



Rapport d'enquête simplifié

**ABORDAGE ENTRE LES TRANSBORDEURS
ÎLE DE GROIX ET ACADIE
LE 8 AVRIL 2013 DANS LE PORT DE LORIENT**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : novembre 2013

ABORDAGE ENTRE LES TRANSBORDEURS

ÎLE DE GROIX ET ACADIE

LE 8 AVRIL 2013 DANS LE PORT DE LORIENT

LES NAVIRES

ÎLE DE GROIX



Navire construit en 2008 par le chantier Aker Yards de Lorient.

Principales caractéristiques :

Immatriculation : 926608 ;
Longueur hors-tout : 46 mètres ;
Largeur : 11,98 mètres ;
Déplacement : 770 tonnes ;
Jauge (Londres) : 1226 UMS ;
Indicatif d'appel : FGF7300 ;
Vitesse maximum : 12,5 nœuds ;
Motorisation : 2 moteurs de 845 kW ;
Deux systèmes de propulsion/gouverne « Schottel » ;
Capacité : 450 passagers et 32 voitures (ou 15 voitures et 3 poids lourds de 10 mètres).

Appareils de navigation et de communication principaux :

Deux radars (un à tribord et un à bâbord) ;
Un sondeur ;
Un GPS associé à 3 tables traçantes (MaxSea) ;
Deux VHF ASN ;
AIS.

ACADIE



Navire construit en 1971, au chantier de La Perrière à Lorient.

Principales caractéristiques :

Immatriculation : 293332 ;
Longueur hors-tout : 45 mètres ;
Largeur : 10,10 mètres ;
Puissance de propulsion : 883 kW ;
Indicatif d'appel : FV7722 ;
Jauge (Londres) : 674 UMS ;
Déplacement : 541 tonnes ;
Vitesse : 12 nœuds ;
Capacité : 600 passagers, et des camions et véhicules jusqu'à 30 tonnes.

Appareils de navigation et de communication principaux :

Trois radars ;
Un GPS ; Un Sondeur,
Deux VHF,
AIS.

Les deux transbordeurs appartiennent au Conseil Général du Morbihan et sont gérés, depuis

le 1^{er} janvier 2008, par la compagnie Océane, filiale de Véolia Transport Ouest.

L'ÎLE DE GROIX, assure quotidiennement les liaisons entre Lorient et Groix, occasionnellement entre Quiberon et Belle-Île.

Quant à l'ACADIE, il remplace les navires lors de leurs arrêts techniques ou leurs indisponibilités pour l'une ou l'autre destination.

Les traversées sont de courtes durées, 45 minutes environ. La moyenne journalière de travail des marins est de 8 heures.

LES ÉQUIPAGES

Les décisions d'effectif des deux navires sont respectées.

Effectif à bord de chaque navire :

ÎLE DE GROIX

Un capitaine 15000 UMS ;

Un chef mécanicien 3000 kW ;

Un bosco ;

Un ouvrier mécanicien ;

Quatre matelots, dont l'un fait fonction de receveur.

ACADIE

Même effectif, avec un capitaine titulaire du brevet de mécanicien 3000 et un chef mécanicien titulaire du brevet de mécanicien 15000 kW.

Les équipages des deux navires sont à jour de leur visite médicale d'aptitude.

LES FAITS

Conditions météorologiques :

Les conditions météorologiques sont bonnes à 07h00 à Port-Tudy (Ile de Groix), lors de l'appareillage de l'ACADIE : pas de brume, vent très faible. Par contre, la visibilité se réduit à partir du Banc du Turc et jusqu'à la gare maritime de Lorient.

La visibilité est réduite, inférieure à 50m à 7h30, lors de l'appareillage de l'ÎLE DE GROIX de la gare maritime de Lorient.

Basse Mer à 10h21, coefficient 82 ;

Pleine Mer à 16h38, coefficient 88 ;

Fort courant de jusant portant vers le sud-est dans la zone de l'abordage.

(Heures TU + 2)

Le 8 avril 2013, l'ACADIE appareille de Port-Tudy à 07h00 pour se rendre à la gare maritime de Lorient avec 89 passagers.

