

Accident à Noirmoutier le 14 juin 2016

Pour la troisième année, nous projetons d'assister à la rencontre de Biloups organisée cette fois à Noirmoutier.

Nous partons de la Rochelle, notre port d'attache. Nous prévoyons 4 jours de navigation, ce qui est suffisant. Le deuxième jour, lundi 13 juin, nous sommes déjà à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, dernière étape avant Noirmoutier. La mer est houleuse, et, pour la première fois, Agnès a le mal de mer.

La météo annonce une dégradation pour le mercredi 15 juin. Dès lors, nous appareillons le mardi 14 à 9h30. Premier déboire, notre gps refuse de s'allumer (x). Nous naviguerons sans lui, avec les cartes papier comme autrefois et le smartphone d'Agnès.

Dans le chenal, nous croisons un plaisancier qui rentre, et qui me montre le ciel en nous faisant comprendre que la météo ne sera pas fameuse. J'aurais dû être plus attentif à cet avertissement d'un habitué du coin. Nous poursuivons notre navigation en visant la médiane entre l'île d'Yeu et Noirmoutier. Nous avons déjà effectué ce trajet et nous devrions voir à la mi-journée l'île d'Yeu. Mais nous ne la voyons pas et nous voyons même de moins en moins l'horizon. Le vent, qui était très, trop calme au début de la journée, forcit. Nous décidons alors de piquer vers la côte, pensant ne pas être très loin de la presqu'île. Soudain, Notre-Dame-de-Monts apparaît à peu de distance de nous. Puis disparaît dans le brouillard dont nous sommes entourés. Quelques minutes plus tard, la côte réapparaît puis disparaît à nouveau. Et ce sera comme cela le reste de l'après-midi. Une brume opaque qui s'épaissit au fur et à mesure que le vent monte et qui se lève régulièrement quelques instants. Juste assez que pour nous repérer et conforter notre route. Mais ce n'est pas rassurant.

Nous avançons en repérant les quelques rares balises. Nous apercevons la vedette rapide qui relie l'île d'Yeu à Fromentine. Cet élément conforte notre position. Nous approchons alors des roches de la Loire et du Banc des Bœufs, très dangereux. La visibilité tombe à nouveau et le vent dépasse les 30 nœuds. J'affale la grand voile et mets le moteur pour être plus manœuvrant. Nous passons la perche rouge des roches de la Loire. Nous devrions apercevoir une bouée verte mais ne voyons rien. Que faire ? Filer vers le large est aussi risqué. Nous croiserions alors dans le brouillard les bateaux de pêche venant de l'île d'Yeu.

Soudain, un choc violent. La barre reste bloquée. Nous venons de heurter un rocher et nous ne sommes plus manœuvrants. Je débraie le moteur. Un second choc survient et nous voilà immobilisés sur un banc de cailloux. Je me précipite à l'intérieur pour appeler la SNSM et demande de l'aide. Une dame me répond et demande combien il y a de profondeur. Je lui réponds « rien ». Agnès me crie : « si, il y a 2,5m ». En effet, nous venons d'être emportés par une grosse vague sur un fond de sable entouré de rochers. La dame de la SNSM me dit « jetez l'ancre tout de suite ». Je n'aurai jamais autant apprécié mon guindeau électrique car aussitôt le bouton poussé, la chaîne se déroule et l'ancre descend. Le bateau s'immobilise, provisoirement en sécurité. Je reste en contact avec la dame de la SNSM, par téléphone portable, car la vhf n'est pas aussi nette. Je lui demande quand les secours vont venir. Elle me dit que la grosse vedette va partir dans un quart d'heure, le temps que les hommes, des bénévoles, arrivent. Un quart d'heure après, elle me confirme le départ de la vedette (25 m de long et 5 m de large). « Quand arrivera-t-elle ? » « Avec cette météo, dans 1h », me répond-elle.



Effectivement, trois quarts d'heures plus tard, nous apercevons la silhouette de la vedette. Elle vient vers nous, enfin ! Puis, elle s'immobilise. Je suis maintenant en communication avec le commandant du bateau.

Je lui demande ce qu'il fait. « Je cherche un passage entre les rochers », dit-il.

