

L'AGONIE DU PALM

Caractéristiques du navire

Longueur : 27,03 m

Largeur : 6,2 m

Jauge brute : 118

Puissance de propulsion : 578 kW

L'épave du PALM (ER ORT) dans la baie d'Ajaccio est un classique bien que cette dernière soit dans l'enceinte administrative du port et donc interdite à la plongée. Elle repose par 21.50 m de fond à trois cent mètres au large de la jetée du Margonajo du port de plaisance de Charles Ornano de la ville d'Ajaccio

Corse Images Sous-Marines a effectué des recherches relatives à la perte de ce navire :

En 2009, le navire était au mouillage sur le plan d'eau du port d'Ajaccio, à la position 41° 55,36' N et 008° 44,5' E. sur un coffre d'amarrage métallique ancien. La SARL CORSE CORAIL gestionnaire est en liquidation et le navire à l'abandon.

Le 15 septembre 2009 la Capitainerie du port d'Ajaccio constate que le navire est enfoncé jusqu'au niveau du pont et risque à tout moment de sombrer.

Il est procédé le 16 et 17 septembre 2009 par la société NAUTTOS à la dépollution et au pompage de l'eau

Actions engagées par la société NAUTTOS afin de rétablir la stabilité du « PALM »

07h20 Préparation du « PALADINU » ; embarquement des motopompes thermiques et du petit matériel annexe.
08h00 PALADINU amarré à couple du PALM sur son bâbord ; trouvé le PALM avec une gîte prononcée sur son bâbord, le pont baignant dans l'eau (de la partie milieu jusqu'à la partie arrière).
Récupération du kit anti pollution stocké à terre (20 m de barrage absorbant ainsi que des buvards).
08h10 Début de pompage cale machine avec une motopompe ; installé deux morceaux de barrage absorbant (2 x 10m), à l'avant et à l'arrière afin de circonscrire toute pollution du plan d'eau.
08h30 Deuxième motopompe en service.
09h05 Traitement de la cale machine avec des buvards absorbants ; percuté un radeau du PALM afin de s'en servir comme aristo (citerne flottante).
Récupération de 700 kg de lest à terre afin d'effectuer un transfert de poids sur tribord (compensation de la gîte).
10h15 Récupération d'un deuxième kit anti pollution à terre (buvards absorbants). Troisième motopompe en service.
11h30 Augmentation du franc bord du PALM de 0,35 m sur bâbord.
15h30 Le franc bord du PALM est estimé à plus d'1m sur bâbord.
Disposé une motopompe dans la cabine équipage avant bâbord.
15h45 Disposé une motopompe dans le compartiment machine (point bas) car le parquet machine est enfin accessible.
16h00 Rempli deux cuves d'1 m3 chacune d'eaux sales (eau et huile) ; ces cuves sont amarrées sur le pont de PALADINU.
16h15 Fin du pompage Rangement du matériel.
Fermeture de toutes les écoutilles du PALM.
17h00 Fin des opérations suite le 17 septembre.

Extrait du rapport d'inspection des Affaires Maritimes

Inspection extérieure de la coque

Les œuvres vives sont couvertes de concrétions biologiques et n'ont pu être inspectées. Les œuvres mortes présentent une dégradation par corrosion. De nombreux chancres sont visibles jusqu'au livet de pont, et on peut enlever à main nue des plaques de matière de plus de 20 mm d'épaisseur, laissant présager une perte d'épaisseur des tôles de bordé d'au moins 2 mm localement.

Toutefois aucune avarie de structure pouvant entraîner une entrée d'eau n'est perceptible depuis l'extérieur.

Inspection de l'intérieur du navire

Compte tenu des informations transmises et après recherches effectuées à bord, aucune source d'entrée d'eau avérée n'a été localisée.

Le navire est divisé en 7 compartiments étanches. La machine peut être isolée par une porte étanche à glissière manœuvrable en local ou depuis le pont du massif des superstructures.

Les compartiments VII et VI étaient secs. Les compartiments IV (accès machine), III (machine) et II (magasin) ont été trouvés partiellement envahis. Le compartiment V présentait des quantités d'eau limitées sur bâbord, probablement dues à une évacuation partielle des eaux de pompage.

Mesures prises avant départ de l'équipe

La cloison avant du compartiment machine a été mise en situation d'étanchéité théorique par fermeture de la porte à glissière et de la porte semi-étanche.

Le niveau d'eau du magasin (compartiment II) a été repéré.

Les vannes de coque ont été fermées, ainsi que les vannes des circuits d'assèchement.

Mesures à prendre

Indépendamment des mesures visant à réduire la pollution du plan d'eau par les eaux huileuses présentes à bord avant la visite, et la mise en sécurité structurelle du navire, l'équipe préconise de prendre le plus rapidement possible les mesures de sauvegarde qui figurent ci-après.

—débarquer les hydrocarbures:

- ▀ballast de gazole bâbord, capacité 2,34 m³
- ▀ballast de gazole tribord, capacité 2,52 m³
- ▀caisse journalière de gazole, capacité 0,7 m³
- ▀caisse à huile machine : 0,180 m³ (reliquat)
- ▀caisse à huile hydraulique : 150 L (compartiment IV)
- ▀carters moteurs, quantité non-évaluée.