La navigation s'effectue sans problème jusqu'au Banc du Turc. La brume, très épaisse, apparaît à partir de cet endroit. Le capitaine réduit alors la vitesse à 8,6 nœuds, ses radars sont en fonction, l'un réglé à 0,5 mille et l'autre à 0,25 mille et la corne de brume est enclenchée.

L'ÎLE DE GROIX a quitté le port à 7h30 avec 8 membres d'équipage, 52 passagers, 3 voitures, 2 camions et 2 fourgons.

La brume est épaisse dès l'appareillage. Le capitaine est au radar tribord, réglé sur 0,75 mille. La corne de brume est en fonction.

Le navire est à 7 nœuds, vitesse minimale pour rester manœuvrant et compte tenu du système de propulsion/gouverne « Schottel ».

Après le départ, il voit les quais du port de commerce qu'il longe.

Le deuxième radar, situé à bâbord, est réglé sur l'échelle de 1,5 mille. Il n'est utilisé que pour la navigation.

Le capitaine de l'ÎLE DE GROIX aperçoit l'ACADIE sur son radar lorsqu'il est au niveau du Banc des Turcs, il demande au timonier de venir un peu à droite.

C'est à ce moment qu'il contacte l'ACADIE à l'aide d'un talkie-walkie pour lui signaler qu'il est trop à gauche du chenal. C'est un matelot qui lui répond. De ce fait, il donne un cap plus à droite au timonier. Sa vitesse est de 9,7 nœuds.

À ce moment, le capitaine de l'ACADIE, règle un radar sur 0,75 mille et pointe l'ÎLE DE GROIX, devant lui. Il ne le rappelle pas car le contact sur talkie-walkie évoqué vient d'avoir lieu.

Suite à cette communication, il se déplace auprès de l'homme de barre pour vérifier s'il tient bien le cap demandé. Il continue sa route.

Le capitaine voit bien la bouée n° 7. Il ne peut pas naviguer plus à droite.

L'*ACADIE* diminue sa vitesse dès qu'il aperçoit l'*ÎLE DE GROIX* sortir de la brume. Il vient 10° à droite et bat en arrière toute pour tenter d'éviter la collision. Il ne peut en effet pas mettre la barre plus à droite sans risquer de s'échouer.

Peu de temps après, les deux navires se retrouvent face à face. L'abordage a lieu à **07h39**, en amont de la bouée n° 7.

Conformément aux instructions internes en vigueur en cas de brume, deux marins sont positionnés sur le gaillard des deux navires, munis d'un moyen de communication radio, pour signaler toute présence de navire ou de bouée.

Peu avant le choc, ils se sont réfugiés derrière le treuil de guindeau.

CONSÉQUENCES

ÎLE DE GROIX

Pas d'arrêt d'activité ;

Marchepied de la timonerie bâbord détérioré.

ACADIE

Indisponibilité de 10 jours ;

Cheminée endommagée côté bâbord ;

Berceau d'un radeau abîmé.

CONCLUSIONS

La vitesse des deux navires était élevée compte tenu de la brume épaisse dans un espace resserré.

Il n'y a pas eu de communications radio VHF entre les deux commandants avant l'abordage.

Les alarmes des radars n'étaient pas en fonction. De plus, seul les commandants sont formés pour utiliser les radars.

L'abordage s'est déroulé dans un des endroits les plus resserrés du chenal : l'espace mesure 200 mètres entre le bord de l'appontement et la ligne de sonde (hors présence de pétrolier qui aurait encore diminué l'espace de navigation de plus de 32 mètres environ, auquel il faut rajouter 25 mètres de sécurité pour manutention de marchandises dangereuses).

Deux marins avaient été postés sur chaque navire à l'avant pour faire la veille, ce qui représentait une prise de risques.