La vedette avance, à gauche, recule, va à droite, recule, tout cela dure presque une heure. Enfin, elle fonce vers nous. La SNSM a pu passer les cailloux, elle arrive. Le patron me dira plus tard qu'il est passé à 80 cm des roches. Il ne peut m'accoster et ce sont les pompiers qui vont venir accrocher la remorque.

En effet, lorsque la SNSM est en intervention à moins de 600 m du rivage, ce qui est le cas ici, les pompiers marins la secondent. De fait, un canot pneumatique avec 4 hommes grenouilles s'approchent de nous. Ils longent notre voilier « Tranquidou », et au passage deux hommes grenouilles sautent dans notre cockpit. Notre chienne, qui était restée très calme jusque là, connaît la terreur de sa vie quand elle voit deux hommes en combinaison noire avec des gants et des palmes orange sauter à bord. Ils viennent installer la remorque, une sorte de grosse corde en polyester bleue d'une petite dizaine de cm de diamètre et de 200 m de long.

Puis le patron de la SNSM me dit que nous devons quitter notre bateau pour monter à bord de sa vedette. « Pas question », dis-je ! « C'est la règle, Monsieur »... « Non ! » ... « Alors je vous envoie deux de mes hommes qui vont vous accompagner » ! Et il nous envoie, par le canot des pompiers, un marin pêcheur de 17 ans et un chef de port de l'Herbaudière, Thierry. Ce dernier, très cool, nous rassure.

Ce qui nous arrive est banal (pour eux). Nous sommes le 16^{ème} bateau qu'ils sauvent depuis le début de l'année. Le bateau du sauvetage précédent a été soulevé comme nous par une grosse vague et il est retombé sur des rochers. Il a éclaté. « Vous avez eu de la chance ! »



Malgré les chocs successifs encaissés, la quille et le safran ne semblaient pas avoir trop souffert ... Hélas !!!



Enfin, prudemment, le convoi se met en route. Mais la remorque lâche. Très rapidement, les pompiers marins la remettent en ordre. Puis le remorquage continue. Il durera une heure. Le vent continue à monter. Tranquilou, notre voilier, est en permanence balayé par d'énormes vagues. Enfin, entre des cailloux, nous apercevons l'entrée étroite du port de l'Herbaudière. La remorque est raccourcie et ramenée à 75m. « C'est encore trop, nous ne passerons pas », dis-je à Thierry. « Ne vous inquiétez pas, nous avons l'habitude ». Nous rentrons. Notre bateau est amarré puis hissé par un grand portique et déposé sur le terre-plein du port.

Toute l'opération de sauvetage aura duré trois heures et s'est déroulée méticuleusement, sans émotion, sans un soupçon d'énerverment. Du professionnel, rien que du professionnel, pour ces gens qui sont des bénévoles ! Le président de la SNSM, nous accueille, et nous présente l'un de ses hommes, un belge, facteur d'orgues, professeur de musique et collaborateur du maire.

