

RAPPORT D'ENQUÊTE

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer



NAUFRAGE DU NAVIRE DE PECHE ABLETTE
LE 13 MAI 2025 DANS LE GOLFE DE GASCogne

Rapport publié : Mars 2026

AVERTISSEMENT

Le présent rapport est établi conformément aux dispositions:

- de la résolution MSC 255(84) relative à l'adoption du « code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer » publiée au Journal officiel de la République française (décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010),
- de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes,
- 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.

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du BEA mer quant aux circonstances et aux causes de l'événement analysé et propose des recommandations de sécurité.

Ce rapport n'est pas 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'est pas 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.

Table des matières

1. INFORMATIONS FACTUELLES	4
1.1 Navire.....	4
1.2 Equipage.....	5
2. LES FAITS.....	6
3. ANALYSE	8
3.1 Heurt avec objet inconnu.....	9
3.2 Voie d'eau non maîtrisée.....	10
4. ENSEIGNEMENTS	13
5. ANNEXES	14
LISTE DES ABRÉVIATIONS	14
DÉCISION D'ENQUÊTE	15

1. INFORMATIONS FACTUELLES

1.1 Navire



Figure 1 Ablette

→ Nom	: Ablette
→ Immatriculation	: LS 684904
→ Longueur hors-tout	: 24.90 m
→ Largeur hors-tout (B)	: 6,92 m
→ Jauge brute (UMS)	: 178.91
→ Propulsion	: 478 kW
→ Coque	: Acier
→ Année de construction	: 1987
→ Genre de navigation	: Pêche au large

Le navire, habituellement armé à la pêche au large, est exploité à la senne danoise.

Le sonar a été changé en 2021 pour un modèle plus performant.

Remotorisé en 2024, l'ABLETTE devait rejoindre un chantier espagnol pour y effectuer de nombreux travaux de coque essentiellement situés sur l'arrière :

- réfection complète du tableau arrière au-dessus du pont de franc-bord ;
- réfection du tableau arrière, pour sa partie sous pont de franc-bord, en partie centrale au niveau du décrochement pour le rangement des poids pélagiques.

Ces travaux ont été programmés à la suite d'un relevé des épaisseurs de tôles qui avait indiqué des faiblesses sur le tableau arrière.

1.2 Equipage

Pour effectuer le transit de l'ABLETTE vers le chantier espagnol, l'armateur, accompagné d'un second, a souhaité conduire personnellement son navire au chantier avec lequel il travaillera pour la première fois.

L'armateur, qui exerce donc la fonction de capitaine, est âgé de 65 ans. Titulaire du brevet de patron de pêche depuis 1983, ce dernier a navigué comme patron jusqu'en 2001 et s'occupe depuis de la gestion de son entreprise.

Le second est âgé de 58 ans. Il a obtenu son brevet de patron de pêche en 1992 et a navigué comme matelot ou patron de 1984 à 2012.

Les deux hommes réalisent régulièrement des convois de navires de pêche à destination de l'Afrique.

Aucun des deux marins ne dispose d'une aptitude médicale à jour au moment de l'événement.

Par ailleurs, la modification du permis d'armement pour effectuer le transit n'a pas été demandée.

En l'absence de cette demande, l'équipage aurait dû être composé de quatre personnes à jour de brevet et d'aptitude médicale.

2. LES FAITS

Toutes les heures en heure locale (TU+2)

Le navire de pêche ABLETTE appareille du port des Sables d'Olonne le lundi 12 mai 2025 à 18h30 à destination d'un chantier naval espagnol à O Freiso-Outes.

Pour effectuer ce voyage vers le chantier, deux marins sont à bord, l'armateur et un second.

La traversée est prévue durer de 32 à 34 heures.

Le capitaine prend une route au 240° à 9,8 nœuds, la mer est belle et un vent de 10 nœuds souffle du sud-ouest.

Les deux hommes se partagent les quarts de nuit, le capitaine va se reposer vers 23h00.

Le 13 mai vers 3h00, le capitaine fait une ronde à la machine et ne relève rien de particulier.

Vers 5h30, les deux hommes sont en passerelle, la mer est belle et le navire fonctionne normalement.

A 9h10, le capitaine est de quart en passerelle lorsqu'un choc est ressenti. Il ralentit immédiatement le navire. Les deux hommes sortent de la passerelle mais n'aperçoivent rien sur le plan d'eau. Le choc a eu lieu à la position 45°26'18 N - 004°21'40 O.