MESURES PRISES

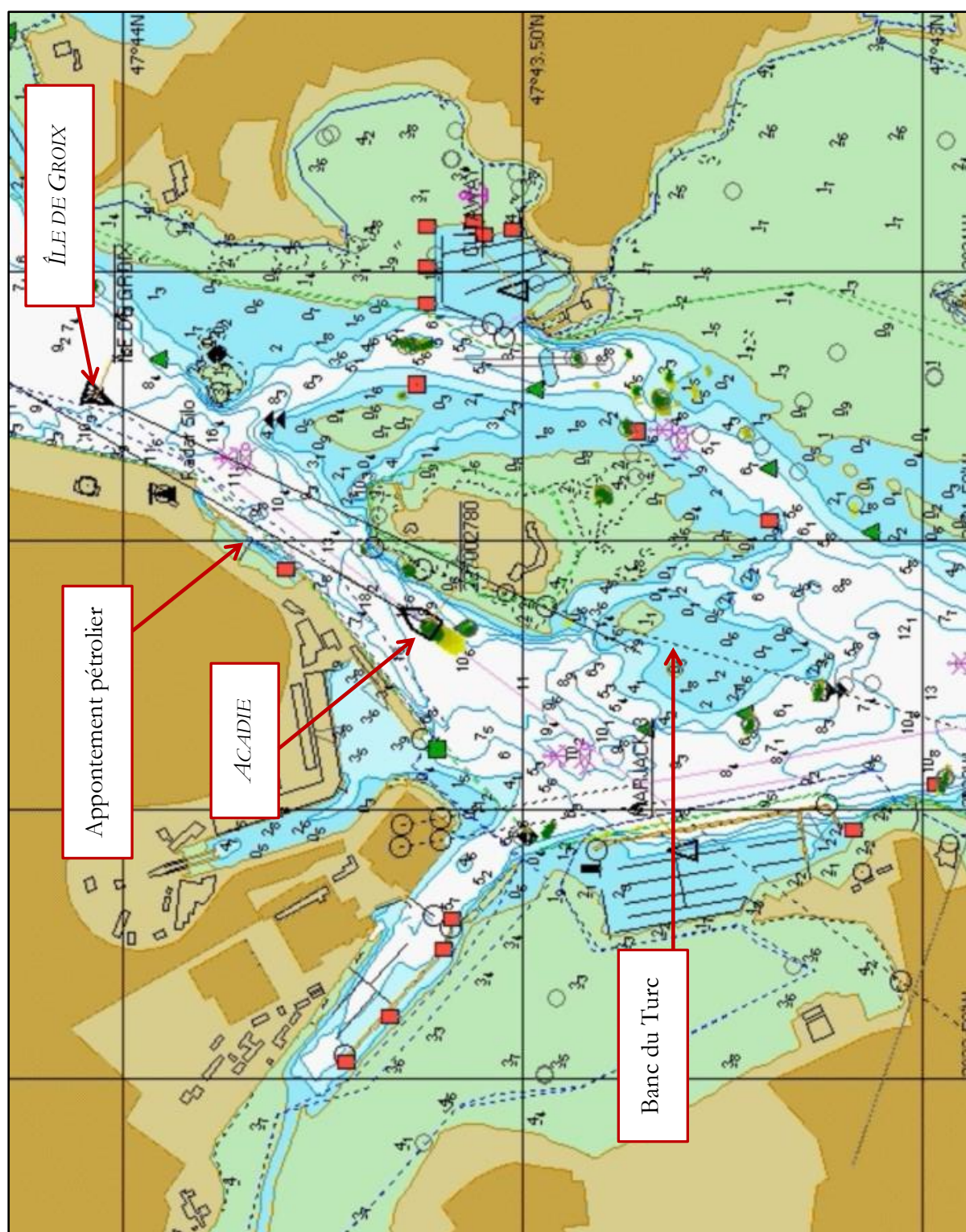
Une note de service n° ARM.13-20.A du 16 avril 2013 a été prise par l'armement concernant la navigation dans le chenal de Lorient, donnant des directives aux bords dans deux zones identifiées (citadelle et appontement pétrolier).

Les horaires des navires de la compagnie sur la ligne Lorient-Groix ont été modifiés à compter du 1^{er} juillet 2013 de manière à éviter un croisement dans les deux zones identifiées ci-dessus.

