



Rapport d'enquête simplifié

**ABORDAGE ENTRE LA VELETTE DE TRANSPORT À PASSAGERS
ÎLE AUX MOINES ET LA BARGE IZENAH I
LE 11 JANVIER 2013 À LA SORTIE DU PORT DE L'ÎLE AUX MOINES**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : août 2013

ABORDAGE ENTRE LA VEDETTE DE TRANSPORT À PASSAGERS ÎLE AUX MOINES ET LA BARGE IZENAH I, LE 11 JANVIER 2013 À LA SORTIE DU PORT DE L'ÎLE AUX MOINES

LA VEDETTE À PASSAGERS



La vedette à passagers ÎLE AUX MOINES, en travaux au chantier local.

Navire immatriculé 347514 à Vannes, construit en 1972 au chantier du Magouer à Plouhinec (Morbihan).

Caractéristiques principales :

Coque : bois ;
Longueur hors tout : 12,75 mètres ;
Jauge brute : 14,35 tonneaux ;
Puissance de propulsion : moteur de 69 kW ;
N° MMSI : 227006860.

Le navire est équipé de deux postes radio VHF et d'un radar.

Il est armé en 4^{ème} catégorie.

Permis autorisé pour transporter 75 passagers. La vedette transportait 7 passagers au moment des faits.

Les titres de sécurité sont à jour.

L'ÉQUIPAGE DE L'ÎLE AUX MOINES

Le patron exerce les fonctions de patron mécanicien. Il est titulaire du brevet capitaine 200, du permis de conduire les moteurs marins et du certificat d'opérateur radio.

Le matelot, possède les qualifications requises.

La décision d'effectif prévoit un patron mécanicien et un matelot d'avril à septembre, et un patron mécanicien seul de fin septembre à avril. Au moment des faits, deux marins sont toutefois embarqués.

LA BARGE VRAQUIÈRE



La barge IZENAH I à Port Blanc.

Navire de charge immatriculé 759 944 à Vannes, construit en 1989 dans un chantier Morbihannais.

Caractéristiques principales :

Coque : acier ;
Longueur hors tout : 16 mètres ;
Largeur : 6,50 mètres ;
Puissance de propulsion : moteur de 110 kW ;
Jauge brute : 25 tonneaux ;
N° MMSI : 227011520.

Le navire est équipé de deux postes radio VHF. Il est armé en 4^{ème} catégorie.

Pontée autorisée : 40 tonnes et quatre accompagnateurs de véhicules.

Les titres de sécurité sont à jour.

La décision d'effectif du navire est identique à celle de la vedette. L'armement préfère armer ses navires avec un patron mécanicien et un matelot toute l'année.

L'ÉQUIPAGE DE L'IZENAH I

Le patron exerce les fonctions de patron mécanicien. Il est titulaire du capitaine 200, du PCM, du mécanicien 750 kW et du certificat général d'opérateur radio.

Le matelot possède les qualifications requises.

LES FAITS

Heures locales (UTC + 1)

Conditions météorologiques (bord) :

Vent nul, bonne visibilité.

Pleine mer à 05h56, coefficient : 93.

Basse mer : 12h14, coefficient : 98 (réf : Arradon).

À **07h25**, il fait encore nuit, la barge *IZENAH I* quitte la cale de Port Blanc pour assurer le transport de véhicules à destination de l'Île aux Moines.

À **07h30**, la vedette à passagers *ÎLE AUX MOINES* quitte la cale du Grand du Pont de l'Île aux Moines avec sept passagers à bord pour se rendre à Port Blanc. Les feux de navigation sont allumés. Le trajet s'effectue sans problème entre la platuration « Les Réchauds » et le môle situé un peu plus à l'ouest. L'espace de navigation n'est pas très large.

À **07h33**, les deux navires sont à hauteur du quai n° 1. La vedette longe le môle pour éviter la platuration « Les Réchauds », la barge remonte le courant, très fort à cet endroit, en serrant le quai au plus près.

Le patron de la vedette, naviguant à 5,6 nœuds, portée par le fort courant de jusant, n'a pu éviter la collision avec la barge malgré une marche arrière effectuée.

Le patron de la barge, naviguant à 2,3 nœuds, n'a pas vu la vedette arriver, en raison de la présence d'un camion sur le pont côté tribord. Ce véhicule, plus haut que les vitres de la timonerie, lui masquait la visibilité.

Le choc est violent.

La vedette, après avoir débarqué ses passagers, est escortée jusqu'à sa mise à terre. La barge, quant à elle, poursuit ses rotations.



Rambardes pliées à l'avant tribord de la barge.

