



Rapport d'enquête simplifié

**ÉCHOUEMENT DU NAVIRE À PASSAGERS *SAINTE SIFFREIN*
SURVENU LE 23 OCTOBRE 2012 LORS DE L'ACCOSTAGE
À L'ÎLE SAINT-HONORAT**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : novembre 2013

ÉCHOUEMENT DU NAVIRE À PASSAGERS *SAINT SIFFREIN* SURVENU LE 23 OCTOBRE 2012 LORS DE L'ACCOSTAGE À L'ÎLE SAINT-HONORAT

LE NAVIRE



Le SAINT SIFFREIN à quai à Cannes.

Le *SAINT SIFFREIN* est un navire à passagers en aluminium, il est immatriculé à Nice sous le numéro 930934.

Construit par un chantier de la région bordelaise, il a été mis en service le 05 juillet 2012.

Caractéristiques principales du navire :

Longueur hors tout : 23,20 m ;

Largeur : 6,40 m ;

Propulsion : 2 x 336 kW ;

Jauge brute : 126 UMS.

Le navire est armé en 3^{ème} catégorie (soit pour une navigation au maximum à 20 milles de la terre), pour un maximum de 153 personnes.

Néanmoins, pour l'essentiel, ce navire est exploité dans les conditions de la 4^{ème} catégorie pour un maximum de 200 personnes.

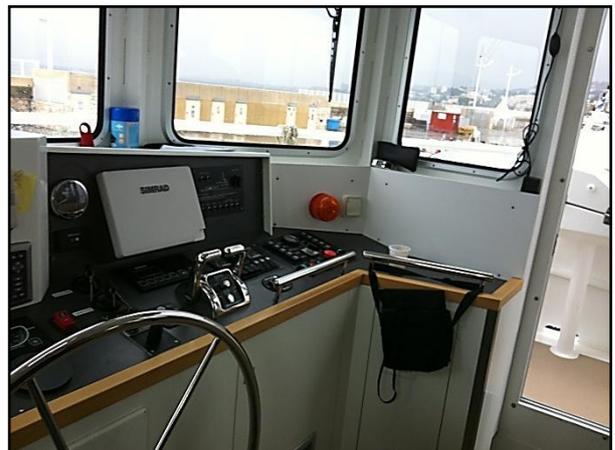
Il assure, avec un autre navire, pour le compte de la Compagnie Maritime Lérins Saint-Honorat

(CMLSH), qui l'affrète, le transport de passagers entre le port de Cannes et les Îles des Lérins.

La distance entre le port de Cannes et l'île la plus éloignée (Saint-Honorat) est inférieure à 3 milles et les traversées durent au plus quelques dizaines de minutes.

Au moment de l'accident, le certificat de franc-bord et le permis de navigation du navire sont en cours de validité mais le navire ne dispose pas de décision d'effectif.

La commande du gouvernail est hydraulique, au moyen de la barre à roue, ou électrique au moyen des « tillers » situés dans la timonerie et sur les consoles des ailerons.



Vue de la timonerie

La télécommande - électrique - des moteurs depuis la timonerie peut également être effectuée depuis l'un ou l'autre des ailerons.

Ce transfert est effectué à partir d'une platine de la timonerie et l'« acquisition » de cet ordre de transfert est signalée sur la console de l'aileron par un voyant.

La plupart des manœuvres est effectuée à partir des ailerons.

Le navire dispose aussi d'un propulseur d'étrave qui n'est utilisé que pour l'accostage à Cannes.

L'ÉQUIPAGE

Le capitaine, âgée de 35 ans, est titulaire du titre de Capitaine 200 depuis 2009 ainsi que du Permis de Conduire les Moteurs Marins.

Elle est à jour de son aptitude médicale.

Elle navigue pour la CMLSH depuis 2007 et comme patron depuis début 2010.

