



# Rapport d'enquête

**Naufrage du *LE MORDU*  
le 6 décembre 2019, au large de Fécamp  
(deux victimes)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : janvier 2021

## 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.

Pour information, la version officielle du rapport est la version française. La traduction en anglais lorsqu'elle est proposée se veut faciliter la lecture aux non-francophones.

## Naufrage du *LE MORDU*, le 6 décembre 2019 au large de Fécamp (deux victimes)

### Navire



### Caractéristiques principales du navire :

- Immatriculation : FC 899311
- Longueur HT : 8,4 m
- Largeur : 3,12 m
- Jauge brute (UMS) : 2,79
- Propulsion : 250 kW
- Coque : aluminium
- Construction : 2004

Navire armé en petite pêche, naviguant en 3<sup>ème</sup> catégorie (navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche).

Le navire relève de la division 227<sup>1</sup> et à ce titre, à la visite de mise en service en 2004, il a été effectué une évaluation de la stabilité par la méthode de la période de roulis.

Lors de la visite de sécurité du 5 juin 2019, il a été émis une prescription portant sur la pile de la balise 406 et une prescription portant sur l'alarme de montée d'eau.

Ces deux prescriptions ont été levées lors d'une visite du 9 août et le permis de navigation renouvelé jusqu'au 5 juin 2020.

### Technique de pêche :

*LE MORDU* est un ligneur pêchant le bar et le lieu jaune.

Il change de métier selon la saison pour pêcher la crevette bouquet au casier.

La campagne de pêche à la crevette se déroule de fin septembre à fin décembre.

Lors de l'événement, il effectue une campagne de pêche à la crevette. Il utilise des casiers reliés en filière de 20 casiers et possède environ 250 casiers.

Les casiers sont mouillés dans une zone proche de la côte sur des fonds de 2 à 10 m environ. La zone de pêche habituellement fréquentée par le patron est située dans le nord-est du port de Fécamp entre « Les Petites Dalles » et « Veulettes-sur-Mer » à environ 9 milles (cf. annexe).

### Équipage

*LE MORDU* est habituellement armé par deux hommes d'équipage. Le permis d'armement autorisant la navigation à un seul homme, il arrive que le patron navigue seul ou laisse le matelot seul. Le jour de l'événement, le patron et le matelot étaient à bord.

Le patron, âgé de 47 ans, était titulaire du capacitaire et du permis de conduire les moteurs marins. Il naviguait depuis juin 2000 et patronnait *LE MORDU* dont il en était propriétaire depuis 2005.

Son certificat d'aptitude médicale avait été renouvelé pour un an en juillet 2018, sans restriction.

Le matelot, âgé de 27 ans, était titulaire du capitaine 200 pêche et du permis de conduire les moteurs marins. Il naviguait depuis janvier 2016 comme matelot et patron à la petite pêche. Il était embarqué comme matelot sur *LE MORDU* depuis novembre 2017. Il devait bien connaître le navire et ses capacités car le patron lui confiait son navire en le laissant sortir sans lui.

Son certificat d'aptitude médicale avait été renouvelé pour deux ans en décembre 2018, sans restriction.

<sup>1</sup> Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987.

## Les faits

### Heures locales (UTC+1)

#### Météo et marée :

Sémaphore de Fécamp : vent de sud force 7, mer agitée (1,25 à 2,50 m).

Température de la mer : 11,5°C.

Marées : PM à 06h36, coefficient 37,  
BM à 13h03,  
PM à 19h05, coefficient 39.

Le 6 décembre 2019 vers 08h05, *LE MORDU* appareille de Fécamp pour relever le reste des casiers à crevettes mouillés dans une zone située dans le nord-est du port de Fécamp et à 9 milles environ.

De 09h36 à 10h34, le matelot échange des SMS avec un ami resté à terre (cf. annexe).

À 11h00, appel téléphonique du matelot vers les pompiers. (Durée de l'appel six secondes, message incompréhensible qui n'a pu être traité).

À 11h19, réception signal balise de détresse.

À 11h26, le sémaphore de Fécamp tente de joindre *LE MORDU* par VHF.

À 11h28, engagement de la vedette *SNS089 CAP FAGNET*.

À 11h51, appareillage de la *SNS089* et à 12h09, arrivée sur zone.

