



Rapport d'enquête simplifié

**COLLISION ENTRE LA VELETTE À PASSAGERS *GIROLATA 1*
ET UN CATAMARAN, LE 6 AOÛT 2013 EN RADE DE MARSEILLE
(UNE PASSAGÈRE BLESSÉE À BORD DU *GIROLATA 1*)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2014

COLLISION ENTRE LA VEDETTE À PASSAGERS *GIROLATA 1* ET UN CATAMARAN, LE 6 AOÛT 2013 EN RADE DE MARSEILLE (UNE PASSAGÈRE BLESSÉE À BORD DU *GIROLATA 1*)

LES NAVIRES

GIROLATA 1



Vedette à passagers construite en Chine en 2012 et francisée le 3 mai 2012.

Caractéristiques principales :

Immatriculation : 930726 à Ajaccio ;

Coque : en alliage léger (aluminium) ;

Longueur HT : 18,60 m ;

Largeur : 4,60 m ;

Jauge brute/nette : 41,52/33,54 UMS ;

Puissance de propulsion : 596 kW (2 x 405 cv réels suivant la fiche de l'exploitant).

Pratique le transport de passagers en rade de Marseille, entre le Vieux-Port et la Pointe Rouge.

Cette vedette est la propriété de la société Sealease France, louée par l'EUURL Via Mare, affrétée par SVT (Société Varoise de Transport).

Navire très récent en bon état.

Son permis de navigation est valide jusqu'au 5 mars 2014.

Le catamaran KL 15.5



Photo prise quelques minutes après l'événement

Voilier de type Race'n sail KL 15.5 portant le n° CE 0607.

Caractéristiques principales :

Longueur HT : 4,80 m ;

Largeur : 2,30 m.

Ce type de catamaran, dont les performances sont largement reconnues, est très répandu dans les clubs de voile qui les utilisent tant pour les écoles de voile qu'à la location. Il permet d'embarquer au maximum 2 personnes.

Il est la propriété du club de voile de l'ASPTT Pointe Rouge qui le loue.

LES ÉQUIPAGES

GIROLATA 1

Cette vedette est armée par trois membres d'équipage : un patron mécanicien et deux matelots.

Le patron mécanicien est titulaire des brevets de capitaine 200 et de mécanicien 750 kW.

L'une des matelots est titulaire du capitaine 200.

Le deuxième matelot, au jour des faits, possédait le brevet de capitaine 3000, valide jusqu'au 13 août 2013. Il est titulaire de plus du second capitaine 3000 valide jusqu'en 2016 ainsi que des brevets de chef de quart et capitaine côtier.

Tous trois sont à jour de leur aptitude médicale.

Le catamaran KL 15.5

L'équipage est constitué de deux sœurs mineures de 14 et 17 ans. Elles ont une expérience raisonnable de ce type de voilier. La location a été effectuée par leur père.

Lors des faits, les parents sont présents sur le plan d'eau, à proximité, naviguant dans une autre embarcation.

LES FAITS

Les conditions météorologiques (source SITREP) :

Vent au 140°, 10 à 15 nœuds avec des risées, mer belle à peu agitée, bonne visibilité.

Heures locales (UTC+2)

Le **mardi 6 août 2013**, la location du KL 15.5 débute à **14h00** pour une durée, prévue par contrat, de 2h30.

La vedette *GIROLATA 1* effectue, comme tous les jours en haute-saison, ses rotations régulières entre le Vieux-Port et le port de la Pointe Rouge. Deux vedettes sont en ligne pour un départ à heure ronde de chaque destination.

À **16h00**, le *GIROLATA 1* quitte le port de la Pointe Rouge avec à son bord 97 passagers, sa capacité maximale, et 3 hommes d'équipage. Il fait route directe vers le Vieux-Port et, au sortir de la zone des 300 mètres, commence sa montée en allure pour atteindre la vitesse de 12,5 nœuds. Il est alors à 1 mille dans le 338° de l'entrée du port. Le plan d'eau est dégagé.

Le KL 15.5 navigue tribord amures sur une route fixe, travers au vent, sous foc et grand-voile, les deux équipières sont au trapèze.

À **16h05**, les deux navires entrent violemment en collision, malgré les cris des passagers de la vedette quelques secondes avant le choc.

Les flotteurs tribord, puis bâbord du catamaran viennent se planter sur le côté bâbord de la vedette sur l'avant de la passerelle, au niveau de l'arceau rouge de protection. Le patron de la vedette stoppe immédiatement.

Sous la violence du choc, le KL 15.5 démâte. Le mât s'abat sur une passagère assise à l'avant bâbord de la vedette, elle est prise en charge par un médecin présent à bord. L'équipière du catamaran est projetée à l'eau après avoir heurté de la tête la coque du *GIROLATA 1*.

À **16h06**, le patron donne l'alerte au CROSS La Garde par VHF. Le *GIROLATA 1* fait demi-tour et porte assistance aux deux équipières du catamaran.

À **16h12**, la vedette SNS 117 appareille.

À **16h15**, le responsable du club de l'ASPTT locataire du KL 15.5 est prévenu, il se rend immédiatement sur les lieux.

