



Nouvelle rubrique, *Une épave, une histoire*, va venir alimenter de manière régulière le contenu de *Subaqua*. À travers ces pages, il s'agit de détailler des fortunes de mer reposant sous différents océans et mers du globe et accessibles à la plongée. Pour chacune, le récit de leur naufrage ou perte, en illustrant les propos d'images récentes, et si possible, de photographies d'archives.

Olivier Clot-Faybesse, rédacteur en chef.

Les épaves fascinent les plongeurs. Pas tous certes, mais la communauté des fans de tôles est conséquente. Certains de ses membres se passionnent pour leur découverte, leur identification, leur valeur patrimoniale, sans oublier l'aspect émotionnel quand le naufrage a entraîné des pertes humaines. D'autres s'intéressent avant tout à une fortune de mer d'un point de vue esthétique, c'est-à-dire qu'ils sont sensibles à sa photogénie, sous réserve que la structure subsiste en moins en partie (proue, poupe, etc.). Sans négliger que les vestiges engloutis deviennent bien souvent avec le temps de véritables récifs, colonisés par la vie. Une partie de la faune marine vient pour s'y abriter ou se reproduire alors que l'autre, constituée de divers prédateurs, y voit une opportunité pour se nourrir, patrouillant tout autour du site en quête d'un repas.

UNE ÉPAVE *une histoire*

L'autre point justifiant de parler d'épaves repose sur le fait qu'une grande majorité des destinations plongée offre la visite de quelques vieilles tôles, voire de plus récentes, immergées volontairement. Rien que sous nos eaux nationales, en métropole mais pas seulement, reposent des centaines d'épaves. Une longue tradition de commerce maritime, deux guerres mondiales, de fréquentes tempêtes, du brouillard et de traites roches ont contribué à envoyer par le fond des navires essentiellement, ainsi que des avions, des sous-marins et divers engins. Bon nombre de ces vestiges, en France comme à l'étranger, sont accessibles à la plongée, parfois dès le niveau 1. Rares sont donc les plongeurs n'ayant pas inscrit dans leur carnet la visite d'au moins une épave.

Si nous réserverons une place de choix aux épaves les plus emblématiques et réputées du globe, les naufrages français ne seront pas pour autant négligés, l'idée étant de valoriser aussi le métal de nos eaux nationales. Des épaves moins courues - parfois même pas courues du tout car connues que d'une poignée d'hommes - mais dont la proximité représente le quotidien de quelques pratiquants. Notamment sur la façade Atlantique, à l'image des plongeurs qui s'immergent en baie de Seine, le long des côtes du Calvados ou encore dans le bassin d'Arcachon. C'est justement dans ce bassin d'Arcachon, plus précisément une fois les passes négociées, que nous transporte dans le cadre de cette chronique inaugurale, Patrick Ragot, à la (re)découverte⁽¹⁾ d'une épave originale, le *Chariot*.

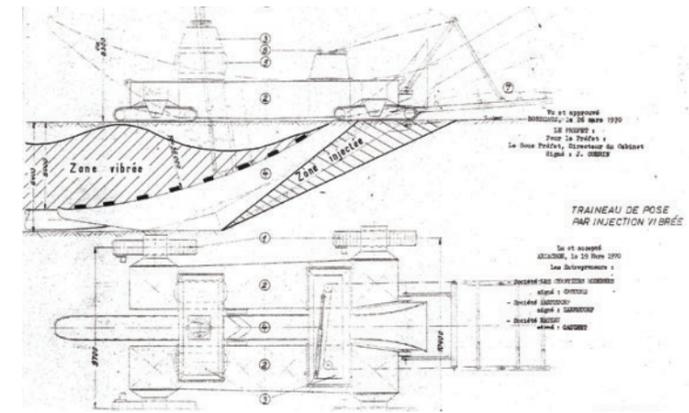
(1) Lire *Subaqua* 215 (novembre-décembre 2007), pages 72 à 74.



UNE ÉPAVE
une histoire

Le Chariot D'ARCACHON

Le chariot est à fois la plus proche et l'une des plus belles épaves atlantiques au large du bassin d'Arcachon.