À partir de 12h11, la *SNSM* de la station des Petites Dalles patrouille à terre en longeant la côte vers l'ouest, à partir de Saint-Pierre-en-Port.

À 12h16, l'hélicoptère GUEPARD WHISKY (GW) est sur zone et à 12h26 il récupère une personne inanimée à la position 49°49,30'N et 000°28,32'E (à 1 mille de la côte au niveau de Saint-Pierre-en-Port et à 5 milles de l'entrée du port de Fécamp).

À 12h32, GW dépose la première victime à l'hôpital de Fécamp puis reprend les recherches.

À 12h38, en route, la *SNS089* aperçoit un corps en position verticale dans l'eau transparente (habillé

en noir sans veste de quart ni de VFI), le corps défile le long du bord et disparaît.

À 12h45 engagement de l'hélicoptère DRAGON 76.

À 12h48 la *SNS089* aperçoit des caisses de criée, un balai brosse, une veste de quart et la balise. Celle-ci est récupérée et remise à la gendarmerie.

À 13h21 décollage de l'hélicoptère DRAGON 76.

À 14h55 engagement de l'hélicoptère CYCLONE RESCUE.

À 15h13 fin d'engagement de l'hélicoptère DRAGON 76.

À 15h25 la *SNS089* récupère une veste de quart.

Les conditions météorologiques deviennent très défavorables pour la recherche en mer.

À 18h25 les recherches sont suspendues pour la nuit.

Le 7 décembre 2019 à 08h20 reprise des recherches par des moyens nautiques et des patrouilles terrestres.

À 10h54 un radeau de survie est récupéré vide sans aucune trace de présence.

À 12h54 l'arrêt des recherches est prononcé.

## Conséquences

Le patron a été récupéré inanimé et est décédé. Le matelot est porté disparu.

*LE MORDU* a coulé à la position 49°49,562' N - 000°29,425 E (à 0,65 mille de la côte et à 6,3 milles de l'entrée du port de Fécamp).

L'épave a été renflouée et déclarée en perte totale.

## Renflouement

Plusieurs tentatives de relevage de l'épave ont été effectuées sans succès, l'épave étant trop lourde (sédiments accumulés et pontée de casiers très

importante). Lors de ces tentatives, l'épave est retombée sur le fond.

Le 14 juillet l'épave est renflouée et sortie de l'eau au port de Saint-Valery-en-Caux le 16 juillet. Elle est acheminée et entreposée dans un chantier de déconstruction du Havre.

#### Constatations du BEAmer concernant l'épave :

- Le navire est intégralement recouvert de sédiments et de coquillages,
- cale et cabine sont remplies de vase,
- pales d'hélice et talon tordus, safran absent,
- brèche dans le bordé bâbord de 10 × 2 cm au-dessus de la ligne de flottaison ainsi que de nombreux petits chocs sur le même bordé dont un autre perforant (cf. annexe),
- la commande moteur (en cabine et déportée) est sur la position avant toute,
- trois brassières de sauvetage et une boîte à pharmacie sont situés dans un coffre à l'avant,
- la VHF portative SMDSM est à poste dans la timonerie sur la cloison tribord.

#### **Observations / Analyse**

L'éventualité d'un acte de malveillance n'a pas été étudiée par le BEAmer. Ceci sortant du domaine de compétence du BEAmer.

La brèche dans le bordé bâbord a les contours propres et nets. Les arrêtes sont brillantes et repliées vers l'intérieur. Des coquillages sont écrasés au bord et à l'intérieur de la brèche.

Cette brèche est récente, elle ne provient a priori pas du heurt avec un objet avant le naufrage.

Elle a probablement été causée par un choc sur le fond lors des tentatives infructueuses de renflouement, tout comme de nombreuses autres marques de poinçonnement sur la coque, ainsi qu'une autre petite brèche.

L'objectif de la sortie du vendredi 6 décembre n'était pas de pêcher mais de ramener les casiers restant en mer avant l'arrivée du mauvais temps prévu pour plusieurs jours. La veille, environ 80 casiers ont été récupérés et ramenés à terre.

L'équipe de renflouement a compté environ 160 casiers sur l'épave. Un casier à crevette vide pesant 5,2 kg, on peut estimer que *LE MORDU* était chargé d'environ 800 kg de matériel en pontée (la pontée maximum autorisée est de 500 kg). Cette surcharge grossièrement estimée est confirmée par l'inquiétude du matelot qui connaît très bien le navire. Le matelot indique lors du retour à son ami « 2 tonnes dans le bateau » et « j'ai peur pour passer les passes » (cf. SMS en annexe).

