



# Rapport d'investigation préliminaire

# ***MOUNE***

# VOIE D'EAU À BORD DU NAVIRE À UTILISATION COLLECTIVE *MOUNE* SURVENUE LE 18 AVRIL 2011 À LA ROCHELLE

## LE NAVIRE



Navire de plaisance à moteur de type RODMAN 1120, immatriculé LR 928208, construit en 2002, mis aux normes NUC en 2009. Il est employé comme bateau taxi basé au port des Minimes à La Rochelle.

## L'ÉQUIPAGE

Il est composé du patron-armateur.

## LES FAITS

Vers **04h00**, le navire fait route sans passager vers La Rochelle au départ de Boyardville. À 5 milles de la tour Richelieu, une anomalie du compte-tours tribord alerte le patron qui soulève le capot du compartiment moteur et découvre une importante voie d'eau.

La pompe de cale électrique à déclenchement automatique est en fonction mais son voyant est éteint et l'alarme de voie d'eau n'a pas fonctionné. Le patron tente de vidanger le compartiment à l'aide de la pompe de secours à bras mais, voyant qu'il n'arrive pas à étaler, il appelle le CROSS Étrel à **04h15**.

Le patron exécute les prescriptions du CROSS : arrêt des moteurs, fermeture des coupe-batterie et transfert sur la pilotine.

Une équipe de l'*ABEILLE LANGUEDOC* sur zone embarque et assèche le compartiment avec sa motopompe. À la fin du pompage, le patron embarque et fait les essais des moteurs. La voie d'eau provient d'un tuyau souple de refroidissement de l'inverseur tribord qui est déboîté.

Le navire reprend sa route vers le port des Minimes sur le moteur bâbord, escorté par la vedette SNSM de l'île d'Aix et arrive à quai à **06h33**.

## CONSÉQUENCES

Mise en œuvre d'un important dispositif de secours.

Les conséquences matérielles pour le navire sont de faible importance, un rinçage du compartiment ayant pu être entrepris très rapidement.

## OBSERVATIONS

Ce type de navire est globalement bien conçu. Avec trois compartiments séparés par des cloisons étanches et des réserves de flottabilité (mailles vides étanches), l'envahissement complet du compartiment moteur n'aurait pas entraîné la perte du navire.

La construction est soignée et réalisée selon les règles de l'art. Cependant, cet incident montre que des « détails » ont été négligés :

- la conception de l'inverseur ne permet pas de mettre en place un double collier de serrage sur le tuyau souple, contrairement aux prescriptions de la réglementation ;
- le connecteur de l'alarme voie d'eau situé en fond de cale est de type non étanche, simplement protégé par une gaine thermo rétractable.

## CONSÉQUENCES

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

## ENSEIGNEMENTS

La conception d'éléments ayant un rôle important dans la sécurité est la cause de cet incident.

Les chantiers navals doivent exiger de leurs fournisseurs des équipements permettant de respecter les règlements concernant la sécurité.

L'administration doit être vigilante lors de la délivrance de permis de navigation, notamment lorsqu'il s'agit de navires initialement conçus pour la plaisance et transformés en NUC.

Les alarmes de montée d'eau doivent être essayées régulièrement.



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

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



FRANCE  
2009092411