Le Chariot se trouve juste à l'extérieur de la passe Sud du Bassin, à proximité de la bouée marquant l'émissaire de La Salie. Il s'agit d'une épave des plus inédites puisqu'elle prend la forme d'un traineau d'enfouissement automate sous-marin. Posé sur le fond, cet engin était guidé depuis la surface par une barge et avait comme fonction d'enfouir la canalisation d'évacuation des effluents du bassin d'Arcachon.

Abandonné au fond de la mer suite à la faillite de son propriétaire, ce vestige repose sur le sable à - 30 mètres à l'étal de pleine mer. Près de 50 ans passés sous l'eau ont fait du Chariot d'Arcachon un superbe récif artificiel, concentrant toute la faune environnante, notamment des espèces juvéniles. Un sujet, écrit et illustré par Patrick Ragot, président de la commission nationale photo vidéo sous-marine.

■ UN PEU D'HISTOIRE...

Au début des années 1970, l'urbanisation croissante autour du bassin d'Arcachon, ainsi que le développement industriel (notamment l'exploitation des ressources forestières par l'usine de pâte à papier de la Cellulose du Pin) produisent des effluents qui doivent être évacués en mer après avoir été dépollués. Un vaste réseau collecteur est alors constitué autour du bassin. Sa partie finale, le déverseur en mer, doit se terminer à 5 km au large, soit à l'extérieur du bassin. Sa réalisation est confiée en 1970 à une société allemande – leader mondial dans ce domaine – la société Harmstoff, basée à Hambourg. Le contexte qui précède ces travaux est tendu, avec des affrontements entre population landaise au sud (qui reçoit les effluents) et population girondine au nord (qui veut s'en débarrasser). Après la démission de plusieurs élus locaux et l'intervention d'un escadron de gardes mobiles pour calmer les esprits, l'État nomme un préfet délégué uniquement pour gérer ce problème. Sans rapport direct, mais aggravant les tensions, une épizootie survient, touchant gravement l'ostréiculture...

La technique retenue pour les travaux est celle de l'ensouillage sous pression par un engin immergé. Autonome et motorisé, la fonction de ce chariot sous-marin monté sur chenille, sorte de bulldozer des mers, consiste à creuser le fond de la mer avec des injecteurs. Il faut 90 m³ d'eau par minute sous une pression de 10 bars pour ouvrir une tranchée dans laquelle la canalisation d'évacuation des effluents, tuyau d'un diamètre de plus d'un mètre, est ensuite disposée. La partie arrière de la machine referme la tranchée en vibrant le sol pour assurer la bonne stabilité de l'ouvrage. Une barge, baptisée *TK8*, assure l'approvisionnement en tuyaux et pilote l'engin depuis la surface. Le chantier est conduit depuis le large vers la plage où attend pour raccord, le collecteur des eaux usées du bassin. Mais... nous sommes en plein golfe de Gascogne. Les redoutables tempêtes d'hiver se succèdent pendant deux ans. Les vents soufflent à force 10, la mer déchaînée affiche des creux de plus de 8 mètres alors que les courants de marée dépassent les 5 nœuds ! La puissance des éléments détruit à plusieurs reprises les débuts de l'ouvrage. Plusieurs tronçons de centaines de mètres sont

UNE ÉPAVE une histoire



Les anémones bijoux (corynactis viridans) ont colonisé toute la partie haute des superstructures.

emportés et des interventions de secours seront nécessaires pour récupérer le matériel dérivant. À ces incidents de chantier (rupture de canalisations et perte des matériaux immergés donc, mais aussi mouillage de la barge qui cède, etc.), et aux péripéties administrativo-politiques (retard des paiements), succèdent des drames avec une noyade puis deux accidents de plongée dont un mortel. Confrontée à une telle succession de problèmes et tragédies, la compagnie Harmstoff, pourtant solide et expérimentée dans les travaux de haute mer, doit se résoudre à déposer le bilan. Le matériel de surface est alors saisi et le *Chariot* est tout simplement – nouvelle tempête oblige – abandonné au fond en 1972, avant de tomber dans l'oubli. Pour clore cette épopée, précisons qu'il faudra attendre deux nouvelles années pour qu'un ouvrage conventionnel soit construit, à savoir une jetée métallique amenant le collecteur loin en mer, le « Wharf »



La partie haute était connectée à sa barge de surface qui lui apportait l'énergie nécessaire. Un petit air de martien vous ne trouvez pas ?

bien connu des surfeurs et des pêcheurs. Cette construction a déjà connu des ruptures de canalisation et il faut parier qu'elle subira elle aussi les assauts de la nature, avec à la clé ensablement et oxydation.

