



Rapport d'investigation préliminaire

LA RETRAITE II

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

CHAVIREMENT DU CHALAND OSTRÉICOLE *LA RETRAITE II* SURVENU LE 6 MAI 2011 SUR LE BANC D'ARGUIN (SUD DU BASSIN D'ARCACHON)

LE NAVIRE



LA RETRAITE II est un chaland ostréicole en aluminium, immatriculé 925197 à Arcachon, construit en 2009 par le chantier CAI à Gujan-Mestras (33).

Longueur HT : 11,50 m - Largeur totale : 3,33 m -
Creux : 0,58 m - Jauge brute : 8,24 tx ;
Moteur HB Honda de 200 cv ;
Marque de franc bord : 360mm ;
Pontée maximum autorisée par le permis de navigation : 4 tonnes.

Le chaland est équipé d'un engin flottant pour six personnes, d'une bouée de sauvetage lumineuse et de six brassières de sauvetage pour adultes.

En plus de ce matériel, deux VFI gonflables sont utilisés lors des transits et deux vestes à flottabilité intégrée sont en permanence dans l'abri navigation.

Le bâtiment ne possède aucun moyen radio.

L'embarcation est également équipée d'une grue Heila type HLM 3-2S - CMU : 0,980 t à 3,58 m - 0,6 t à 5,25 m - 0,5 t à 6,91 m.

Le permis de navigation est valable jusqu'au 08 mars 2013.

La grue à fait l'objet d'un contrôle annuel le 13 avril 2011, sans aucune observation.

L'ÉQUIPAGE

Trois personnes se trouvent à bord au moment de l'accident.

CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Les conditions météo dans le bassin sont très bonnes : mer belle, vent du 120, force 3, s'orientant plutôt Sud dans l'entrée du bassin et ne gênant en aucune façon le travail. Visibilité supérieure à 10 km.

LES FAITS

Vers 13h00 locales, le chaland ostréicole *LA RETRAITE II* se trouve positionné sur son exploitation, située face à la dune du Pyla, sur la partie Sud du Banc d'Arguin, vers la sortie du Bassin d'Arcachon.

Il y est ancré au moyen de sa « griffe ».

La « griffe » est un pieu en acier pesant plus de 200 kg, placé à l'avant dans l'axe du chaland et qui s'enfonce de plus d'un mètre dans le fond de sable. Son relevage s'effectue à l'aide d'un treuil hydraulique et d'un mât (dit « portique »).

Il procède, à l'aide de sa grue hydraulique, au relevage de chantiers (cf. photo) dont 14 se trouvent déjà à son bord. Ceux-ci sont positionnés sur la largeur du pont, sur 3 rangs à partir de l'abri de navigation et superposés par groupes de cinq chantiers.

Les chantiers (longueur : 330 cm, largeur : 100 cm, hauteur : 80 cm) sont des armatures constituées de fer à béton supportant les poches d'huitres. Chaque chantier porte douze poches d'huitres répartis sur deux étages (6 x 2). Le poids des chantiers vides est d'environ 50 kg. Celui de chaque poche est estimé entre 10 et 12 kg.

Les chantiers sont conçus pour s'emboîter les uns sur les autres lors du transport. C'est ainsi que chaque pile de cinq chantiers ne dépasse pas le toit de l'abri navigation, soit environ 2 mètres de haut.

Un quinzième chantier, en cours de relevage, est suspendu à la grue sur son côté bâbord. Alors que cette charge est hors de l'eau, une embarcation sortant du bassin provoque une vague qui, venant heurter le chaland, lui imprime un faible mouvement de roulis.

Au même moment, le chantier à la base de la première pile, celle située près de l'abri de navigation, s'affaisse. Les points de soudure reliant les pieds du chantier, situés du côté bâbord, cassent. La première paire de pieds se replie sous le chantier. La seconde paire se plie également. Sous le poids de la charge, l'ensemble de la pile s'affaisse sur bâbord et glisse vers ce bord. Dans ce mouvement, les chantiers de la première pile glissent sur le pont métallique et entraînent ceux des deux autres piles.

La combinaison de la gîte initiale du chaland provoquée par la charge de 200 kg en suspens, à laquelle se sont ajoutés le mouvement de roulis dû au passage d'une embarcation et le glissement sur bâbord d'une partie de la charge, a abouti à une gîte importante du chaland. Celle-ci a été suffisante pour entraîner le glissement de la charge complète de 2700 kg à la mer. Les chantiers métalliques glissant sur un pont également métallique.

