



Rapport d'enquête

**Chavirement du navire de pêche LE MELANY
le 27 mars 2023, sur l'étang de Leucate
(une victime)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : janvier 2024

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.

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.

Conformément au deuxième alinéa du paragraphe 1. de l'article 14 de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes, le rapport est présenté selon un modèle qui incorpore des éléments pertinents contenus dans l'annexe I de cette même directive.

Navire



Figure 1- LE MELANY, avant et arrière

Caractéristiques principales du navire

- LE MELANY
- Immatriculation : PV 933047
- Longueur HT : 8 m
- Largeur : 3,25 m
- Jauge brute (UMS) : 1,95
- Propulsion : 147 kW
- Coque : Polyester epoxy
- Construction : 2017

Zone de pêche



Figure 2- Carte Etang de Leucate

La lagune de Salses-Leucate s'étend selon un axe nord-sud, parallèle à la côte, sur une longueur de 14 kilomètres et 6,5 kilomètres dans sa plus grande largeur. C'est le second plus grand étang (5 400 ha) du Languedoc-Roussillon après Thau.

Cette lagune est caractérisée par une faible profondeur (3,5 m au maximum) et une eau saumâtre, à salinité et température variable.

L'étang est en communication avec la mer par 3 graus (canaux) artificiels.

Le grau Saint-Ange, situé à l'extrémité Sud-Est de la lagune abrite divers bassins à usage plaisancier ainsi qu'un petit port côté mer, destiné aux pêcheurs professionnels.

Suivant la météo, LE MELANY pratique son activité côté étang ou côté mer. Le jour du naufrage, il est parti de Port Saint-Ange pour relever ses filets dans l'étang, entre Port-Barcarès et Port-Leucate.

Équipage

LE MELANY est armé par une personne seule.

Le patron était âgé de 30 ans ; il était titulaire du CACPP (Certificat d'Aptitude au Commandement à la Petite Pêche) depuis 2015 et des certificats de formation professionnelle associés.

Il était patron sur LE MELANY dont il était le propriétaire depuis février 2017.

Il avait exercé les fonctions de matelot sur plusieurs navires depuis 2010.

Son aptitude médicale était à jour et valide pour encore 18 mois.

Les faits

Heures locales (UTC + 2)

Météo

Vent de Nord-Ouest force 5, mer 3 (prévisions météo France).

Sur la zone de pêche, les témoins constatent une forte tramontane avec des rafales à 100km/h, une mer courte et hachée levant à plus d'1,50 mètres.

L'eau de l'étang est à 10°C et l'air est à 12°C.

Le **27 mars 2023 à 07h20**, LE MELANY appareille de Port Saint-Ange pour rejoindre sa zone de pêche, située sur l'étang de Leucate.

Vers **10 heures**, le patron appelle un de ses collègues par téléphone lui signalant qu'il préfère rentrer à Leucate et lui demande de venir le chercher.

L'ami du patron arrivé à Leucate ne voit pas LE MELANY au port, mais aperçoit en scrutant l'étang d'un pont, un navire retourné avec antifouling noir. Il donne immédiatement l'alerte à la capitainerie de Port-Leucate.

À **10h28**, le port relaie l'alerte au CROSS.

À **10h30**, un moyen nautique de la capitainerie de Port-Leucate se rend sur zone.

Dans le même temps un appel du premier prud'homme de la mer vers la SNSM signale qu'un pêcheur de Port-Barcares a chaviré.

À **10h41**, le moyen nautique de la capitainerie de Port-Leucate confirme la présence d'un navire de pêche chaviré à la position $\varphi = 42^{\circ}50',36$ N et $G = 003^{\circ}00',30$ E (à 4,9 milles dans le 202° du

sémaphore de Leucate). Il s'agit bien du navire de pêche LE MELANY et il n'y a personne dans les environs.

À 10h46, le semi-rigide SNS658 de la SNSM est engagé avec des nageurs sauveteurs à bord pour effectuer une mission de recherche et sauvetage.

À 10h48, diffusion d'un message MAYDAY RELAY et à 10h54 le semi-rigide des pompiers est engagé.

À 10h55, le semi-rigide SNS658 appareille et à 10h57 l'hélicoptère de la sécurité civile Dragon 34 est engagé.

