



Rapport d'investigation préliminaire

L'ASSUNTA II

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

NAUFRAGE DU CHALUTIER *L'ASSUNTA II* SURVENU LE 24 MARS 2011 À SÈTE

LE NAVIRE ET L'ÉQUIPAGE

Chalutier pêche arrière construit en acier aux chantiers Glehen du Guilvinec en 2001/2002.

Longueur HT : 24,95 m ;

Jauge brute : 175 UMS ;

Moteur de propulsion ABC de 316 kW.

Mis ne service le 28 mars 2002 sous le nom de *TOURNEVIRE II*.

Franc-bord délivré et renouvelé par le Bureau Veritas.

Navire appartenant à un patron de Sète depuis le 25 mars 2010 sous le nom de *L'ASSUNTA II*. Cinq marins sont à bord le jour du naufrage, dont le patron/chef mécanicien.

LES FAITS

Position : 42°59 N - 003°49 E, dans le 168 du sémaphore de Sète pour 24 milles.

D'après le rapport de mer du patron, la marée se déroulait normalement jusqu'au calage du moteur de propulsion sans alarme et sans raison apparente.

Compte tenu de la température d'eau douce de refroidissement signalée à 85°C, le redémarrage a nécessité une demi-heure d'attente.

Après redémarrage du moteur principal et remontée du train de pêche, le navire reprend sa route et le moteur ralentit et stoppe à nouveau. Le patron alerte alors deux autres navires de pêche sur zone du problème.

Après un contrôle minutieux du moteur et un redémarrage de celui-ci, le patron ressent une « forte secousse » lors de l'embrayage de l'hélice et une importante voie d'eau se déclenche au niveau du tube d'étambot. Les alarmes de montées d'eau se déclenchent et l'équipage met en œuvre le système d'assèchement de secours (motopompe) pour étaler la voie d'eau, sans succès.

Les navires alertés prêtent assistance avec deux motopompes supplémentaires sans étaler la voie d'eau.

Le navire est évacué en présence d'une vedette de l'État sur zone.

CONSÉQUENCES

Ce navire récent, en acier, construit par un chantier réputé, était conforme à la division 226 du règlement annexé à l'arrêté ministériel du 23 novembre 1987.

Le système d'étanchéité de ligne d'arbre avait fait l'objet d'une maintenance de la part de l'ancien propriétaire en 2007. Cependant, le certificat de franc-bord était périmé ainsi que le permis de navigation. En effet, la visite périodique de franc-bord n'avait pas été effectuée, or elle porte en particulier sur le contrôle du bon état des systèmes d'étanchéité de ligne d'arbre et des ouvertures de coque.

Conscient de cela, le patron déclare ne pas avoir pu mettre son navire à sec à Sète pour cause de puissance insuffisante du dispositif de levage des navires. Il déclare avoir pris un rendez-vous de principe au chantier du Pharo à Marseille pour le début du mois de mai 2011.

Les faits tels qu'énoncés dans le rapport de mer, **peuvent accréditer la thèse d'un câble pris dans l'hélice, dans la tuyère ou autour de la ligne d'arbre en sortie d'étambot**. Ce câble ou cet orin de forte section a pu provoquer les arrêts intempestifs du moteur principal (en le faisant chauffer cependant, ce qui n'a pas été constaté par les dispositifs d'alarme).

Ce moteur de marque ABC, connu pour développer un fort couple à bas régime, a permis le redémarrage à deux reprises, mais aurait pu aggraver la destruction du système d'étanchéité de la ligne d'arbre. Toutefois, le constructeur, approché, affirme que ceci ne permettrait pas une entrée d'eau aussi massive, à la conséquence fatale, compte tenu des diamètres respectifs de la ligne d'arbre et du tube d'étambot.

Une autre hypothèse pourrait être basée sur l'arrêt du moteur principal pour cause de mauvaise alimentation en gazole.

Ces deux suppositions n'expliquent pas l'origine de l'entrée d'eau car le patron témoigne d'un envahissement sous le parquet machine, en arrière du compartiment certes, mais sur un navire qui a de l'assiette. Le débit ayant entraîné le naufrage du navire en moins de 2 heures fait plus penser à une entrée d'eau par une brèche de coque ou une rupture de grosse canalisation.

Enfin, la « grosse secousse » ressentie (sur un navire de plus de 200 tonnes de déplacement) n'est pas explicable en l'état actuel des investigations.

CONCLUSION

L'élément déterminant supposé est une perte de flottabilité inexplicée en l'état actuel des investigations. Seule une visite de l'épave pourrait, éventuellement lever les doutes.

Cependant, la composition de l'équipage composé d'un patron/mécanicien, seul apte à gérer une situation de crise au cours de laquelle il doit assurer les interventions d'urgence en machine et communiquer en passerelle, ne semble pas raisonnable sur un tel navire.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

À l'attention des patrons :

- avoir un permis de navigation et un certificat de franc-bord valides ;
- sur ce type de navire, en l'absence d'un chef mécanicien et en cas d'embarquement d'un patron/mécanicien, la composition de l'équipage devrait inclure la présence d'un matelot expérimenté, détenteur du CRO, pour aider le patron à gérer les situations d'urgence ;
- en cas de stop inexplicé du moteur, penser à un câble ou un fort bout dans l'hélice et ne pas forcer.





Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411