Environ 5 minutes après le choc, l'alarme « envahissement niveau haut machine » se déclenche. Le capitaine descend à la machine et voit une brèche sur tribord au milieu de la machine (au niveau du couple 15), environ à 80 cm au-dessus du plafond de ballast. La brèche fait environ 10 cm et un jet puissant est orienté vers l'arrière. L'eau atteint déjà le bas du volant moteur.

Le capitaine ferme la cale à poisson sur la clarinette, ouvre l'aspiration sur le local machine et démarre les deux pompes d'assèchement du tableau électrique de la machine.

L'eau continue de monter et le capitaine constate que l'assèchement ne parvient pas à étaler la voie d'eau. Il remonte alors à la passerelle pour prévenir le second qu'il faut préparer l'abandon.

Le capitaine prend la décision de mettre le canot de survie à l'eau et de l'équiper de la VHF portable et des balises.

Il redescend à la machine mais le navire a maintenant près de 20° de gîte et l'eau est montée au niveau de la première marche de l'échelle. Pour éviter l'électrocution, il ne prend pas le risque d'avancer plus loin en raison de la présence du transformateur électrique 380 volts situé sur tribord.

Le capitaine remonte à la passerelle pour effectuer oralement des appels de détresse sur la BLU et sur VHF canal 16. Sans retour, il déclenche les appels de détresse sur BLU et VHF en ASN.

Le capitaine et le second s'équipent alors de leur combinaison de survie et embarquent dans le radeau à 10h30. Ils s'éloignent du navire et attendent les secours.

A 10h50, un avion des douanes survole les naufragés.

Le capitaine a toujours le visuel sur son navire. Celui-ci prend toujours de la gîte et de la fumée blanche s'en échappe.

Le cargo FWN.SUN, arrivé sur les lieux, recueille les naufragés à 11h15.

A 11h40, l'hélicoptère RAFFUT SAR de la base de Cazaux hélitreuille les deux marins et les transporte à l'hôpital d'Arcachon.

Après un bilan, les deux hommes quittent l'hôpital et rentrent aux Sables d'Olonne par leurs propres moyens.

3. ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse est celle 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 BEA mer a établi la séquence des événements ayant entraîné les accidents, à savoir :

Heurt avec objet inconnu

Voie d'eau non maîtrisée

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.

3.1 Heurt avec objet inconnu

La situation de L'ABLETTE au moment de l'événement est la suivante :

- en route à 10 nœuds ;
- en eau libre ;
- l'équipage n'a rien aperçu, ni avant, ni après le choc.

Dès l'événement, le capitaine constate :

- une brèche d'environ 10 à 15 cm d'ouverture ;
- un jet d'eau puissant orienté vers l'arrière.

