



Rapport d'enquête simplifié

**ÉCHOUEMENT DU CHALUTIER *CINTHARTH*
LE 4 MARS 2015 A L'ENTREE DU PORT DE SAINT-JEAN-DE-LUZ**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2016

ÉCHOUEMENT DU CHALUTIER *CINTHARTH* À L'ENTRÉE DU PORT DE SAINT-JEAN-DE-LUZ, LE 4 MARS 2015

LE NAVIRE



Le chalutier *CINTHARTH*, immatriculé SN 916002, a été construit, en acier, à Boulogne en 2000.

Caractéristiques principales :

Numéro OMI : 9222596 ;
Longueur hors-tout : 23,30 m ;
Largeur : 7,22 m ;
Jauge brute (UMS) : 182,76 ;
Tirant d'eau maxi : 3,354 m ;
Puissance de propulsion : 516 kW.

Le navire est armé en 2^{ème} catégorie à la pêche au large.

Le jour de l'échouement, les titres de sécurité (permis de navigation et certificat de franc bord) du chalutier sont en cours de validité.

Il pratique la pêche pélagique en bœuf avec le *MARILUDE 2* qui est également un chalutier de Saint-Nazaire. Habituellement il pêche en Manche Est, à cette période de l'année, mais une évolution récente de la réglementation l'a conduit à déplacer son activité vers le Golfe de Gascogne où, depuis plusieurs semaines, il cible principalement le maquereau.

L'ÉQUIPAGE

Le *CINTHARTH* est armé par six marins : un patron (l'armateur), un second, un mécanicien, un stagiaire et deux matelots. Cet équipage est conforme à la décision d'effectif.

Tous les membres d'équipage sont titulaires des brevets correspondant à leur fonction à bord et sont à jour de leur aptitude médicale.

Le patron, qui est patron de pêche, est à la barre lors de l'échouement, il est âgé de 43 ans. Il navigue depuis l'âge de 16 ans, puis comme patron de manière intermittente depuis l'âge de 24 ans. Il est patron en titre du *CINTHARTH* depuis l'âge de 29 ans.

LES FAITS

Heures locales (UTC+1)

Le 04 mars 2015 à Saint-Jean-de-Luz :

Pleine mer à 03h49 ;

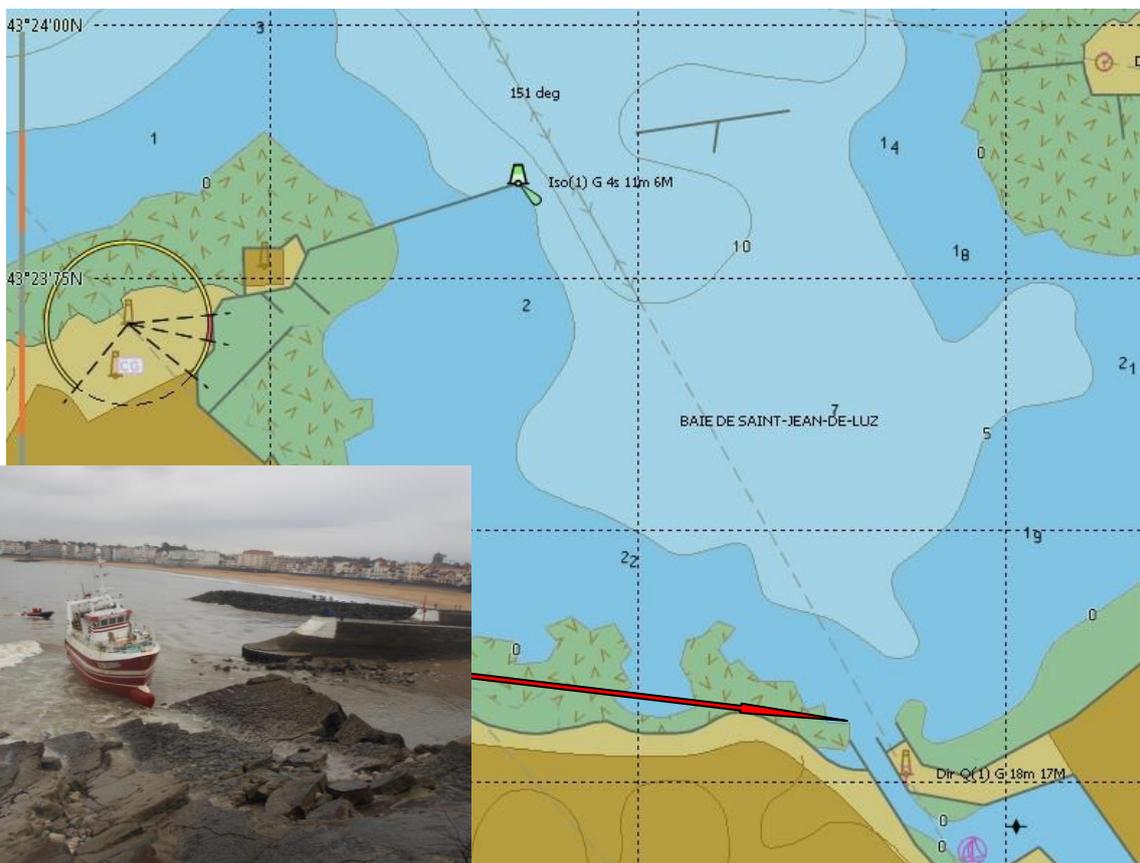
Basse mer à 09h59 ;

Coefficient : 76.

