

ARCACHON

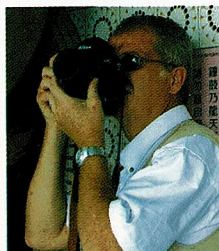


L'épave qui n'était pas un bateau



Nous sommes dans les années soixante-dix. Autour du bassin d'Arcachon, l'urbanisation croissante et 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 constitué autour du bassin par le Syndicat intercommunal du bassin d'Arcachon (SIBA). La partie finale du *pipe-line* avec son déverseur à 5 km en mer, à l'extérieur du bassin, est confiée à une société allemande, leader mondial dans ce domaine, la société Harmstoff de Hambourg. Le contexte qui précède ces travaux est tendu, avec des affrontements entre populations landaise au sud (qui reçoivent les effluents) et girondine au nord (qui veulent 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 va nommer un préfet délégué uniquement pour gérer ce problème. Sans

Cette histoire est l'histoire d'une épave qui n'a pas été coulée par la colère de l'océan, par la volonté ou la maladresse des hommes... Non... "Le Chariot", un robot de 29 m de long, conçu pour l'ensouillage d'émissaire, a simplement été abandonné au fond, lors de la faillite de son propriétaire!
Par Patrick Ragot.



rapport direct une épizootie qui touche gravement l'ostréiculture aggrave les tensions.

Une machine particulière

La technique retenue pour les travaux est celle de l'ensouillage sous pression par un engin immergé, autonome et motorisé qui creuse le sol sous-marin avec des injecteurs. 90 m³ d'eau par minute sous une pression de 10 bars sont nécessaires pour ouvrir une tranchée dans laquelle le tuyau de plus d'un mètre de diamètre est disposé. La partie arrière de la machine referme la tranchée en vibrant le sol pour assurer la stabilité de l'ouvrage. Une barge, la 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 tempêtes d'hiver seront redoutables pendant deux ans. Des vents de force 10, une mer déchaînée avec des creux de plus de 8 mètres associés à des courants de marée de plus de 5 nœuds vont détruire les débuts de l'ouvrage à plusieurs reprises. Aux incidents (le mouillage de la barge qui cède) puis aux péripéties administrativo-politiques (retard de deux ans dans les paiements) succèdent les drames avec une noyade puis deux accidents de plongée dont un accident mortel. Harmstoff, pourtant solide et expérimenté, finit par déposer le bilan. Le matériel de surface est saisi et le chariot est tout simplement – nouvelle tempête oblige – abandonné au fond.

Il faudra deux nouvelles années pour qu'un ouvrage conventionnel, le Warf, soit construit. Il s'agit cette fois, d'une jetée métallique amenant le collecteur loin en mer. Depuis, les technologies d'épuration ont fait beaucoup de progrès, le SIBA poursuit toujours ses efforts pour une meilleure qualité de l'eau et pour une réduction des rejets de mer.

La technique

Le chariot ou traîneau d'ensouillage ou sled est un robot automoteur de 29 m de long sur 12 m de large, mesurant 9 m de hauteur. Son poids total est de 140 tonnes. Quatre chenilles indépendantes assurent la propulsion entre 1,5 et 3 m/mn et 170 injecteurs sous 10 bars de pression assurent le creusement. Des caissons ballasts peuvent être remplis d'air ou d'eau pour assurer la flotabilité ou l'appui au fond de l'engin.

Ce chariot repose par 44° 30'544 et 1°17'670 mais ne peut-être considéré comme une épave car la définition de l'épave, selon le *Petit Robert*, "est une coque de navire abandonnée".

La plongée

Attention, même si vous disposez d'un bateau, cette épave (nous continuons à l'appeler ainsi) est située hors bassin ce qui suppose que vous franchissiez les célèbres Passes pour vous y rendre et



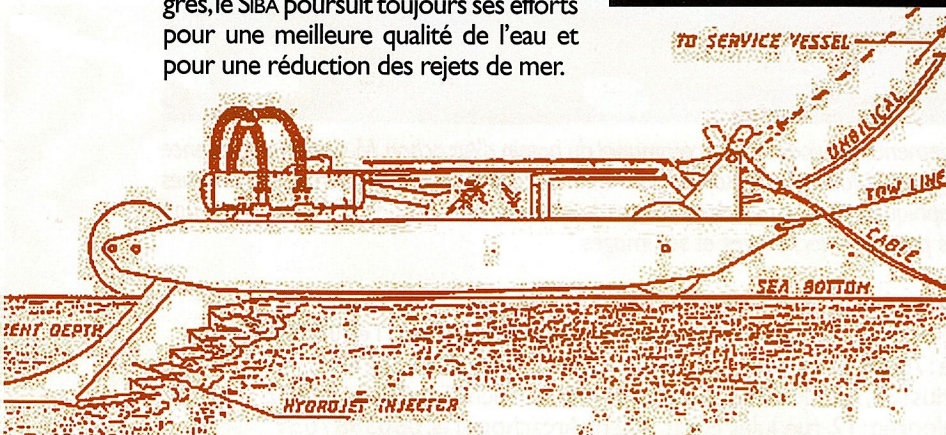
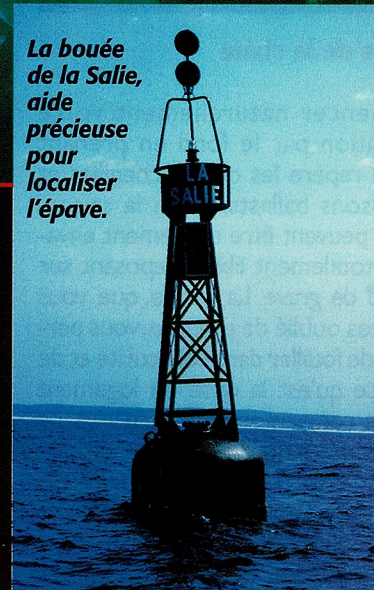
Les chenilles dégagées.