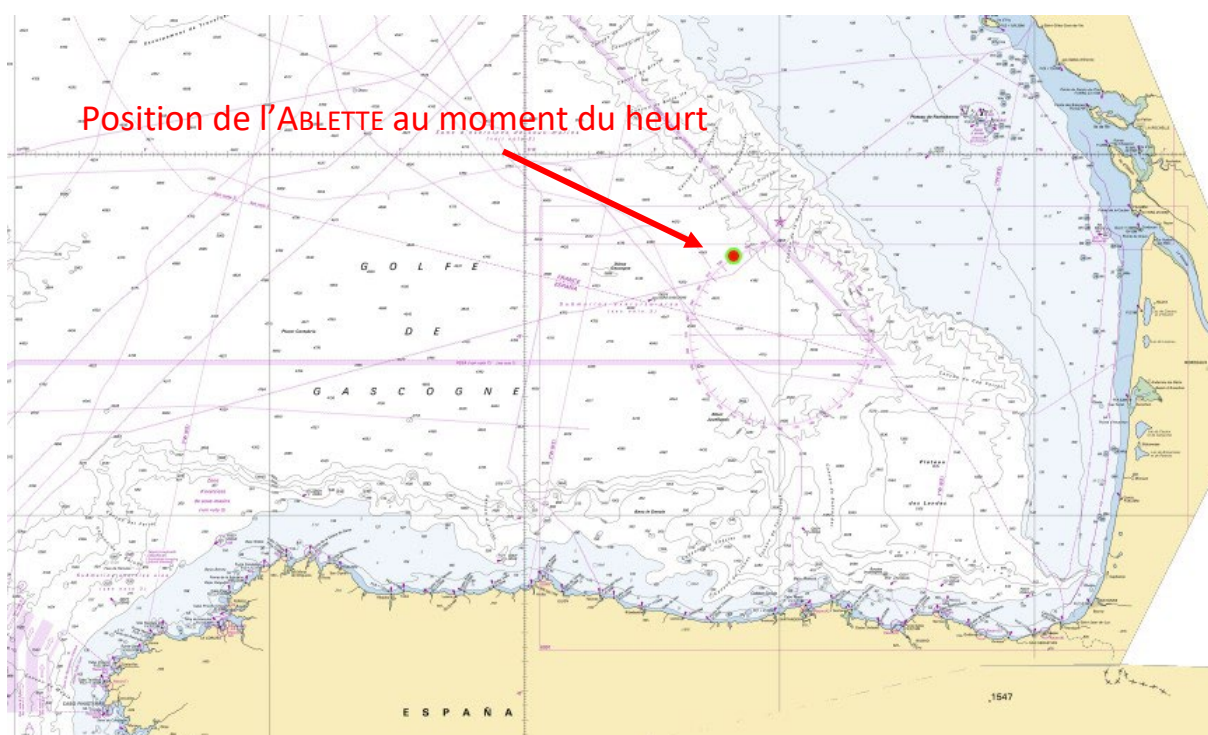


Figure 2 Cartographie DataShom.fr

Deux hypothèses peuvent conduire à l'envahissement d'eau dans un compartiment machine :

- une fuite sur le circuit eau de mer ;
- une ouverture de la coque vers l'extérieur.

La possibilité d'une rupture d'un élément du circuit eau de mer est à écarter. En effet, le capitaine voit clairement une entrée d'eau, qu'il arrive parfaitement

à localiser. Cette entrée d'eau est localisée à un endroit du bordé dépourvu de vaigrage, et donc visible immédiatement sans autres investigations.

Pour mémoire, le thonier senneur AVEL VOR faisait naufrage au large du Liberia le 27 octobre 2019 suite à une voie d'eau (rapport publié octobre 2020).

Le BEA mer avait fait appel à un cabinet d'architecture navale pour étudier différentes hypothèses de collision avec un objet flottant non identifié (OFNI).

L'étude a montré que les dégâts occasionnés par la collision avec un conteneur immergé, alors que le navire est à 10 nœuds, correspondent bien à une brèche par poinçonnement de la coque.

C'est donc l'hypothèse d'une brèche causée par le heurt d'un objet suffisamment dense à arrête vive, vraisemblablement un conteneur, qui est la cause la plus probable de la voie d'eau.

3.2 Voie d'eau non maîtrisée

Dès la détection de la voie d'eau dans le compartiment machine, le capitaine démarre la pompe électrique d'assèchement principale d'une capacité d'épuisement de 30 m³/h, et la pompe électrique d'assèchement de secours également d'une capacité d'épuisement de 30 m³/h. Il a pris soin de disposer le circuit d'assèchement en isolant la cale à poisson et en ouvrant vers le compartiment machine. La capacité d'épuisement était donc à son maximum avec le matériel disponible.

Soit une capacité maximale de 60 m³/h, si on exclut les pertes de charge liées aux frottements.

Estimation du débit de la voie d'eau :

$$Q = 3600 \times S \times \sqrt{(2 \times g \times h)}$$

Q= débit de la voie d'eau en m³/h

S= surface de la brèche en m²

g= accélération de la pesanteur en m²/s

h= hauteur sous la surface de l'eau en m

Si l'on considère que la brèche est un poinçonnement correspondant à un triangle équilatéral de 10 cm de côté, sa surface est de 0,0043 m².

La brèche étant située à environ 1 m sous la ligne de flottaison, le débit d'eau entrant dans le compartiment est donc de 69 m³/h, donc au-dessus des capacités d'épuisement du navire. L'eau ne pouvait qu'envahir le compartiment machine.

Lorsque le capitaine a décidé de l'abandon du navire, il a pris soin de fermer les accès au compartiment machine.