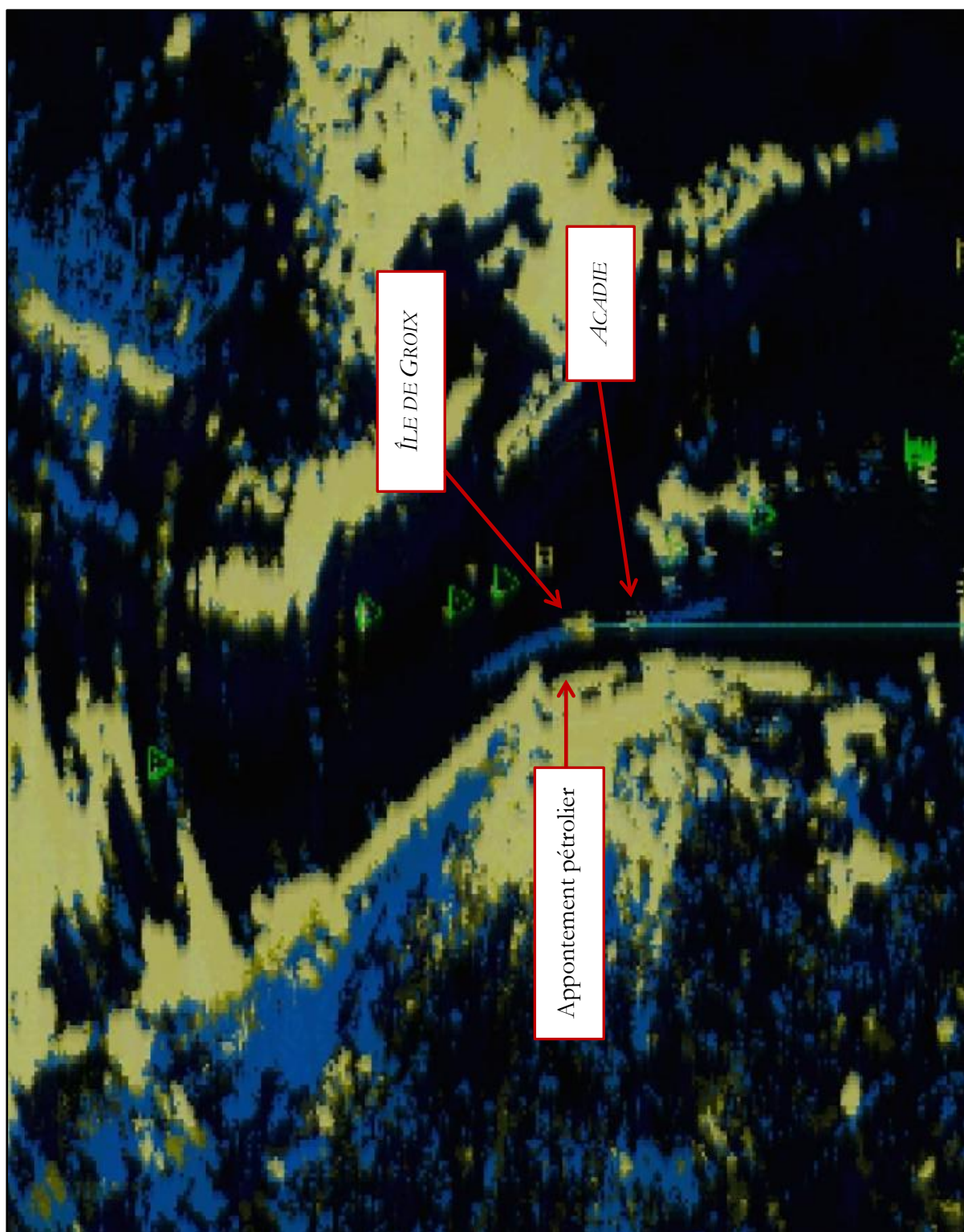
Le port de Lorient a émis la note de service particulière n° 15 du 27 mai 2013 interdisant le croisement dans la zone incriminée lorsque la visibilité est inférieure à 700 mètres. Ces dispositions ont été intégrées dans le règlement particulier de police du port.

ENSEIGNEMENTS

- 1 - **2013-E-076** : La vitesse doit être adaptée aux conditions rencontrées, notamment en cas de visibilité réduite (règle 19 b COLREG).
- 2 - **2013-E-077** : Une communication par VHF entre les capitaines de la compagnie afin de préciser leurs intentions respectives, à l'approche de la zone de croisement, aurait permis d'éviter l'abordage.
- 3 - **2013-E-078** : La présence de marins à l'avant des navires par temps de brume présente un risque pour leur sécurité en cas d'abordage.
- 4 - **2013-E-079** : Les bords doivent disposer de cartes électroniques à jour.



Navires en approche du port pétrolier



Situation rapprochée



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

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Pascal B - 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