Sur le parc, la hauteur d'eau à cette heure de la marée est de 1,50 m. La basse mer à Arcachon est à 14h03, avec un coefficient de 76 (sur le banc la basse mer se fait avec un décalage de moins 30 minutes).

Les chantiers, ayant une longueur de 3,30 m, se plantent sur le fond et restent appuyés contre le pont du chaland du fait de l'eau peu profonde (1,50 m).

Ce fait, ainsi que le déploiement de la grue toujours reliée à sa charge et l'abri de navigation qui est immergé, empêchent le chaland de se redresser. Ce dernier reste donc « sur la tranche ».

La marée en montant, tend à diminuer la force exercée par les chantiers sur le pont, mais en

s'inclinant vers le fond, ceux-ci appuient plus fortement sur le côté bâbord de l'embarcation. Cette action, conjuguée au poids de l'eau dans l'abri et à celui de la grue déployée, entraîne le chavirement complet du chaland.

CONSÉQUENCES

Le chaland *LA RETRAITE II* ayant chaviré, son abri navigation a été envahi par la mer.

Tous les circuits électriques et hydrauliques du bord sont hors service.

Le moteur de propulsion, la pompe de lavage, le moteur de la pompe hydraulique sont hors service et doivent être remplacés.

Il n'y a eu aucune déformation sur la coque de l'embarcation ni aucune entrée d'eau dans les compartiments étanches.

Les vitres à l'arrière de l'abri ont été arrachées, les vitres à l'avant endommagées.

Les trois personnes à bord au moment de l'accident sont indemnes. Tous trois ont été récupérés par les services de secours qui, prévenus par un autre navire, sont rapidement arrivés sur zone.

Le chaland a été remis à flot par la SNSM lors de la pleine-mer du jour et ramené au sec au port de Gujan-Mestras.

Les chantiers tombés à la mer avec leur charge, sont en cours de récupération.

OBSERVATIONS

Lors de l'accident l'équipage ne portait pas de VFI. Il ne les utilise que durant les transits. Après l'accident, les brassières se trouvant dans l'abri navigation étaient inaccessibles, la porte de l'abri se trouvant côté bâbord, et donc assez proche du fond.

À noter cependant que tous les hommes avaient pied et se trouvaient donc relativement en sécurité en attendant les secours.

Les chantiers en métal glissent très facilement sur un pont également en métal.

En outre, les soudures peuvent être parfois de piètre qualité. Beaucoup parmi ceux qui sont visibles à terre présentent des défauts au niveau des soudures.

Le patron de *LA RETRAITE II* envisage de faire reposer ses chantiers sur des tréteaux en bois afin de prévenir toute rupture de point de soudure, d'éviter l'affaissement de la charge et limiter les risques de glissement.



Chantier neuf



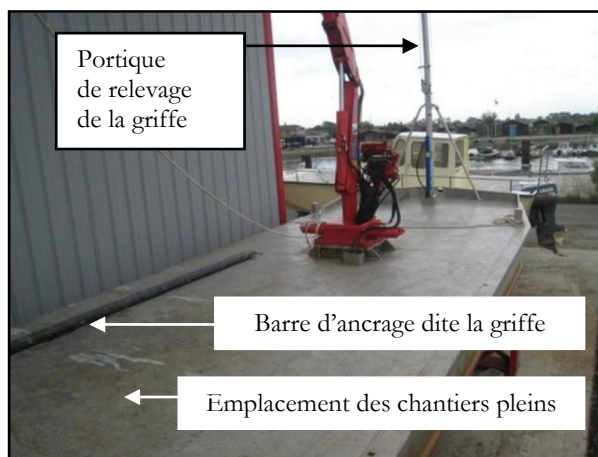
Modèle de chantier vide après séjour en mer

CONCLUSION

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.



Logement de la griffe



Portique de relevage de la griffe

Barre d'ancrage dite la griffe

Emplacement des chantiers pleins

ENSEIGNEMENTS

Faire reposer les chantiers sur des patins en caoutchouc sur le pont des chalands métalliques, ou utiliser du bois de fardage réduirait considérablement le risque de glissement de la charge lors des mouvements de roulis.

Les VFI doivent être portés en permanence.



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

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - 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