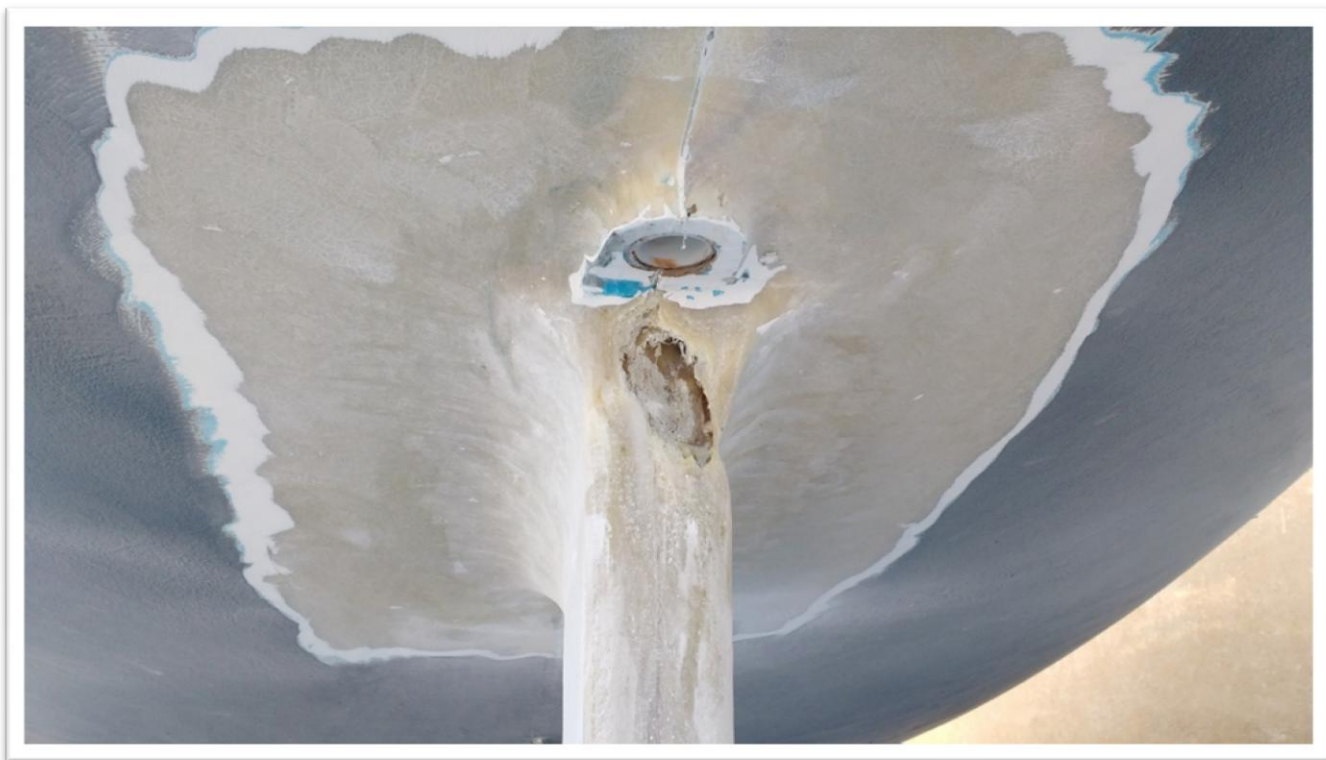
Une autre aventure commence pour nous, la découverte de cette île, pour nous jusque là inconnue, et aussi la découverte du chantier Composite Services, qui a entre les mains le sort de notre voilier, pas mal abîmé à l'arrière.

(x) Nous ignorons pourquoi notre gps Garmin nous a soudainement lâchés. Il ne l'a plus fait depuis. Au Pavois de La Rochelle nous avons questionné un responsable technique Garmin qui n'a pu nous fournir d'explication. Un bug, toujours possible ? Une fiche avec une petite saleté dessus ? Toutefois, 2 cas similaires nous ont, par la suite, été signalés par notre entourage

La réparation de notre voilier

Composite Services est le seul chantier dans cette région de Vendée à traiter le polyester. Il a bonne réputation, ce que confirme mon assureur GENERALI. Bien qu'il soit débordé de travail, il va traiter notre voilier avec diligence. L'expert viendra assez vite, l'arrière du bateau est vite dégagé des tissus abîmés, et le diagnostic est posé. La mèche du safran est tordue dans tous les plans. Ce gros tube de plus de 3cm, et de 5mm d'épaisseur, s'est tordu en endommageant complètement l'aileron sur lequel il s'appuie en dessous du bateau. L'aileron est fissuré, cassé, et a lui-même délaminé l'arrière de la coque en direction de l'avant sur environ 25 cm. Plusieurs couches de tissu ont ainsi été arrachées, le voilier était à 2 doigts d'une entrée d'eau.

L'architecte des Biloups, Vincent Lebailly, au chantier Wrighton à Caen, est mis au courant et il guidera les travaux du chantier par mail et par téléphone. Il propose de faire rapidement un nouveau safran. Habitant la Belgique, en allant à Noirmoutier, Caen n'est pas un grand détour pour moi. J'y passe donc chercher le nouveau safran. A Caen, l'architecte me fait visiter le chantier. Je comprends comment il renforce le bas des quilles des Biloups en les enveloppant dans une "chaussette" en tissu de basalte.