**Même s'il est difficile d'établir avec certitude le nombre de casiers à bord, *LE MORDU* était vraisemblablement trop sinon très chargé, ce qui affectait sa manœuvrabilité, sa stabilité et son enfoncement.**

#### Hypothèse de déroulement de l'accident :

On peut supposer que dès que les casiers ont été embarqués et saisis sur le pont, le patron a mis en route vers le port de Fécamp. Il prend un cap ouest-sud-ouest à une vitesse d'environ 10 nœuds. Cette allure correspond à une position intermédiaire sur la commande machine. Le vent de sud rencontre la houle de nord-nord-ouest, ce qui peut faire lever quelques vagues dangereuses pour un navire de cette taille.

*LE MORDU* rencontre une vague ou un groupe de vagues plus hautes que les autres par le travers qui le submergent. Le fardage lié au chargement et la force du vent ont dû contribuer à coucher le navire. Le patron a alors probablement tenté de contrer ce phénomène en mettant la machine en avant toute, sans doute avec un coup de barre pour mieux épauler la vague. Malgré cette manœuvre, *LE MORDU* a chaviré et coulé, le patron et le matelot ont été éjectés ou ont sauté juste avant le chavirement. Le phénomène a été soudain (pas d'appel de détresse, la VHF portable n'a pas été emmenée, le patron et le matelot n'avaient ni brassières de sauvetage ni VFI).

#### **Conclusions**

Sans plus d'éléments, il n'est pas possible d'avoir de certitude, mais voici ce qui paraît le plus probablement être arrivé après analyse du BEAmer.

Le patron et le matelot du navire *LE MORDU* ont

effectué une sortie dans le but de ramasser tous les casiers à crevettes encore à l'eau avant l'arrivée du mauvais temps. Les casiers restant ont été embarqués en pontée, provoquant conduisant à une charge très importante et probablement une surcharge du navire, affectant sa manœuvrabilité, sa stabilité et son enfoncement.

Une vague ou un groupe de vagues arrivant par le travers combinées au vent ont probablement submergé et fait chavirer le navire en un instant sans que l'équipage ait le temps de réagir.

Le patron et le matelot se sont retrouvés dans une mer formée et bien froide, sans VFI ou brassière.

Après réception du signal de la balise de détresse, plusieurs moyens terrestre, maritime, et aérien ont été engagés.

Le patron a été récupéré inanimé et est décédé.  
Le matelot est porté disparu.

*LE MORDU* a été renfloué, déclaré en perte totale et détruit.

## Enseignements

1. **2021-E-01** : Le respect des capacités de chargement autorisé est indispensable, et son non-respect est d'autant plus risqué que les conditions météorologiques sont mauvaises. Une surcharge peut s'avérer fatale.
2. **2021-E-02** : Le port du VFI aurait aidé les marins à mieux résister aux conditions difficiles après leur chute à la mer.

### Liste des abréviations :

BEAmer	: Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
SMS	: Service de messages courts
SNSM	: Société nationale de sauvetage en mer
VFI	: Vêtement à flottabilité intégrée
VHF	: Very High Frequency



Bureau d'enquêtes sur  
les événements de mer

Paris, le **09 Déc. 2019**

N/réf. : BEAmer **019**



### 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 et notamment ses dispositions relatives à la coopération entre États membres ;
- Vu le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer ;

### 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 naufrage du navire de pêche *LE MORDU*, survenu le 6 décembre 2019 au large du Saint-Pierre-en-port en Seine Maritime (une victime, un disparu).