La brigade nautique de Saint-Cyprien apporte son concours à 11h27 et tous les moyens disponibles sont sur zone.

À 12h22, la SNS658 signale que la visibilité dans l'eau est mauvaise mais tente de retourner le navire chaviré.

À 12h42, Dragon 34 a terminé d'investiguer sa zone de recherche et est libéré.

À 13h06, la SNS658 signale que le redressement de la coque du navire LE MELANY est impossible en raison de la présence des filets. Les plongeurs tentent cependant d'accéder à la cabine de pilotage.

À 13h46, toutes les tentatives ayant échouées, la SNS658 ramène les plongeurs à quai.

À 14h32, la vedette de la capitainerie remarque que LE MELANY n'est plus retenu par ses filets et tente, sans succès, un premier remorquage.

À 14h45, la station SNSM informe que les conditions météorologiques permettent désormais d'engager la vedette de 2ème classe SNS275.

À 16h24, la SNS275 parvient à passer une remorque et commence le remorquage.

L'hélicoptère de la gendarmerie de Montpellier est engagé pour recherche de corps.

À 17h29, la remorque casse et le navire, toujours retourné, s'échoue. La SNS275 essaye de passer à nouveau la remorque mais n'y parvient pas en raison des conditions météorologiques.

À 18h15, les opérations restant infructueuses, la suspension des recherches est décidée.

À 18h29, une nouvelle tentative de remorquage est effectuée avec mise à l'eau des nageurs SNSM.

À 18h39, le déséchouement est réussi et le remorquage reprend.

À 18h54, le remorquage prend fin et les manœuvres de grutage peuvent débuter.

À 19h06, le navire LE MELANY est gruté et sorti de l'eau mais aucune présence humaine n'est à bord.

La brigade nautique de Saint-Cyprien reprend les recherches le lendemain et le corps du patron est retrouvé reposant sur le fond sur la zone du naufrage le 29 mars 2023.



Figure 3- Grutage du navire LE MELANY hors de l'eau

Observations / Analyse

La situation météorologique a été difficile sur la période. Les pêcheurs sont peu sortis dans les jours précédents l'événement. Le jour de l'accident, la Tramontane (vent sec avec rafales violentes, de nord-ouest) s'est levée et les quelques pêcheurs qui étaient sur l'étang ont préféré rentrer.

Quand la Tramontane souffle, sur des fonds réduits comme l'étang de Leucate, l'eau lève rapidement avec une mer très courte et hachée. Le matin de l'accident, il y a eu rapidement 1,50 mètres de hauteur de vague et les algues, vase et saletés sont remontées en surface et peuvent être récupérés dans les filets des pêcheurs et venir obturer partiellement les sabords de décharge.

Le navire LE MELANY est parti en pêche le matin au lever du jour avec trois conteneurs poubelles vides pour stocker les filets.

Il a été retrouvé avec environ 600 mètres de filets à l'eau et le filet engagé dans le vire-filet.

Il était en cours de virage quand il a chaviré.

Etant seul à bord, le patron doit se positionner au poste déporté de commande machine et vire-filet, actionner la commande de mise en œuvre du vire-filet et aider à l'embarquement du filet.

