.

Ils essaient d'alerter, en faisant des gestes avec les bras, les différents navires de pêche qui se trouvent à ce moment-là dans le chenal d'entrée du port de Jonquières. Mais, malgré leurs efforts, aucun navire n'aperçoit leurs signaux.

Le matériel de sécurité (VHF portative, EPI contre la noyade, fusées de détresse) est rangé dans un bidon étanche resté à l'intérieur du navire, en conséquence de quoi les deux marins ne peuvent s'en servir.

Le téléphone portable du patron était posé sur le pupitre du poste de pilotage et il n'a pu, de ce fait, l'utiliser afin de donner l'alerte.

Au bout de trente minutes, au cours desquelles les deux marins n'ont pas réussi à se faire repérer par les autres pêcheurs sur zone, ils décident de se mettre à l'eau en vue de gagner le rivage à la nage. Au préalable ils retirent leur ciré, leur vareuse et leurs bottes, pour nager plus facilement. La distance à parcourir à la nage est d'au moins 300 mètres.

Les conditions météorologiques fournies par Météo France sont les suivantes: vent d'ESE force 4 (11 à 16 nœuds) ; mer 2 ; visibilité : 10 milles ; nébulosité 8/8 ; température de l'eau : 15 ° C ; température de l'air : 11 ° C.

Le matelot montre rapidement des signes de fatigue, puis d'épuisement. Il commence à avaler de l'eau ne parvenant pas à conserver la tête hors de l'eau. Il finit par perdre connaissance malgré l'assistance de son patron.

Après une ultime tentative du patron pour tenter de maintenir son matelot en surface, ce dernier lâche prise et coule.

Le patron nage jusqu'à la digue de protection du port de Jonquières, en s'aidant par deux fois de bidons de signalisation des filets, sur lesquels il s'accroche pour se reposer un peu.

Après avoir rejoint la digue, il marche pendant plusieurs minutes sur les enrochements, il parvient à héler un plaisancier qui contacte les secours.

Le patron est récupéré sur la digue, il indique aux sauveteurs la dernière position de son matelot afin qu'ils entament des recherches pour le retrouver.

Le patron est pris en charge par les secours à terre et il est conduit à l'hôpital de Martigues.

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 BEAmer a établi la séquence des événements ayant entraîné les accidents, à savoir :

1. **Incident de pêche entraînant une perte de stabilité**
2. **Impossibilité pour les naufragés de transmettre l'alerte**
3. **Épuisement du matelot lors de la tentative de rejoindre le rivage**

Dans cette séquence, les événements dits perturbateurs (événements déterminants ayant entraîné les accidents et jugés significatifs) 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 (**facteurs contributifs**). 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 (**lacunes de sécurité**).

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 Incident de pêche entraînant une perte de stabilité

Le GALEA, petit navire de pêche de 4,67 mètres de long, exposé à un vent bien établi (11 à 16 nœuds) et une mer peu agitée, s'est trouvé momentanément en difficulté lorsque le vire filet s'est bloqué pendant le relevage d'une des extrémités de la trabaque.

L'impossibilité de relever correctement l'installation de pêche peut avoir plusieurs causes :

- une éventuelle avarie du vire filet ;
- une des queues de l'installation fixe retenue sur le fond ;
- le filet mal positionné dans le vire filet provoquant son blocage.

Quelle que soit la cause, le GALEA s'est retrouvé entravé par le filet fixe qu'il tentait de remonter à bord. Sa proue s'est enfoncée, cette position l'a rendu vulnérable. Deux vagues embarquant sur le pont ont achevé de dégrader la stabilité de l'embarcation qui a fini par chavirer.

Ce chavirement qui a pour origine un simple incident de pêche, montre le peu de marge de manœuvre de ces bateaux de petite taille, dans leur activité à risque que constitue le relevage d'installation fixe.

4.2 Impossibilité pour les naufragés de transmettre l'alerte

Dans un premier temps, l'accident n'a pas eu de conséquence dramatique, puisque les marins ont pu se hisser sur la coque retournée qui se maintenait à flot.