**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 la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Ministère de la Transition  
écologique et solidaire

**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

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



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Échange SMS entre le matelot et un ami resté à terre. (Stricte reproduction conforme des échanges)

De Ami à Matelot  
09h36  
**Salut XXXXX**  
**Tu manges avec**  
**nous à midi?**

De Matelot à Ami  
10h31  
**Je ramasse avant**  
**la furie sinon je**  
**vais tout perdre**



De Matelot à Ami  
10h32  
**Je remet tout**  
**mardi mercredi**

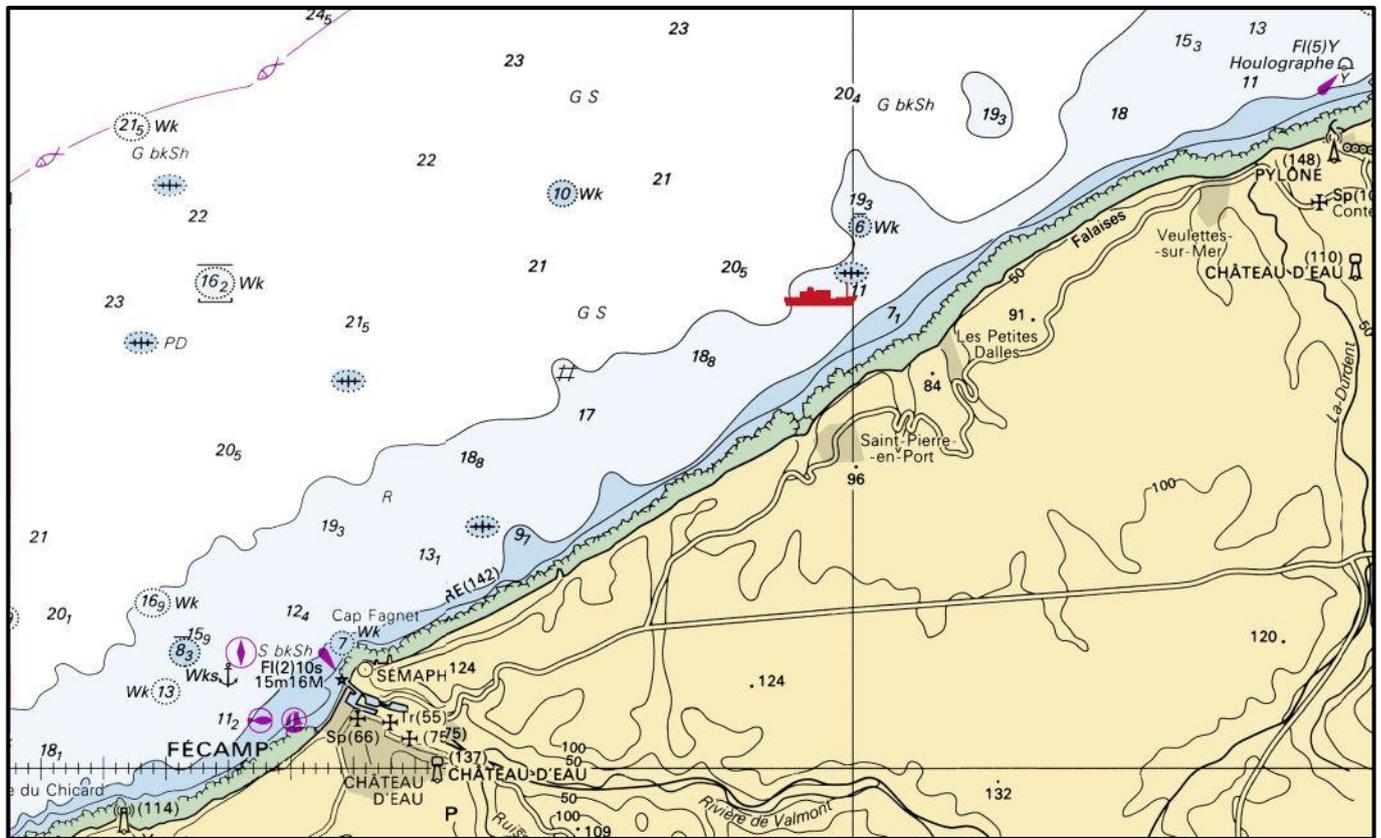
De Matelot à Ami  
10h34  
**2tonnes dans le**  
**bateau**  
**vitesse maximale**  
**10noeuds j'ai**  
**peur pour passer**  
**les passes avec**  
**les rouleaux**

De Ami à  
Matelot  
10h53  
**La vache.tu est**  
**tout seul**

De Ami à  
Matelot  
17h42  
**ça. Va**

## Cartographie

### Position de l'épave









**Ministère de la Mer**

## **Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer**

**Arche sud - 92055 La Défense cedex  
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)  
[www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr)**



**Intertek**