Le *CINTHARTH* a appareillé du port de Saint-Jean-de-Luz la veille, le **03 mars 2015** vers **17h00**, pour une marée au maquereau en compagnie du *MARILUDE*.

Le **04 mars 2015** vers **04h30**, les deux navires font route vers le port de Saint-Jean-de-Luz afin de débarquer le produit de leur pêche. Le *CINTHARTH* a un chargement de 15 tonnes de poisson. La distance à parcourir est de 18 milles.

À **06h30**, le *CINTHARTH* passe l'entrée Sud de la Baie de Socoa. Il est en route au 151°. C'est à ce moment qu'il passe la télécommande de son appareil à gouverner du mode « automatique » au mode manuel « tiller » et qu'il réduit sa vitesse à 6 nœuds. Il prévient le sémaphore de Socoa.



L'Entrée du port de Saint-Jean-de-Luz

Le CINTARTH dans la matinée du 04 mars

Vers **06h35**, l'entrée du port étant libre, le CINTARTH se présente dans l'alignement d'entrée de la passe pour éviter le haut fond situé à l'ouest de celle-ci à la vitesse de 3 nœuds. Dans son rapport de mer, le patron indique qu'il met d'abord de la barre à tribord, puis lorsqu'il veut en mettre sur bâbord, il s'aperçoit que celle-ci ne répond plus et que son pilote (interface de la télécommande de la barre) est passé en mode « NFU » (*Non Follow Up*).

Il bat alors en arrière pour éviter la digue et actionne le propulseur vers tribord.

Le Cintharth vient effectivement sur tribord et, sous l'effet de la marée descendante, l'étrave vient s'échouer vers **06h40** sur les roches de Ciboure à proximité de l'entrée du port (vers l'ouest).

Le patron prévient le sémaphore et réunit son équipage dans la timonerie.

Le canot de la SNSM ne pouvant intervenir, l'équipage est hélitreuillé de **07h30** à **08h00**.

Juste avant d'être évacué, le patron après inspection n'avait pas constaté d'invasion. Un peu plus tard, vers **09h00** (la marée est alors basse), une équipe d'évaluation fera le même constat.

À la basse mer suivante, en début de soirée, une nouvelle équipe d'évaluation constate que l'intégrité de la coque n'est plus assurée car de l'eau a pénétré dans le local machine.

Dans la journée du **05 mars 2015**, les cuves de gasoil sont vidées et l'étanchéité de la coque est assurée par du ciment.

Le **06 mars 2015** vers **15h30**, la manœuvre de déséchouement réussit et le CINTARTH est remorqué par le BALÉA de Bayonne jusqu'au port de Hendaye où il arrive à **18h08**. Il est alors mis à sec sur la zone technique du port.

CONSÉQUENCES

Personne n'a été blessé lors de cet échouement.

Par contre les avaries au navire ont été majeures :

- trois brèches dans les capacités ont été relevées ;
- les tôles de fond de part et d'autre du bouchain du côté bâbord sont gravement endommagées ;
- la mèche, le tube de jaumière et le safran sont déformés ;
- le moteur de propulsion, l'auxiliaire et ses périphériques ont été envahis par l'eau de mer (qui est arrivée jusqu'au niveau des culasses).



Vue de la coque à Hendaye en avril 2014 (Photo BEAmer)

Le doute sur la pertinence économique de la réparation du *CINTHARTH* n'a été levé qu'au mois d'avril 2015.

Les réparations ont duré jusqu'à la fin du mois de juin.

Environ 80 % de la coque a été changé ainsi que le moteur de propulsion (dont l'échange était prévu avant l'événement), le groupe hydraulique et une partie importante des circuits électriques.

OBSERVATIONS / ANALYSE

Le patron, qui pratique le port de Saint-Jean-de-Luz depuis de nombreuses années a effectué son entrée dans le port de la manière habituelle en franchissant le brise lame de la passe Sud.

L'équipement de télécommande de la barre du *CINTHARTH*, en service lors de l'échouement, avait été installé à la mi-janvier, soit moins de 2 mois auparavant. Le patron avait, depuis, fait de nombreuses sorties avec son navire, mais il n'avait pas eu recours au mode NFU.

L'appareil à gouverner.

Au moment d'embouquer le chenal le patron du *CINTHARTH* s'est aperçu que le « tiller » n'avait plus d'effet sur la manœuvre du gouvernail.

Il a déclaré avoir subi une avarie de barre.