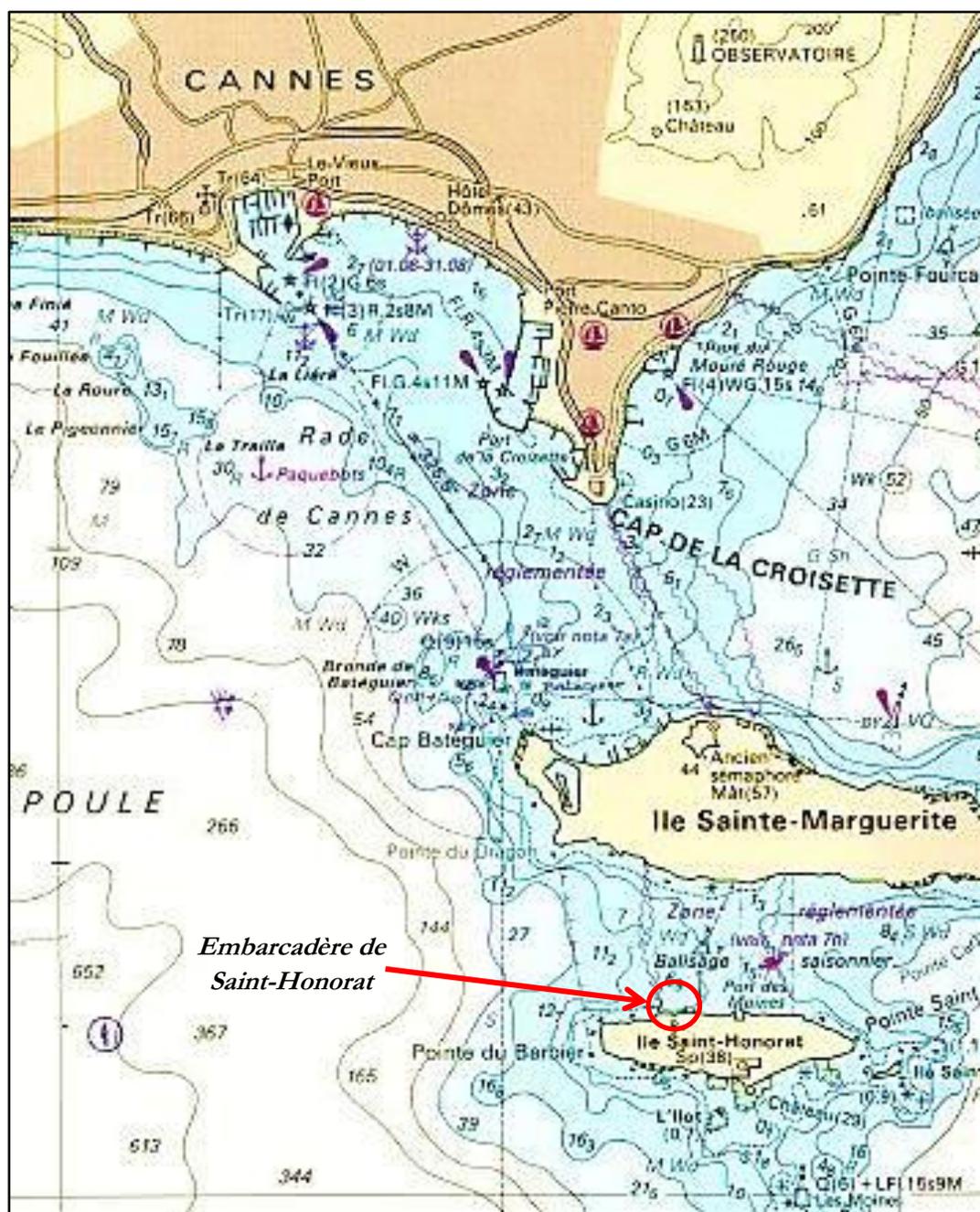
L'équipage se compose également de trois matelots, âgés respectivement de 34, 48 et 64 ans au moment de l'évènement. Tous sont à jour de leur aptitude médicale.

LES FAITS

Au moment du talonnage, les conditions météo sont les suivantes (Source SITREP) : vent d'est 3 nœuds, mer belle, visibilité supérieure à 10 milles.

Le 23 octobre 2012 à 14h00, après 5 rotations sans incident dans la journée, le *SAINTE-SIFFREIN* appareille de Cannes avec 29 passagers à destination de l'Île Sainte-Marguerite.

Il en repart à 14h20 avec 49 passagers à destination de l'Île Saint-Honorat.



Vers **14h25**, lors de l'approche de l'appontement de l'île, par l'ouest (l'accostage est prévu tribord à quai), la situation est la suivante : l'embrayage des moteurs est sur la position neutre et le navire court sur son erre à moins de 100 mètres du quai. Sa vitesse est de l'ordre de 4 nœuds.

Cette situation est normale.

Le capitaine transfère alors la commande de la machine sur l'aileron tribord. Le témoin lumineux sur la console atteste que cette commande est effective.



Elle met les moteurs en marche avant pour accélérer la giration (coup de fouet), mais cette commande ne fonctionne pas. Elle tente alors sans succès de battre en arrière et met la barre toute à gauche en utilisant le « tiller » de l'aileron.

Le navire entre violemment en collision avec des rochers à une vitesse estimée entre 3 et 4 nœuds. Il reste échoué par l'avant.