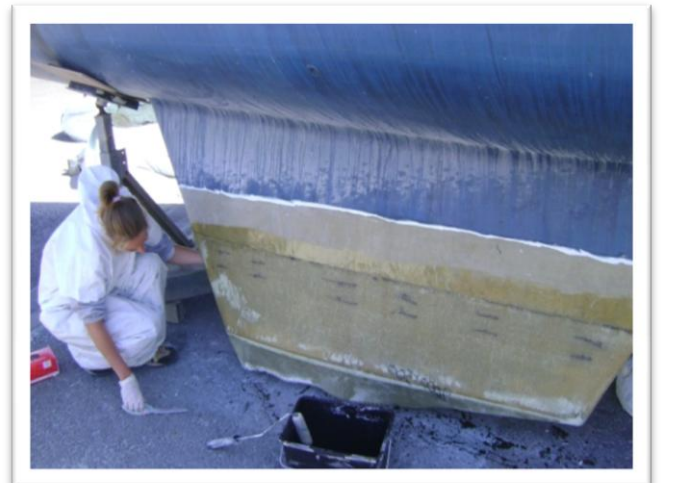




Aileron du safran et tube de jaurière

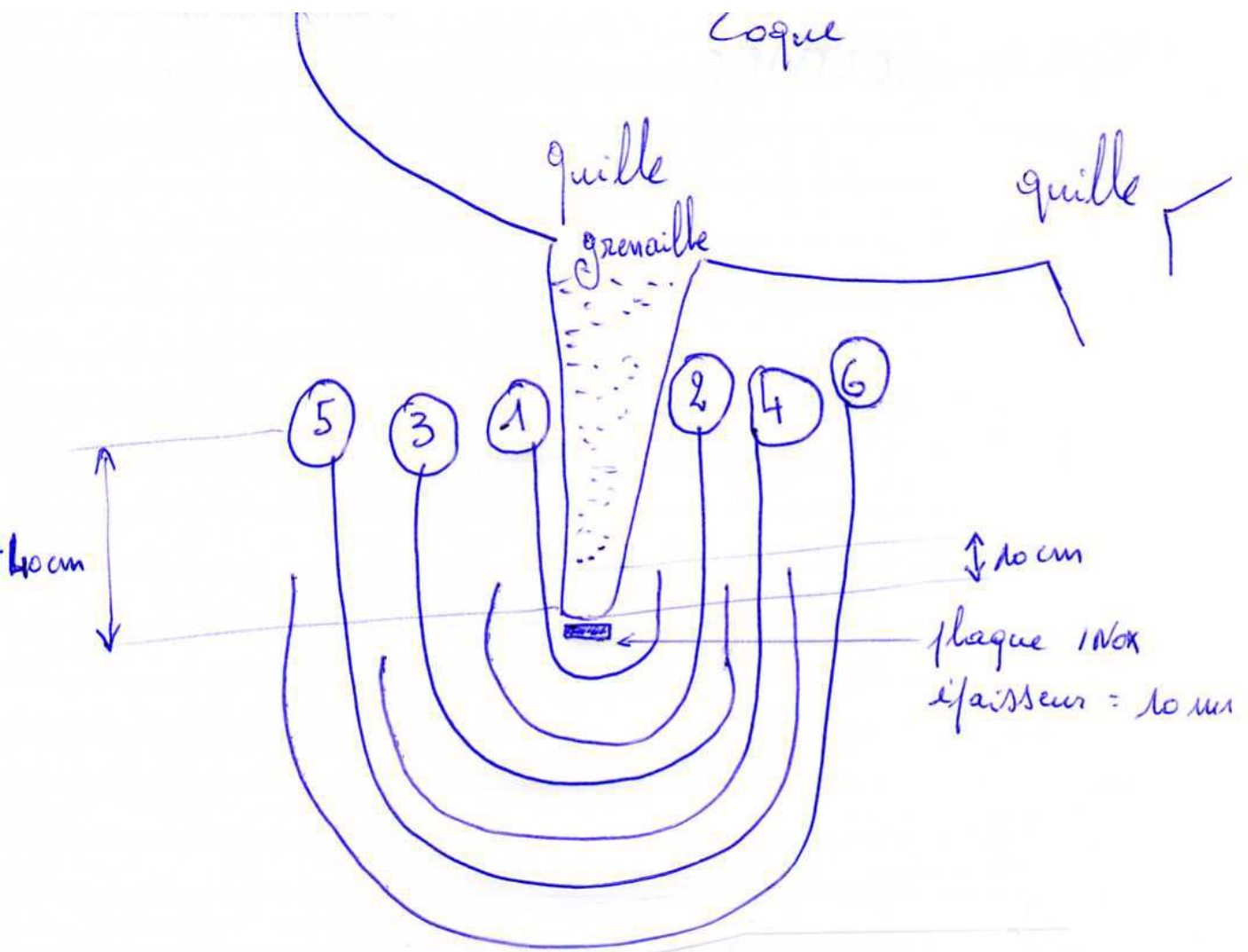
L'idée me vient alors de demander au chantier Composite Services d'utiliser cette technique pour renforcer les quilles qui doivent de toute façon être réparées. Elles ont été pas mal endommagées dans l'aventure. Je conduis donc le nouveau safran à Noirmoutier afin que le chantier puisse procéder aux réparations au départ d'une pièce neuve.