■ PRÉCAUTIONS

L'épave du *Chariot* se trouve hors bassin, ce qui demande de franchir les célèbres passes pour s'y rendre. Il faudra également les reprendre dans le sens inverse pour rentrer au port. Les horaires, coefficients de marée et la météo sont autant de facteurs qu'il faudra maîtriser car à la fois importants et changeants. Ensuite, un tel îlot métallique posé sur un vaste et uniforme fond de sable est devenu une véritable oasis de vie, concentrant la faune marine.

Pour le plongeur, la contrepartie d'un tel succès est que le site recèle inévitablement et régulièrement des dangers, qui prennent la forme de filets, lignes de fond ou de surface, casiers et mouillages perdus. Prudence donc, d'autant que la visibilité étant atlantique, elle se limite parfois à deux mètres, voire moins. La présence de ces pièges redoutables, d'autant plus dangereux quand la vue sous l'eau porte peu, associée à la nature des passes, justifie à notre sens que la découverte du *Chariot* se fasse via un professionnel, gage d'une sortie alliant sérénité et sécurité en mer. Celui-ci mouillera une marque sur le site qui sera assurée au fond et une embarcation mobile pourra récupérer le malheureux qui dériverait, tout en assurant la logistique de la décompression.

Sans être profond, le *Chariot* se situe sur une trentaine de mètres de fond et est généralement baigné par un courant nord/sud persistant. Plonger à l'étable n'est pas indispensable mais apporte un plus. L'usage d'un mélange suroxygéné, tel qu'un nitrox 36 % permettra d'optimiser la durée d'immersion et/ou la sécurité.

■ LA PLONGÉE

Le *Chariot* par ses dimensions n'a rien à envier à une épave de navire de type remorqueur ou chalutier. En effet, il est long de 29 mètres pour 12 de large et haut de 9 mètres pour un poids de 140 tonnes. L'exploration débutera au plus bas (- 30 mètres à l'étable de pleine mer) en prenant comme repère les quatre chenilles et les caissons ballasts. À noter qu'au-dessus de ces derniers se situe la partie hydraulique et électrique du *Chariot*. Reposant sur un fond de grave, les caissons peuvent être totalement envasés ou totalement libres selon la saison.

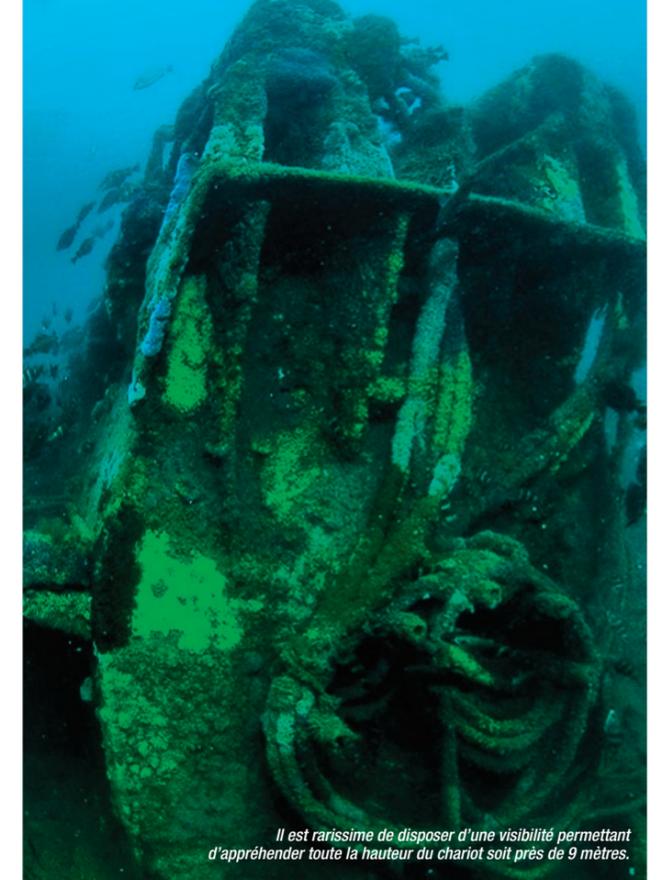


La crise du logement ne touche pas la capitale, les congres d'Arcachon en sont eux aussi victimes.