Cette situation bien que précaire, leur permettait d'attendre les secours. Cependant ils se sont trouvés dans l'impossibilité de donner l'alerte, que ce soit en direction des différents navires opérant dans la zone concernée ou bien au CROSS par VHF ou par téléphone.

Le patron avait embarqué une VHF portative, bien que cet équipement ne soit pas obligatoire en 5^{ème} catégorie. Malheureusement, le matériel de sécurité, dont la VHF portative et les fusées de détresse, était stocké dans un bidon étanche et n'était plus à portée de main de l'équipage puisqu'il était resté sous la coque retournée.

Aucun des membres d'équipage n'était doté de balise individuelle (MOB), cet équipement aurait permis un déclenchement d'alerte vers la terre.

L'impossibilité pour les naufragés de transmettre l'alerte, a été un des arguments dans la prise de décision de regagner le rivage à la nage.

4.3 Épuisement du matelot lors de la tentative de rejoindre le rivage à la nage

Les marins travaillaient sur le pont d'un petit navire sans être munis d'un équipement de protection individuel contre le risque de noyade. Les conditions météorologiques défavorables augmentaient pourtant le risque de chute à la mer.

Les navires de pêche étaient tous rentrés, le vent fraîchissait, les marins n'avaient pas de possibilité d'alerter et se refroidissaient. Ils se trouvaient à une relative proximité de la côte. L'équipage fait le choix de quitter l'embarcation retournée pour tenter de rejoindre le rivage à la nage malgré le vent de face.

Si le patron avait les capacités physiques de rejoindre la terre, il n'en était pas de même du matelot. Le patron ne voulait pas l'abandonner seul sur le refuge précaire que constituait la coque du GALEA.

Le patron a soutenu son matelot jusqu'aux limites de ses propres forces. Il s'est lui-même mis en danger. Lorsque le matelot a lâché prise, le patron a puisé dans ses ultimes ressources pour réussir à regagner la digue.

5 Conclusion

Une succession d'événements a conduit au chavirement du GALEA et au décès par noyade du matelot.

Un incident durant le relevage de l'installation fixe de type trabaque a immobilisé l'embarcation.

Le navire s'est trouvé en situation délicate, la proue plongeant dans l'eau à cause de l'entrave par le filet de pêche. L'embarquement de deux vagues a provoqué le chavirement du navire.

Plusieurs facteurs, en particulier l'impossibilité de donner l'alerte, ont poussé l'équipage à se lancer dans une tentative de rejoindre le rivage à la nage sans aucune aide à la flottabilité. Malgré le soutien constant du patron, le matelot n'a pu regagner la côte.

6 Enseignements

1. 2023-E-20 : abandonner un support flottant stable, pour rejoindre la côte à la nage, constitue une prise de risque importante même à proximité du rivage.
2. 2023-E-21 : une aide à la flottabilité aurait permis au matelot de rester en surface.

7 Recommandation

Le *BEA*mer n'émet pas de recommandation invitant une personne morale ou physique à respecter la réglementation, celle-ci étant par nature obligatoire.

Une recommandation de sécurité ne doit en aucun cas faire naître une présomption de responsabilité ou de faute.

Liste des abréviations

- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
- BMPM** : Bataillon des marins-pompiers de Marseille
- CROSS** : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
- CRPMEM** : Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins
- CSN** : Centre de sécurité des navires
- EPI** : Equipement de protection individuel
- GM** : Hauteur métacentrique
- MOB** : « *Man over board* », balise individuelle
- PACA** : Provence Alpes Côte d'Azur
- SAR** : *Search and rescue*
- SDIS** : Service départemental d'incendie et de secours
- SNSM** : Société nationale de sauvetage en mer
- VHF** : *Very high frequency*

Décision d'enquête

Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le 07 Déc. 2022

N/réf. : BEAmer 012

D é c i s i o n

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

VU le Code international pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer adopté par l'Organisation Maritime Internationale ;

VU la Directive 2009/18/CE relative aux investigations sur les événements de mer ;

VU le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 qui concernent les dispositions communes relatives à l'enquête technique et à l'enquête de sécurité après un accident ou un incident de transport ;

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 chavirement du navire de pêche GALEA (MT357343) survenu le 28 novembre 2022 sur l'étang de Berre (une victime).