Entretemps, le chantier a complètement nettoyé l'arrière du bateau des tissus abimés, il leur a fallu gratter et poncer profondément l'aileron et l'arrière de la coque. Cette partie du voilier ainsi que le tube qui reçoit la mèche du safran ont alors été plus que sérieusement consolidés par la pose d'une bonne quantité de tissu. Les quilles reçoivent le même travail : gratter et poncer les tissus devenus malsains et tout consolider avec du tissu non de basalte comme à Caen, introuvable en ce mois d'août, mais du tissu polyester cousu en double, de haute densité (1100 gr/m²), un côté tressé, l'autre non. Six couches seront ainsi posées, jusqu'à hauteur des quilles, plus un renforcement de la face avant de celles-ci.



Renforcement des Quilles

Mon voilier possédait à la base des quilles deux plaques inox de 10mm d'épaisseur, épousant le pied des quilles. J'avais fait placer cette protection lors de l'achat du bateau. L'une d'elles a disparu dans l'accident, je l'ai faite remplacer. Les deux plaques d'inox ont été englobées dans les nouveaux tissus renforcés. Le voilier est ainsi globalement plus costaud



tissu lourd (± 1100 gr)
 2 faces cousues :
 une tissée
 l'autre brute

Sur l'angle avant de la quille :
 3 épaisseurs de tissu lourd



"Tranquillou" à retrouvé sa belle robe et sa prestance...

Tous ces travaux ne furent pas sans surprises. Ainsi, notamment, la mèche des safrans des Biloups d'aujourd'hui est de 34mm de diamètre. Or la nôtre (de fin 2006) était de 32mm. Le chantier Composite Services a donc dû aléser les bagues en téflon et procéder à quelques réglages.

Ce chantier a travaillé avec une grande conscience professionnelle, les ouvriers, parmi lesquels une jeune fille, étaient très ponctuels, et très serviables. C'est un réel plaisir de les voir travailler.