À **16h18**, arrivée sur place de la SNS 117, avec à son bord une équipe médicale des marins-pompier. La passagère du *GIROLATA 1* est prise en charge.

À **16h23**, une remorque est capelée sur le catamaran par le bateau d'assistance de l'ASPTT avec à son bord les deux équipières.

À **16h28**, le *GIROLATA 1* prend la direction du port de la Pointe Rouge, avec la victime à son bord, pour une prise en charge à quai et transfert à l'hôpital par les marins pompiers.

À **16h32**, l'équipière du catamaran, se plaignant de maux de tête, est transférée sur la SNS 117 et prise en charge par les marins pompiers.

À **16h35**, remorquage et retour à quai du catamaran avec l'équipière valide.

À **16h50**, reprise des rotations du *GIROLATA 1* vers le Vieux-Port.

À **16h51**, la SNS 117 est à quai à la Pointe Rouge ; les blessées débarquent et sont pris en charge par les VSAV (véhicule de secours et d'assistance aux victimes).

À **17h19**, les blessées sont prises en charge après transfert à l'Hôpital de la Conception à Marseille. Fin de mission des VSAV. L'opération est close.

CONSÉQUENCES

Conséquences humaines :

La passagère du *GIROLATA 1* a été sérieusement blessée au bras gauche (double fracture du radius et du cubitus). Elle a subi un

traumatisme important lié à l'état de choc et a eu un arrêt de travail d'une durée significative.

L'équipière du catamaran, dont la tête a heurté le bordé du *GIROLATA 1*, n'a pas eu, après sa prise en charge, de suites avérées autres que le traumatisme lié à l'état de choc.

Conséquences matérielles :

Le *GIROLATA 1* présente quelques éraflures superficielles au niveau de l'étrave et du bordé bâbord avant.

Le catamaran KL 15.5 présente une déchirure d'une cinquantaine de centimètres sur la partie supérieure de son flotteur tribord. Son étrave tribord est pliée. L'étrave bâbord est également ouverte, la patte d'oie d'étai est sectionnée. Le navire est démâté.



OBSERVATIONS

La météo du jour, bonne brise de sud-est et mer belle, particulièrement l'après-midi avec la présence des thermiques, a favorisé l'exploitation du fort potentiel du KL 15.5, notamment en terme de vitesse ou d'accélération à la risée.

Le plan d'eau, en cette période de l'année, à la sortie du port de la Pointe Rouge, est toujours très fréquenté : plaisanciers, régates et écoles de voile en sus des professionnels.

De par sa construction, la passerelle du *GIROLATA 1* ne permet pas au patron d'avoir une vision panoramique du plan d'eau.



Celle-ci se limite aux 180° vers l'avant et à quelques degrés sur l'arrière de chaque travers, notamment sur bâbord, puisque les commandes par tiller, les plus utilisées, sont légèrement décalées sur tribord.

Il est à noter que sur l'autre vedette effectuant cette traversée, la passerelle est quasi panoramique et située en hauteur (cf. la photo ci-dessous).



CONCLUSION

Alertés par les cris des passagers du *GIROLATA 1*, le patron de la vedette et la barreuse du catamaran ne se sont vus que quelques secondes avant la collision.

Le catamaran suivait une route rectiligne, travers au vent, les deux équipières au trapèze et au vent, totalement absorbées par le réglage de leurs voiles et le contrôle de la position sur l'eau de leur voilier. Elles n'ont pas vu le *GIROLATA 1* qui était dans leur dos. Elles ont été alertées par les cris des passagers, le choc étant imminent.

Le patron du *GIROLATA 1*, en route directe, vers le Vieux-Port, venait de quitter la zone des 300 mètres. Il naviguait à 12,5 nœuds, en commandes manuelles, effectuant la veille du plan d'eau depuis le poste de pilotage. De par la configuration de la passerelle, il ne pouvait pas voir arriver le catamaran sur son travers bâbord

(ou légèrement sur l'arrière de celui-ci) à moins de détacher son attention portée vers l'avant de la vedette ou d'en être prévenu par l'un des deux matelots. La présence de très nombreux passagers, souvent debout, notamment sur la plage avant ne facilite pas la navigation à vue.

À noter la rapidité d'intervention des moyens qui sont intervenus à la suite de la collision.

ENSEIGNEMENTS

- 1 **2014-E-037** : Une information précise doit être fournie lors de la location par le loueur au locataire sur les risques liés à l'occupation du plan d'eau, notamment le trafic aux abords du port de la Pointe Rouge.
- 2 **2014-E-038** : La visibilité limitée sur l'arrière des travers depuis la passerelle du *GIROLATA 1* doit être compensée par une veille adaptée.
- 3 **2014-E-039** : Une veille visuelle et auditive appropriée adaptée aux circonstances et conditions existantes doit être assurée par tous les navires de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.
- 4 **2014-E-040** : L'attention doit être portée sur le développement du service saisonnier des vedettes à passagers dans le secteur de la Pointe Rouge et plus généralement dans la rade de Marseille eu égard aux autres activités présentes sur le plan d'eau.



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



FRANCE
2009092411