Le capitaine fait immédiatement vérifier la situation des passagers et aucune entrée d'eau ne lui est signalée.

Elle transfère à nouveau la commande dans la timonerie, se dégage et accoste avec le moteur bâbord, car le moteur tribord, qui a stoppé au moment du choc, ne redémarre pas. Dans le même temps, elle fait informer « Cannes Sécurité » sur la VHF canal 16.

À **14h35**, le navire est à quai.

À **14h40**, le CROSS La Garde appelle pour faire le point de la situation : 20 personnes sont légèrement blessées dont 7 enfants.

Un membre de l'équipage, qui préparait l'amarrage au niveau de la coupée, a chuté sur le pont. Elle souffre d'une blessure au genou. Après avoir participé à l'assistance des passagers blessés, elle sera évacuée par les pompiers.

Le CROSS décide de faire intervenir le SAMU 06 pour coordonner les secours médicaux.

À **15h13**, l'hélicoptère de la Sécurité Civile se pose sur l'Île Saint-Honorat ; deux vedettes de la SNSM et de deux vedettes des pompiers arrivent sur zone peu après. 18 personnes sont évacuées par les secours.

À **16h25**, dernière communication avec le CROSS La Garde pour conclure l'opération.

À **17h40**, après une inspection visuelle de la coque et la constatation d'« un enfoncement et d'un arrachement (...) à l'avant en son milieu au niveau de l'étrave, juste au-dessus de la ligne de flottaison », la décision est prise de faire revenir le navire jusqu'au port de Cannes.

À **18h00**, le navire est à quai à Cannes.

LES CONSÉQUENCES

Les blessures des passagers ont été traitées le jour même sans hospitalisation, à l'exception d'une personne qui est restée jusqu'au lendemain à l'hôpital de Cannes.

Le matelot blessé a eu un arrêt de travail de trois semaines et ne souffre pas de séquelles.

À la suite de cet événement, la société de classification a suspendu le certificat de franc-bord du navire. Celui-ci a été rétabli à l'issue des réparations, le 29 novembre.

Le permis de navigation a été automatiquement suspendu pendant l'interruption de la validité du certificat de franc-bord.

Les réparations ont été effectuées à sec dans un chantier local. Elles ont porté essentiellement sur les dommages de la coque.



Le navire a été remis en service le 20 décembre.

CONCLUSIONS

Le non-redémarrage du moteur tribord

Le capitaine estime qu'il est probable qu'elle ait actionné par inadvertance l'arrêt d'urgence de ce moteur lors du choc.



VAC : voyant d'acquisition de la commande de l'aileron tribord du moteur tribord.

Le défaut de la commande des moteurs à partir de l'aileron tribord.

Le fonctionnement de l'appareillage de télécommande des moteurs à partir de l'aileron tribord a été testé par le constructeur, qui, seul, dispose des équipements spécifiques de contrôle.

Il n'a rapporté aucun dysfonctionnement.

Par la suite, aucun incident ne s'est produit sur la télécommande de la machine.

La communication d'urgence

La mise en place et l'organisation des secours ont été efficaces car la station locale « Cannes Sécurité », que le capitaine a appelé directement sur VHF Canal 16, a retransmis sans délai l'information au CROSS La Garde.

L'équipage du navire

L'équipage du navire est constitué de 4 personnes.

À l'occasion du convoyage du navire entre Bordeaux et Cannes, en mai/juin 2012, une fiche d'effectif avait été émise, qui incluait notamment un capitaine 500, un capitaine 200 et un mécanicien 750 kW.

Lors de cet événement, le capitaine du *SAINTE SIFFREIN* est titulaire du capitaine 200 et du PCMM. Aucun autre membre de l'équipage n'a de qualification de mécanicien.

La situation en ce qui concerne la décision d'effectif pour l'exploitation du navire ne semble donc toujours pas réglée.

LES MESURES PRISES

Un message enregistré en français et en anglais est diffusé aux passagers, qui attire notamment leur attention sur l'obligation d'être assis pendant les manœuvres.

Les membres de l'équipage sont chargés de vérifier que cette consigne est respectée jusqu'à ce que le navire soit amarré.

Les commandes de la machine, transférées sur les ailerons de passerelle, sont essayées largement à l'avance pour ménager un temps de réaction suffisant en cas de dysfonctionnement.

ENSEIGNEMENTS

2013-E-080 : Un essai du fonctionnement de la commande de la machine lors du transfert de celle-ci sur un aileron aurait permis de déceler le dysfonctionnement de la commande moteur.

2013-E-081 : Une protection des boutons de commandes de l'arrêt d'urgence des moteurs serait utile afin d'éviter de les actionner par inadvertance.



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