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 susvisés du Code des transports et de la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
François-Xavier RUBIN DE CÉRVEN
Directeur du BEAmer

Secrétariat d'État chargé de la mer

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

Navire

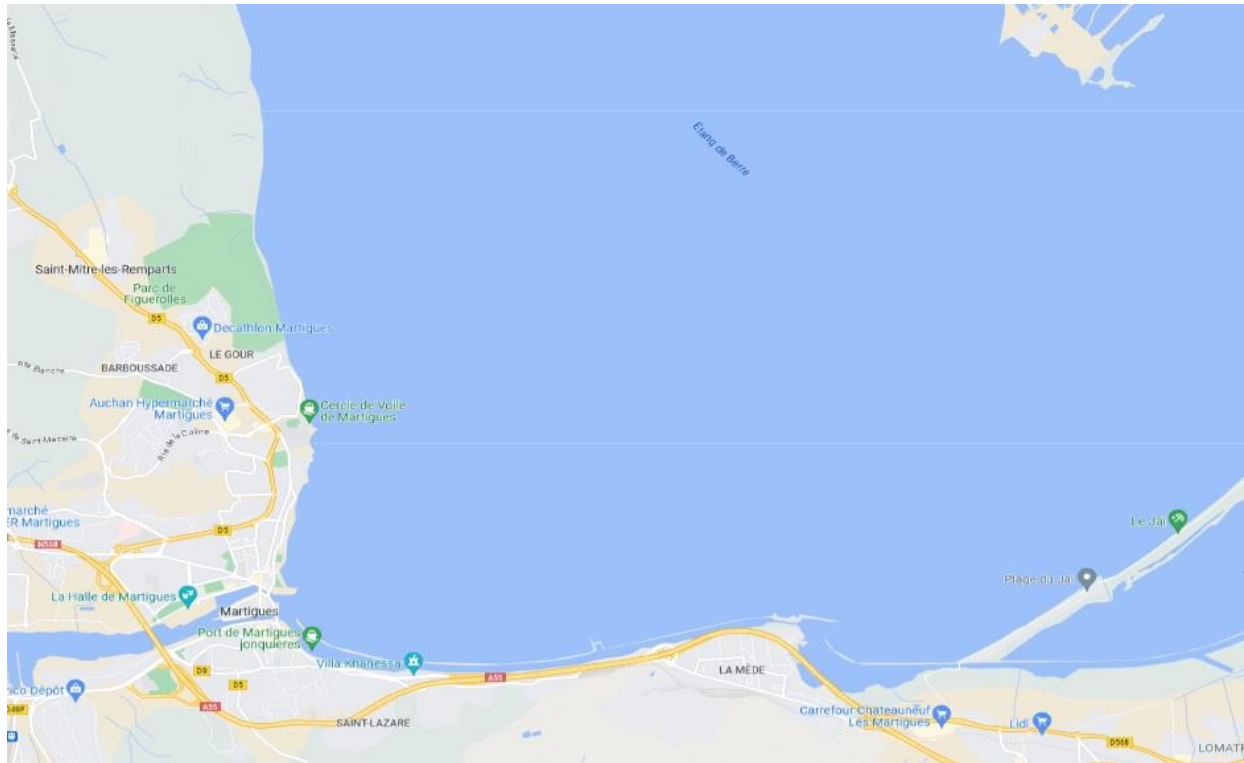


Image BEAMer



Image BEAMer

Cartographie





Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer)

Arche sud

92055 LA DEFENSE CEDEX

Téléphone : **+33 (0)1 40 81 38 24**

Adresse électronique : bea-mer@developpement-durable.gouv.fr

Site web : www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

