

Anglet, récit d'un naufrage

Mercredi 5 février, il est 9h30, **le Luno**, vraquier de 100 m, arrive du Pays Basque sud (Espagne). Il amorce son virage et se met dans l'alignement de l'Adour, afin de rentrer au port de Bayonne et d'y charger des billettes d'acier. Après y avoir déposé son collègue, le pilote rentre à assez vive allure et surfe, car une forte houle rentre dans la passe du port, réputée difficile.

C'est le début du descendant et déjà un jusant certain, vu le poids d'eau qui arrive d'amont. Une mer bien formée, mais rien d'inquiétant pour de telles unités, puisque 2 cargos ont pris la mer un peu plus tôt.

9h40, c'est la **panne électrique générale**. Le navire n'est plus manœuvrable et subit un fort vent d'ouest, et une houle de 6 à 8 m. Les 2 ancres sont larguées, mais le fond de sable à cet endroit ne permet pas une accroche. La panne qui arrive au pire des moments, au pire endroit, avec les pires conditions. La **SNSM** est dépêchée par le CROSS, mais reste en observation, car la situation est délicate. Le **Balea**, remorqueur du port, mis en alerte par la CCI depuis 9h, se porte à hauteur du Luno, mais les éléments ne permettent pas de passer une remorque. Il réussit tout de même à pousser le cargo et à le remettre dans un bon axe. Après quelques tentatives, c'est maintenant celui-ci qui est en difficulté et qui est couché sur le flanc. Il se redresse, d'un seul coup. **Grosse frayeur** pour l'équipage de 4 marins. Il rentre à l'abri vu l'**impossibilité de pouvoir porter assistance au Luno**, qui dérive vers la digue des Cavaliers d'Anglet.

Il est maintenant 10h et l'arrière du vraquier est sur les premiers blocs d'ophite. L'assaut incessant des vagues fait son travail de sape et déjà une amorce de cassure est visible. Une déferlante très importante s'abat sur le travers tribord et donne le coup de grâce, il se brise en deux.

10h05, la proue, qui abrite les réservoirs, dérive vers la plage sous l'influence du vent et des vagues. La poupe, elle, repose sur les premiers blocs. Cette partie est soumise à une forte gîte de par sa position en équilibre. **Les 11 marins du Luno ainsi que le pilote sont réfugiés dans la tour de pilotage** et l'hélicoptère de la gendarmerie tente avec leur plongeur de faire une première tentative ; mais le vent, les vagues, la gîte et les antennes du bateau ne permettent pas d'approche. Une **forte odeur de carburant** se fait déjà sentir et les premiers éléments foncés à la surface de l'eau ne sont pas un bon présage, car le cargo avait fait le plein avant son départ, soit 127 t de carburant de propulsion.

Devant les éléments insurmontables, il est demandé à l'**armée** de dépêcher un de leurs hélicoptères « gros porteur ». Le **Puma** arrive de la base de Cazaux avec deux plongeurs. Les premières tentatives restent vaines, car le vent est toujours aussi violent. À 13h une petite accalmie permet une nouvelle sortie. Il est 13h10 quand le premier marin est hélitreuillé. La cadence s'accélère et à 13h35 les 11 membres d'équipage et le pilote sont en sécurité.

La partie avant qui contient les réservoirs du Luno est maintenant échouée sur la plage des cavaliers. **Aucune fuite n'est observée**. Plus tard, dans la nuit, la forte houle aura raison du château qui se décrochera du pont. La coque, éventrée des deux cotés, laisse s'engouffrer l'eau et **la poupe coule** en bout de digue.

Le samedi 8 janvier, les 80 t du carburant « léger » restant sont pompées ; l'opération n'a pu être réalisée la veille, suite à l'impossibilité d'ouvrir la trappe principale.

Depuis le jour du naufrage, un **soutien psychologique** a été apporté à l'ensemble des équipages et intervenants. Les marins sont rentrés à leur domicile après être passés en observation et avoir subi quelques questions pour les besoins de l'enquête.

La dernière réunion a permis d'envisager le démantèlement du cargo avec 1 appel d'offre international et des conclusions qui seront rendues publiques le 3 mars. Il est à noter que seule une demi douzaine de sociétés dans le monde est capable d'effectuer ce genre de travail.

Selon la procureur de la république de Bayonne, et après avoir diligenté 3 enquêtes différentes, **aucun élément ne permet de définir une faute quelconque**. Le bateau, qui venait de bénéficier d'une révision, était habilité à naviguer. Des concours de très mauvaises circonstances sont la cause de ce drame.

Il faut rendre hommage aux équipages, sauveteurs, intervenants directs ou indirects, à la collaboration de l'armateur, de son assurance, ainsi qu'à la présence soutenue du maire, Mr Jean Espilondo, entouré de la cellule de crise.

L'heure est maintenant au bilan et aux comptes. L'assurance, toujours présente, ne déroge pas à ses obligations. Reste également la localisation de la partie immergée de l'épave, coulée en bout de digue des cavaliers, qui ne sera possible qu'avec une mer plus clémente.

Souhaitons que les côtes angloises retrouvent leur plénitude, au plus tôt, et que la parenthèse du Luno ne soit qu'un lointain souvenir sans conséquences pour sa notoriété.

Pampi Lafitte
APP Anglet