La lampe que vous n'aurez pas oublié de prendre, bien entendu, vous permettra de fouiller dans l'obscurité et de comprendre ce qu'est la crise du logement chez les congres : jusqu'à 15 spécimens peuvent partager un ballast avec pour seule sortie, un orifice de 20 cm de diamètre. Les crustacés sont légion, les dormeurs énormes, dépassant les 30 cm et, au mois de mai, les araignées de mer y trouvent un lieu de regroupement favorable à leur reproduction. En s'éloignant de quelques mètres de l'épave - attention toutefois à ne pas la perdre de vue en cas de faible visibilité - le plongeur aura peut-être la chance de croiser une ombrière, ce poisson d'Atlantique cousin du corb méditerranéen. Ou plutôt des ombrières car elles évoluent en nombre, avec plusieurs dizaines d'individus d'une taille respectable (25 cm ou plus) formant un banc dense. C'est au milieu de l'épave que l'on découvrira une nouvelle catégorie d'habitants : les bars. Un banc d'une cinquantaine de femelles environ, dont les plus grosses dépassent les 60 cm pour 6 kg, s'est approprié les lieux. En saison, le plongeur aura peut-être la chance d'admirer les jeunes mâles, tournant par centaines autour de l'épave dans le but de proposer leurs services à ces dames. Ils circulent librement dans le logement du *pipeline*, entre les fils et les câbles dans le cône d'éjection et sous la machine. Ne pas chercher à les poursuivre dans cet environnement piègeur, l'équipement du plongeur ne pouvant que finir par s'accrocher à un fil ou autre extrémité de câble.



Les énormes câbles d'alimentation électrique et hydraulique abandonnés après la faillite se sont parés de couleurs vives.



Il est rarissime de disposer d'une visibilité permettant d'appréhender toute la hauteur du chariot soit près de 9 mètres.

La plongée se terminera dans la zone des 20 mètres sur les superstructures où l'on voit clairement les câbles et tuyaux qui relient le *Chariot* à sa barge support. La luminosité est meilleure dans cette zone, profondeur moindre oblige, et la visibilité généralement satisfaisante. La colonisation par les anémones-perles (*Corynactis viridis*) apporte une note colorée des plus appréciables. Régulièrement, les bars remontent dans cet enchevêtrement de tuyaux. Enfin, les tacauds sont omniprésents, en quantité telle qu'ils obscurcissent la visibilité... La remontée s'effectuera le long de la ligne de vie avec un arrêt pour effectuer les paliers ou le palier de sécurité. L'immersion n'est pas pour autant terminée car avec un peu de chance, un poisson-lune viendra vous faire un rapide coucou, ou, avec encore plus de chance, quelques cétacés. Malheureusement, cette fin de plongée se limitera beaucoup plus souvent à admirer la densité du plancton et à pester contre la brûlure urticante déposée sur vos joues par les filaments des méduses de passage... Quelle soit urticante ou pas, cette touche finale ne saurait en rien remettre en question le plaisir de la découverte du *Chariot* d'Arcachon et de sa faune atlantique. ⚓

REMERCIEMENTS :

- > Le syndicat intercommunal du bassin d'Arcachon, Monsieur Guerin et Laurence Belliard.
- > Jean Dufau pour ses recherches bibliographiques et Heinz Harmstoff pour ses précisions techniques et ses images.

ILS VOUS EMMÈNERONT PLONGER SUR LE CHARLOT :

- > Océana : www.oceana.fr
- > Hydrosphère : www.hydrosphere-plongee.com
- > Club de plongée arcachonnais (CPA) : club-de-plongee-arcachonnais.pepsup.com
- > Hippo Plongée : plongeehippo.com