—débarquer les batteries au plomb :

- ▀6 éléments de 250 Ah dans l'accès machine (compartiment IV)
- ▀2 éléments en machine (compartiment III)

—débarquer les 8 bidons de soude caustique de 20 L entreposés dans le magasin arrière;

—en l'absence de personnel à bord, placer le bâtiment en situation d'étanchéité:

- ▀fermer toutes les portes étanches et semi-étanches. La porte étanche à glissière de la machine doit être maintenue fermée ainsi que la porte semi-étanche qui la double.
- ▀fermer les ouïes de ventilation, hublots, claires-voies, panneaux et sabords qui sont en état de manœuvrer;
- ▀obturer les ouvertures non-munies de moyens de fermeture étanche par des double-tapes en tôle de 4 mm ou en contre-plaqué de 13 mm à boulons traversant;
- ▀assurer impérativement l'étanchéité des panneaux de pont des compartiments I (local barre) et VII (coqueron -puits aux chaînes), en portant une attention particulière à ce dernier, dont l'hiloire est percé sur l'avant.

A compté de cette date un suivi journalier du PALM est mis en place

Suivi du navire le PALM

| DATE | FRANC BORD TB | FRANC BORD BD | OBSERVATIONS |
|----------|---------------|---------------|--|
| 25/09/09 | 0.92m | 0.78m | Compartiment moteur (III) On voit de l'eau ruisseler le long des parois en fond de compartiment |
| 26/09/09 | 0.92m | 0.78m | RAS |
| 27/09/09 | 0.90m | 0.76m | RAS |
| 28/09/09 | 0.83m | 0.70m | Niveau de l'eau dans le compartiment moteur arrive au plancher. Les autres compartiments sont secs. |
| 29/09/09 | 0.69m | 0.70m | Plancher machine est noyé à hauteur de 2 cm |
| 30/09/09 | 0.64m | 0.69m | Plancher machine est noyé hauteur à hauteur de 5 cm, la ligne d'arbre est noyée |
| 01/10/09 | 0.52m | 0.67m | La hauteur d'eau dans le compartiment moteur (III) est de 23 cm au dessus du plancher. Les portes à glissière et semi étanche ne font plus effet d'étanchéité, l'eau passe et s'engouffre avec gros débit dans le compartiment (IV) accès machine. Le compartiment II (magasin AR) commence à être noyé. |
| 02/10/09 | 0.37m | 0.57m | RAS |
| 03/10/09 | 0.38m | 0.59m | Niveau de l'eau est au niveau du plancher de cale dans le compartiment machine |
| 04/10/09 | 0.40m | 0.60m | Niveau d'eau est de 5 à 7 cm au dessus du plancher dans le compartiment moteur |
| 05/10/09 | 0.57m | 0.67m | Equipe SATM à bord effectuant un devis pour le compte de la CTC |
| 10/10/09 | 0.40 m | 0.80m | Niveau d'eau au dessus du plancher dans le compartiment moteur 0.37 m Un hublot est arraché coté bâbord, si le navire chavire, l'étanchéité totale du local machine ne pourra pas être assurée. |
| 11/10/09 | 0.45m | 0.55m | Niveau d'eau au dessus du plancher dans le compartiment moteur (III) 0.55 m Compartiment accès machine(IV), 1ere marche de l'escalier noyé Compartiment magasin(II) commence à être noyé, on entend l'eau s'infiltrer à hauteur d'un robinet ouvert |

Une nouvelle opération de pompage est effectuée le 13 ou le 14 octobre, à partir du 15 octobre une dépollution du navire est entreprise

Le 16 la dépollution est terminée et les produits traités par TOXI CORSE. Un Colmatage partiel est mis en œuvre sur deux entrées d'eau répertoriées (salle machine, compartiment situé avant la porte étanche de la salle machine), l'eau continue cependant de rentrer mais avec un débit moindre.

Un colmatage définitif aurait été mise en place entre le 19 et 23 octobre 2009.

Le 05 novembre une inspection signale des hauteurs d'eau aux francs bords conséquentes Bâbord 40 cm / Tribord 67 cm, de l'eau dans le compartiment machine jusqu'au pied du moteur, pas de traces d'infractions observées, portes et panneaux fermés. Un pompage est à envisager dans les deux jours maximum.

Entre le 06 et 08 novembre une forte tempête empêche toute intervention et le PALM disparaît dans les flots.

Le 10 novembre 2009 une plongée de reconnaissance est effectuée, le navire est posé à plat sur le fond avec une légère gîte, le mât est à -7.40m de la surface. Le 16 novembre un avis aux usagers est transmis précisant ce danger et la possibilité de débris flottants.

Epilogue :

En juillet 2014, le mât présentant un risque pour la navigation est scié et le coffre remplacé par une bouée jaune de signalisation accrochée au cabestan avant. Il est à noter que le mât en aluminium et compartimenté s'est mis en flottaison lors de sa découpe.