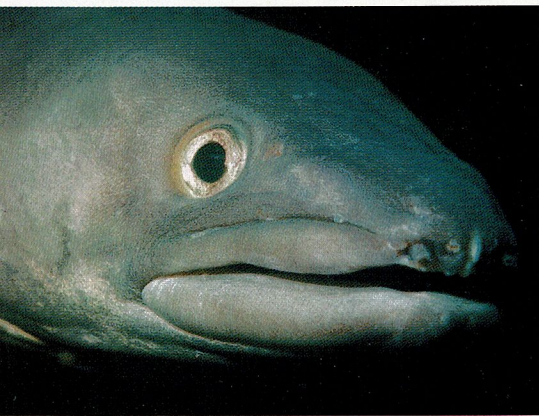
Bars en pleine eau et dans l'épave.



La bouée de la Salie, aide précieuse pour localiser l'épave.



sachiez les reprendre pour rentrer: horaires, coefficients de marée, météo, sont des facteurs changeants qu'il faut savoir maîtriser et qui ont déjà fait des victimes parmi les professionnels de la mer. Cet îlot métallique sur un fond de sable, se comportant comme un véritable DCP (Dispositif concentrateur de poissons) attire tout aussi inévitablement les filets, lignes de fond ou de surface, casiers et mouillages perdus. La visibilité étant... atlantique, quelquefois limitée à 1,5 m, ces pièges peuvent être redoutables. Ces dangers justifient à notre sens que pour votre découverte, un professionnel soit le gage de votre sécurité et de votre sérénité. 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. Il est généralement baigné par un courant nord/sud persistant. Plonger à l'épave n'est pas indispensable mais apporte un plus. Un nitrox 36 % permet de passer une quarantaine de minutes au fond sans palier de décompression.



Le sens de la visite

Commencer naturellement votre exploration par le fond en prenant comme repère les quatre chenilles et les caissons ballasts. Selon la saison, ceux-ci peuvent être totalement envasés ou totalement libres, reposant sur un fond de grave. La lampe, que vous n'avez pas oublié de prendre, vous permettra de fouiller dans l'obscurité et de savoir ce qu'est la crise du logement chez les congères auxquels il arrive de partager à 15 un de ces ballasts 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 la reproduction.



L'épave du Chariot recèle quelques difficultés et quelques pièges... Prudence !

À quelques mètres de l'épave, attention à ne pas la perdre de vue, vous croirez apercevoir un banc de corbs, erreur ! Ce sont leurs cousins de l'Atlantique, les ombrines. Le banc comporte plusieurs dizaines d'individus de taille respectable, plus de 25 cm. Au-dessus des caissons se situe la partie hydraulique et électrique du chariot. Préférez le milieu de l'épave: il est habité par un banc de bars, (loups méditerranéens), d'une cinquantaine d'individus dont les plus gros dépassent les 60 cm et les 6 kg. Ce sont des femelles. En saison, vous aurez peut-être la chance de voir les bancs de jeunes mâles, par centaines, tourner autour de l'épave pour proposer leur service à ces dames. Attention, ils circulent librement dans le logement du *pipe-line*, entre les fils et les câbles dans le cône d'éjection et sous la machine et je vous déconseille formellement de faire de même. Ne confondez pas les bars avec les poissons plus gros dépassant le mètre, aux écailles légèrement rosées, des maigres ou courbines. Leur retour le long de la côte atlantique

enchante pêcheurs et restaurateurs. La plongée se termine dans la zone des 20 mètres sur les superstructures où l'on voit clairement les câbles et tuyaux qui reliaient le chariot à sa barge support. La luminosité est meilleure dans cette zone, la visibilité généralement satisfaisante. La colonisation par les anémones perles (*Corineactis*) apporte une note colorée toujours spectaculaire. Régulièrement les bars remontent dans cet enchevêtrement de tuyaux. Les tacauds sont toujours présents par centaines au point de devoir les écarter. La remontée s'effectue le long de la ligne de vie avec un arrêt de sécurité, éventuellement un parachute. Si vous avez de la chance, vous observerez la faune pélagique sous forme de mola-mola ou de cétacés. Beaucoup plus souvent, vous regarderez la densité du plancton ou plus malencontreusement vous sentirez le passage des méduses. Si vous avez été prudents et comme vous savez apprécier la faune atlantique, nul doute que vous reviendrez souvent sur notre épave à nous, le chariot ! ■

Le wharf de la Salie qui remplace le projet abandonné (jour de fuite !).



Remerciements: le Syndicat intercommunal du bassin d'Arcachon, M. Guérin et Laurence Belliard. Jean Dufau et Annie Roy du club Aquarius pour leur participation aux recherches bibliographiques. Claude Gander pour ses précieuses informations et Heinz Harmstoff pour ses précisions techniques et ses images.

Ils pourront vous amener sur le site. Les clubs:

- VSM, L'Océana: 14, quai capitaine allègre. 33210 Arcachon. Tél. 05 56 83 98 95
- Cyana: 76, bd de la plage. 33210 Arcachon. Tél. 05 57 72 21 61
- Aquarius: 33, rue des Poissonniers. 33470 Le Teich. Tél. 06 13 12 43 32
- Pyla plongée: 12, rue Jules Barat. 33210 Arcachon. Tél. 06 03 98 76 59