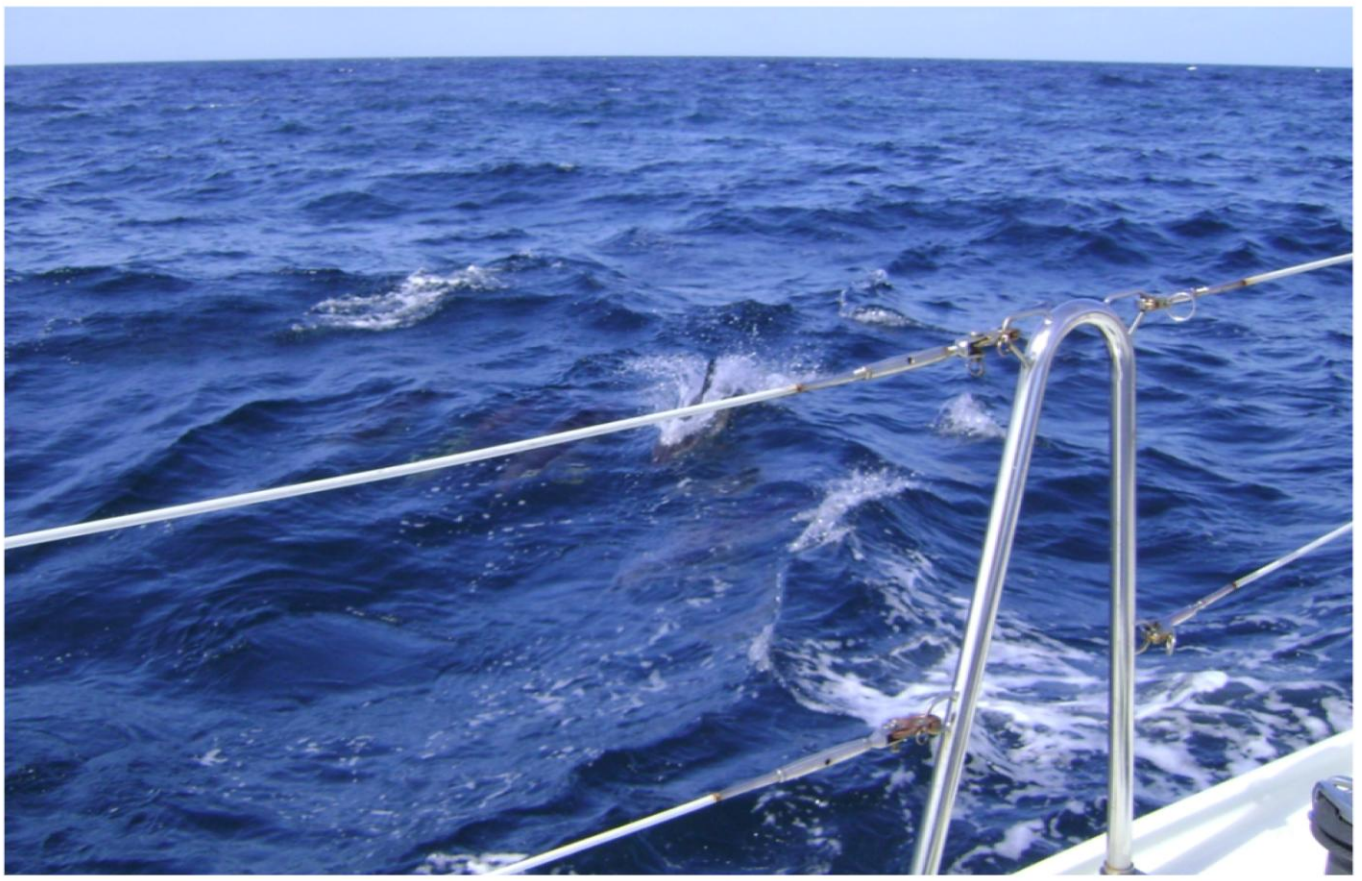
Et le coût de tout cela, me demanderez-vous ?

Le coût de l'intervention de la SNSM est de 600€/heure, soit ici 3h, 1.800€. La facture du chantier a tourné autour de 10.000€. Quid de l'assurance ? GENERALI a été fidèle à sa réputation. Le dossier a été traité très rapidement. 3 jours après la fin de la réparation, les paiements étaient effectués. Toutefois, GENERALI n'est pas extrêmement large dans son intervention. Ainsi, dans mon cas, une décote d'environ 1.500€ de vétusté a été appliquée (à ma charge, donc). Par contre, n'ayant jamais eu d'accident jusqu'à ce jour, la franchise ne fut pas appliquée. Les travaux supplémentaires, comme le renforcement des quilles, furent cependant à ma charge, soit aussi environ 1.500€.

Tout cela me parut plutôt raisonnable et, l'esprit plus tranquille, nous avons repris la route de la Rochelle. ...

En cours de route, entre Yeu et les Sables, nous avons croisé un groupe de dauphins (des adultes et des petits), pour la plus grande joie d'Agnès.

La navigation sous un ciel bleu immaculé avec un bon vent de 3-4 beauforts fut pour nous un véritable régal et nous fit vite oublier notre mésaventure !



Marcel et Agnès Dupuis, Biloup 89 "Tranquillou"