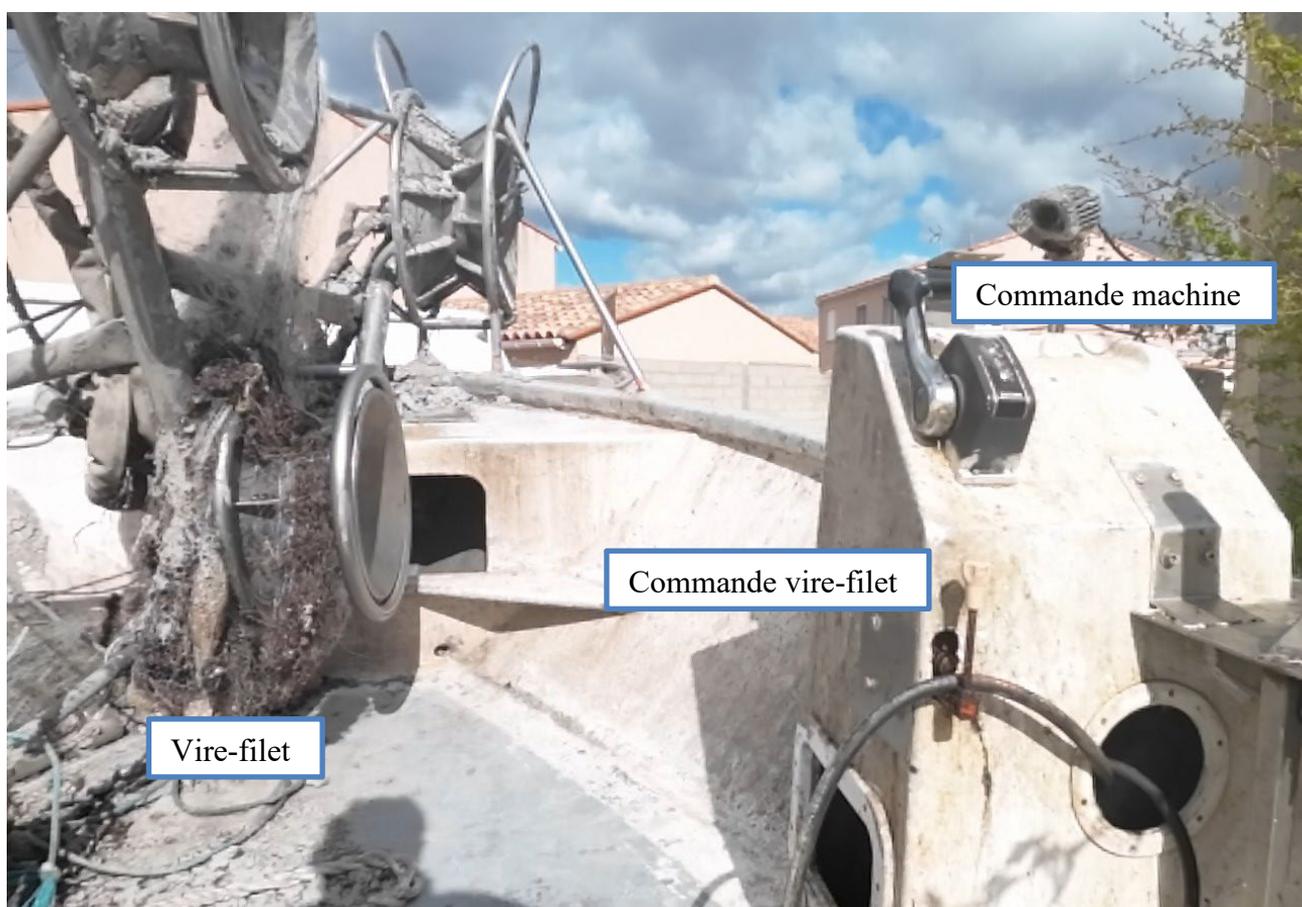


Figure 4- Poste de commande déporté et vire filet

Le corps du patron a été retrouvé reposant sur le fond, sur le ventre. Le patron était équipé d'un ciré intégral (veste et salopette) doublé de polaire. Ses bottes de travail n'étaient plus aux pieds mais retrouvées à proximité sur le fond. La tête présentait une plaie à l'arcade côté droit. L'examen de corps a révélé que la cause du décès était la noyade. L'absence de crispation et de rictus laisse penser qu'il a perdu conscience avant de se noyer. Compte tenu de la plaie à la tête, la perte de conscience est sans doute consécutive à un choc. De plus il n'a pas été trouvé de traces sur les doigts et les ongles qui indiqueraient une lutte pour remonter à bord.

Il ne portait pas son VFI et le MOB AIS qui ont été retrouvés rangés dans un sac plastique et entreposés dans la cabine de pilotage.

Plusieurs explications peuvent être proposées pour reconstituer l'accident. Voici les hypothèses avancées par le *BEA*mer :

Le patron est sorti sur l'étang pour récupérer ses filets posés auparavant ainsi que le résultat de sa pêche.

La Tramontane a rapidement fraîchi, faisant lever la mer mais il a préféré terminer sa pêche.