L'accès à la cale à poisson se fait par une descente directe (1) qui permet à l'équipage d'y accéder au moyen d'une échelle. Cet accès est rendu étanche par un panneau rabattant verrouillable.



Figure 3 Vue du pont principal

Les caisses de marée sont descendues dans la cale à poisson par une écoutille (2) fermée par un panneau de plein pont.

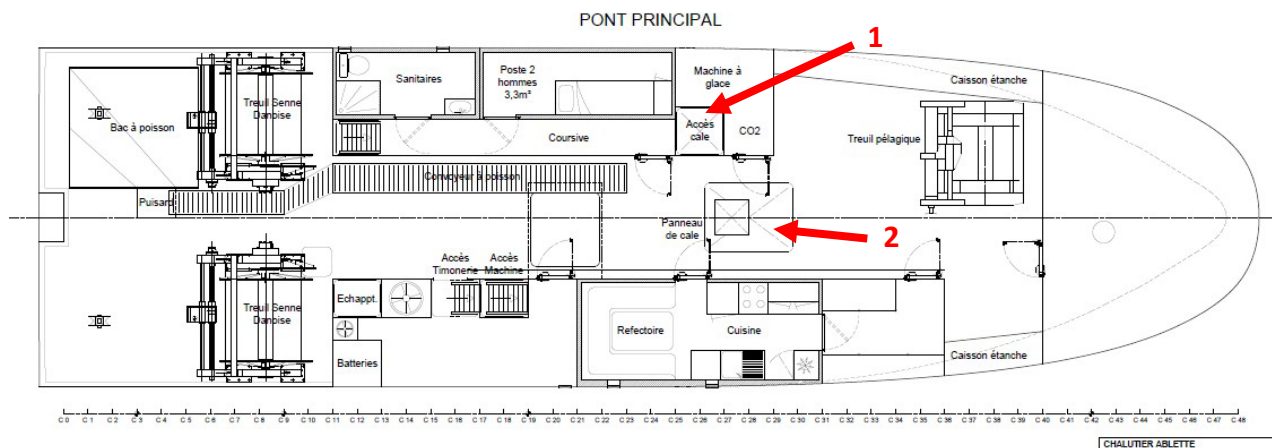


Figure 4 Plan du pont principal

Ce panneau est verrouillable au moyen d'une traverse qui se fixe de l'intérieur par deux écrous à oreilles. Ce dispositif permet d'empêcher l'ouverture inopinée du panneau de cale mais aussi d'écraser le joint d'étanchéité.

L'équipage doit donc verrouiller le panneau de cale à poissons de l'intérieur de la cale, puis remonter par l'accès direct, et rendre étanche cet accès en verrouillant ce dernier panneau au moyen des taquets.

Bien entendu, tous ces accès doivent être obturés et fermés à la mer.

Avant l'appareillage, le verrouillage du panneau de cale (2) n'a pas été contrôlé.

En pratique, le panneau de cale (2) n'était pas verrouillé à la mer.

Quand le navire a atteint une gîte de plus de 20°, il est probable que le panneau de cale à poissons se soit ouvert permettant à l'eau de s'engouffrer dans le pont principal et d'envahir la cale à poissons.

L'envahissement du compartiment machine puis de la cale à poissons ont probablement conduit au naufrage du navire.

A noter que l'armateur a fourni au BEA mer une note montrant que la pression exercée sur la porte étanche située entre le compartiment machine et le local hydraulique aurait pu contribuer à l'envahissement progressif de ce dernier et participer à la perte du navire.

Cette hypothèse n'est pas celle privilégiée par le BEA mer, l'envahissement du compartiment machine puis de la cale à poissons est l'élément déterminant dans la perte du navire.

4. ENSEIGNEMENTS

1. 2026-E-01: *Les dispositifs d'étanchéité permettant d'isoler les compartiments doivent être verrouillés avant le départ du navire pour assurer l'intégrité du navire.*

5. ANNEXES

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ASN : Appel Sélectif Numérique

BEA mer : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

BLU : Bande Latérale Unique

OFNI : Objet Flottant Non Identifié

VHF : Very High Frequency

DÉCISION D'ENQUÊTE



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer



Paris, le 19 mai 2025

N/réf. : BEAmer 005

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 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 ABLETTE (LS 884904) à destination de O Freixo-Outes (Espagne).

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 CERVENS
Directeur du BEAMER

BEAMER
Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 34
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



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