LES CONSÉQUENCES

La vedette est indisponible pour environ deux mois. L'étrave, cassée en deux est à remplacer, ainsi que plusieurs m² de bordés à changer. Les travaux, nécessitant une main d'œuvre spécialisée, ont été effectués dans un chantier local. La remise en service a eu lieu fin mars.

Les avaries de la barge sont mineures (une rambarde pliée).

CONCLUSIONS

Les patrons de ces deux navires, très expérimentés, connaissent parfaitement ce secteur, dangereux en raison des très forts courants.

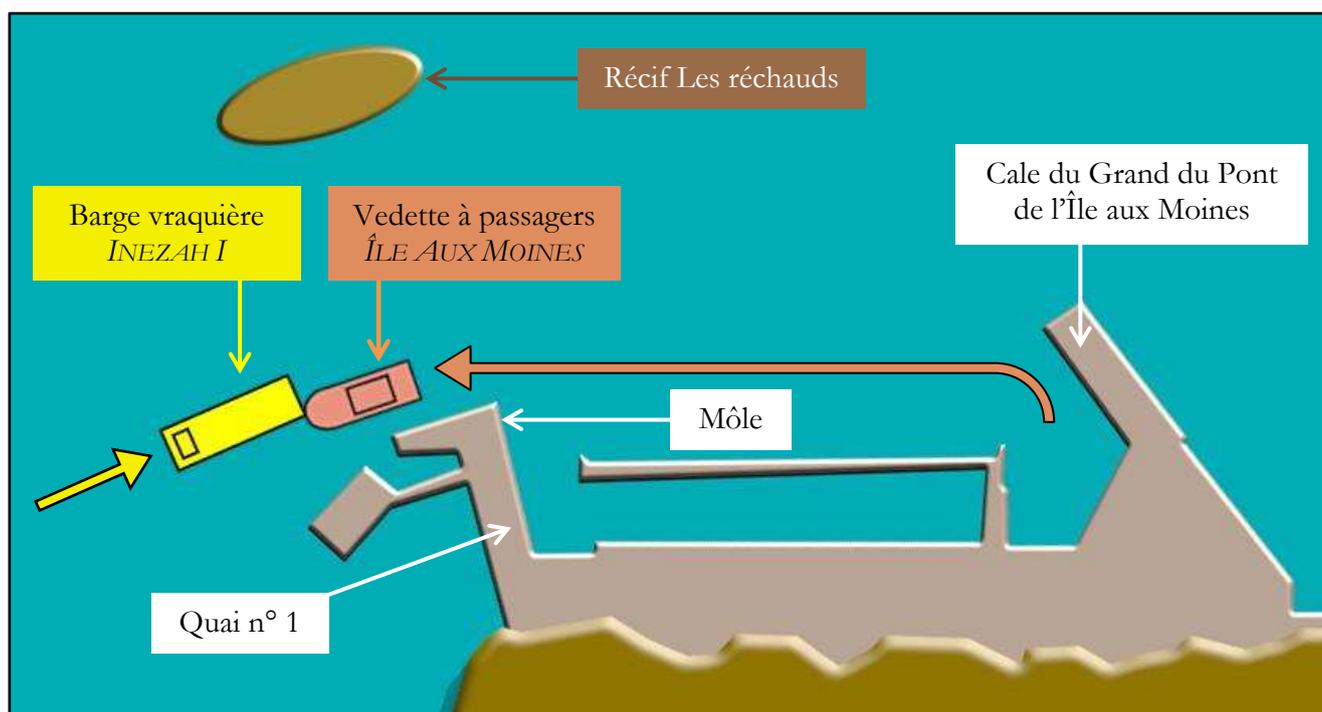
Il y a vraisemblablement eu un manque de vigilance de part et d'autre.

LES MESURES PRISES

Les jours suivants, l'armement, a fait installer sur la barge un gyrophare en tête de mât.

ENSEIGNEMENTS

- 1 – 2013-E-066 : Un minimum de deux marins embarqués semble la pratique usuelle de l'armement, correspondant au minimum nécessaire à l'exploitation en toute sécurité de ces navires. Les décisions d'effectif doivent être revues en conséquence et présentées au visa de l'administration.
- 2 - 2013-E-067 : La visibilité de la timonerie à bord de la barge doit être préservée.
- 3 - 2013-E-068 : Un contact VHF entre les deux navires avant chaque appareillage aurait été souhaitable afin d'éviter de se croiser dans la partie la plus étroite du port (entre les réchauds et le môle).
- 4 - 2013-E-069 : Améliorer le balisage de la plature de récifs Les Réchauds, de manière à mieux visualiser le chenal disponible pour un éventuel croisement.





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