En remontant le filet, il est probable que de la vase, des algues et d'autres sédiments, se soient répandus dans le navire obturant partiellement les sabords de décharge situés sur l'arrière, rendant difficile l'évacuation d'eau.

La mer hachée, courte et de hauteur importante pour la taille du LE MELANY a pu provoquer des mouvements désordonnés du navire.

- 1- Le patron a basculé par-dessus bord après avoir été étourdi par un choc à la tête à la suite d'une perte d'équilibre, ou d'un malaise. Non équipé de VFI, inconscient, il s'est noyé. Les bottes ont pu être perdues dans l'eau.
- 2- Alternativement, la proximité des bottes retrouvées à côté du corps pourrait laisser penser qu'elles ont été retirées volontairement une fois tombé à l'eau, avant que le marin ne perde conscience à la suite d'un choc contre la coque et se noie.

Dans ces deux cas, le navire, livré à lui-même, a embarqué de l'eau qui n'a pu être suffisamment évacuée par les sabords de décharge. Il a alors chaviré et a été retenu par le filet toujours à l'eau.

- 3- Le navire chavire sous l'effet conjugué de l'accumulation de vase, de l'action du vire-filet et de la mer, le marin se retrouve à l'eau. Au cours du chavirage, il prend un choc à la tête et se noie.



Figure 5- Arrière du pont

Remarque

Sur recommandation du BEAmer, l'administration en charge de la sécurité des navires avait modifié la réglementation pour rendre obligatoire le port de MOB sur certains navires. La division 219, annexe du Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, modifié précise :

« Dans le cas d'un navire reconnu apte par l'autorité compétente à l'exploitation par un marin seul, indépendamment de l'équipement ou non du navire en radiobalise de pont, afin de permettre au marin de signaler sa détresse en cas de chute à la mer, et de faciliter son repérage par les secours, un dispositif d'homme à la mer (MOB - Man Over Board), est porté en permanence.

Le MOB est approuvé conformément à la Directive 2014/53/UE (dite Directive RED) du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques (marquage CE). Il possède les fonctions AIS et ASN2. Il est codé avec un numéro d'identification porté sur la licence radioélectrique.

Les navires de charge exploités uniquement en 5ème catégorie peuvent être exemptés de l'emport de ce MOB. »

Conclusions

Le patron du LE MELANY qui exploite son navire seul est parti sur l'étang de Leucate le 27 mars 2023 à 07h20 pour relever ses filets.

L'étang est agité puisque la Tramontane s'est levée. Le patron a engagé un filet sur le vire filet et remonte environ un tiers du filet encore à l'eau.

Les mouvements du navire sont désordonnés et le patron est victime d'un choc à la tête, avant ou après être tombé à la mer, et inconscient, se noie.

L'absence de port de VFI et de MOB AIS, ne lui permet ni d'être maintenu en surface, ni de signaler sa chute à la mer.

LE MELANY livré à lui-même est retrouvé chaviré et ramené à terre.

Enseignement

1. [2024-E-05](#) : Equipé d'un VFI et d'un MOB AIS, un homme à la mer même inconscient reste en surface, la tête hors de l'eau et peut être rapidement repéré par les secours, augmentant ainsi les chances de survie.

Liste des abréviations

- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
- CACPP** : Certificat d'Aptitude au Commandement à la Petite Pêche
- CROSS** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
- MOB AIS** : *Man Overboard Automatic Identification System* (Dispositif utilisé pour transmettre automatiquement la détresse et la position d'un homme tombé à la mer).
- SNSM** : Société nationale de sauvetage en mer
- VFI** : Vêtement à flottabilité intégrée (ou équipements de protection individuel contre la noyade)

Décision d'enquête



SECRETARIAT D'ÉTAT
CHARGÉ DE LA MER

Liberté
Égalité
Fraternité

Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer



Paris, le 29 Mar. 2023

N/réf. : BEAmer 004

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 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes ;
- 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 E 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 chavirage du navire de pêche LE MELANY (PV 933047) survenu le 27 mars 2023 sur l'étang de Leucate.

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 en chef des affaires maritimes
Alan SYMONEAUX
Directeur-adjoint du BEAmer

Secrétariat d'État chargé de la mer

BEAmer

Arche Sud
92095 LA DEFENSE CEDEX
Téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



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



Intertek