Les tests effectués après l'échouement n'ont pas révélé de dysfonctionnement dans le fonctionnement de la barre.



Barre à main

« Tiller »

Interface du pilote



Vue de la timonerie vers l'avant - partie Tribord (Photo BEAmer)

La télécommande de la barre

(voir schéma synoptique en page 4)

Le patron a déclaré qu'au moment de l'incident, le pilote indiquait qu'il était en mode « NFU » (*Non Follow Up*).

Les raisons pour lesquelles cette disposition s'est modifiée ce jour-là n'ont pu être établies et ce phénomène ne s'est pas reproduit. Le nouveau système de télécommande faisait actionner la barre via le pilote (à la différence du précédent montage, où le vérin était directement actionné).

Or, en mode NFU, il était possible de commander la barre au moyen des boutons poussoirs installés sur le pilote.

Celui-ci se trouve à distance du tiller, sur le pupitre de la timonerie et le patron ne disposait d'aucun délai pour réagir.

Il n'a donc pu ni utiliser cette commande disposée sur la platine du pilote, ni passer en barre manuelle, ce qui lui aurait imposé au préalable de basculer, sur la platine, le commutateur du mode « auto » en mode « manuel ».

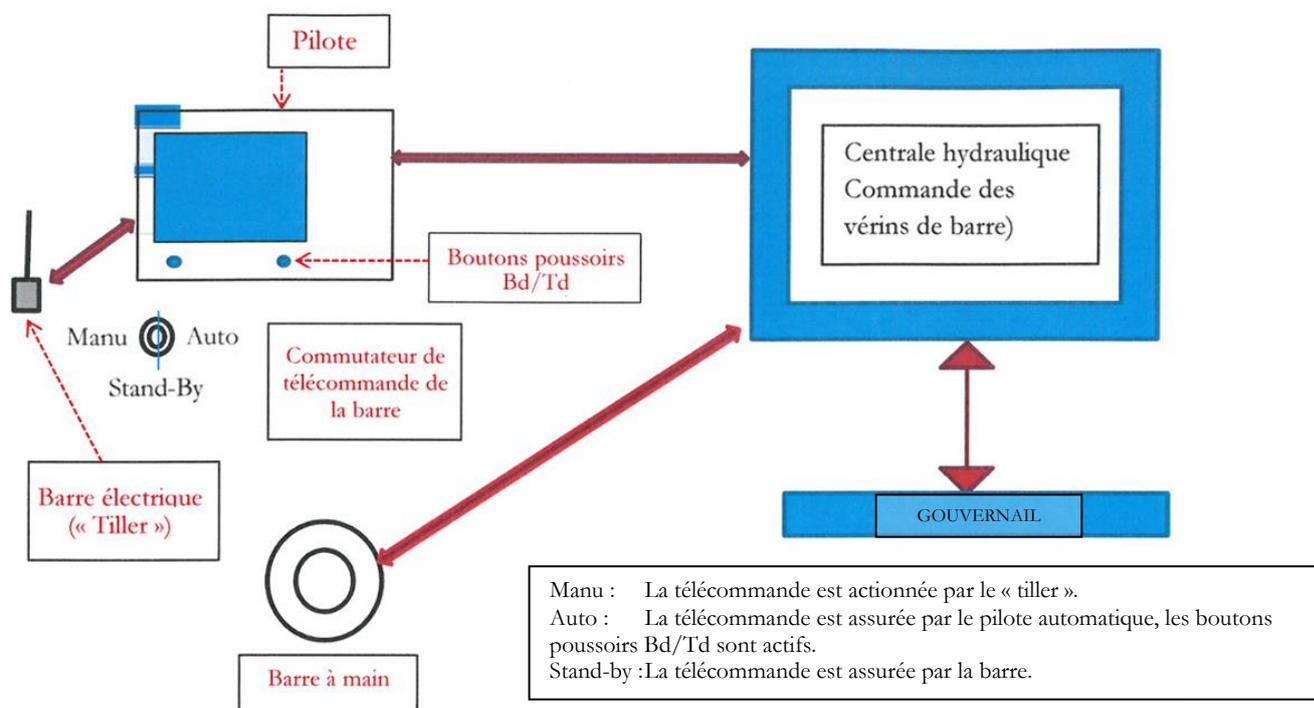


Schéma synoptique de la télécommande de la barre

CONCLUSION

Le défaut de fonctionnement de la commande électrique de la barre ainsi que le non-usage des alternatives de télécommande de celle-ci ont provoqué l'échouement du *CINTHARTH*.

ENSEIGNEMENT

- 1 - 2015-E-004 : Une maîtrise de toutes les fonctionnalités des systèmes de télécommande de la barre permet de limiter les conséquences des aléas des manœuvres, en particulier en situation d'urgence.
- 2 - 2015-E-005 : Un essai, même succinct, de la commande directe de la barre lorsque le navire est en eaux libres permet de s'assurer, en temps utile et sans risque, de son bon fonctionnement et de son bon usage.



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

