



Rapport d'enquête simplifié

**DÉCÈS PAR NOYADE DE DEUX PERSONNES À BORD
DU SEMI-RIGIDE DE PLAISANCE STANG
LE 12 DÉCEMBRE 2013 À PROXIMITÉ DE LA CÔTE DE PLOEMEUR**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : septembre 2014

DÉCÈS PAR NOYADE DE DEUX PERSONNES À BORD DU SEMI-RIGIDE DE PLAISANCE *STANG* LE 12 DÉCEMBRE 2013 À PROXIMITÉ DE LA CÔTE DE PLOEMEUR

LE NAVIRE



Le pneumatique semi-rigide *STANG* a été construit en 2011 par le chantier Northstar Tekne Sanayi Uretimias en Turquie.

Caractéristiques principales du navire :

Immatriculation : E45700Z/Lorient ;
Longueur hors tout : 6,26 m ;
Largeur : 2,72 m ;
Moteur : hors-bord Mercury
175 ch ;
Catégorie de conception : B ;
Matériaux de construction : polyester/époxy.
Pas de GPS à bord.

L'embarcation est équipée d'une ligne de mouillage de 20 mètres, d'une chaîne de 6 mètres et d'une ancre à pattes articulées de 5 kilos.

L'ÉQUIPAGE

Le jour de la sortie, deux personnes sont à bord : le pilote et sa compagne.

LES FAITS

Heures locales (UTC + 1)

Conditions météorologiques (source SNSM) : vent au 100°/110° (secteur est) force 4, visibilité réduite à une centaine de mètres, longue houle de sud à sud-ouest.

Dans la matinée du **12 décembre 2013**, le semi-rigide *STANG* quitte le port de plaisance de Kernével à Larmor-Plage, pour se rendre à

Port-Tudy, Île de Groix, distant de quelques milles.

Afin d'être plus autonome pour se rendre sur Groix, le propriétaire, artisan à Lorient, utilise régulièrement son embarcation afin de visiter ses chantiers. Au départ, les conditions météorologiques sont bonnes.

Aux environs de **14h45**, malgré la mauvaise visibilité à Port-Tudy, le semi rigide *STANG* avec le couple à bord quitte Groix.

Le pilote, qui doit rejoindre Kernével, met le cap au nord-ouest au lieu du 30° et se retrouve entre Guidel et le Fort Bloqué.

L'embarcation est équipée d'un compas mais le pilote à l'habitude de naviguer à vue.

Entre **15h02** et **15h10**, le pilote tente vainement à quatre reprises d'appeler un ami pour bénéficier de ses conseils. Il ne lui laisse pas de message mais réussit finalement à joindre l'épouse de celui-ci. Il lui fait part de son inquiétude, qu'il se trouve dans la brume sans pouvoir se situer précisément et qu'il a l'impression de « tourner en rond ».

À **15h28**, l'ami rappelle le pilote qui lui répond être perdu dans la brume et demande quel cap prendre pour rentrer à Lorient. Ne connaissant pas sa position, il lui conseille de ne pas se rapprocher de la côte, de faire attention aux déferlantes et lui précise que le port de Kerroc'h se situe dans l'Est. Alors que le pilote pense avoir dépassé le Fort Bloqué, sa compagne inquiète prend alors le téléphone : « il y a des vagues autour d'eux et elle a envie de contacter les secours ». Leur ami lui conseille de composer le 112 ou le 1616 mais en fin de conversation, il entend « un bruit de cascade » dans le téléphone ; la communication s'est arrêtée.

Il rappelle plusieurs fois les deux plaisanciers, sans succès. Il leur laisse finalement un message d'attention en leur demandant de faire attention à la houle ou de mouiller l'ancre si les conditions le permettent. Il est alors **15h30**.

Après **15h30**, un sapeur-pompier professionnel de Lorient, formateur en navigation, se trouve sur l'eau en paddle-board, à proximité du Fort Bloqué. Il voit l'embarcation évoluer d'ouest en est en direction du Fort Bloqué, à une vitesse qu'il estime à 10/15 nœuds, à environ 200 mètres de la plage. Il lui semble que le plaisancier cherche à s'orienter. Le brouillard est épais, la houle est d'environ 1,50 mètre, rendant impossible une arrivée sur la plage.

Il aperçoit une personne à la barre et une seconde assise derrière elle.

À **15h37**, la passagère indique au CROSS : « On est en Zodiac, on est complètement perdus entre Groix et Lorient. On se trouve devant le Fort Bloqué a priori, mais on est près de la côte et on ne peut pas du tout accéder à la côte, et on est perdus ».

L'opérateur lui demande si elle a une position GPS : réponse inaudible.

À **15h39**, la compagne du pilote répète plusieurs fois « qu'ils sont complètement perdus, qu'ils sont arrivés vers Le Pouldu, le Fort Bloqué. Ils ont cru apercevoir le Fort et ils se sont retrouvés parmi des surfers. Il y a d'énormes vagues ».

L'opérateur lui demande de s'éloigner de la côte et dès que ce sera plus calme, d'essayer de mouiller.

La passagère précise « qu'ils naviguent au compas et qu'en ce moment, le pilote fait cap au 210° ».

Le CROSS : « Très bien, ne mettez surtout pas plein gaz, restez au ralenti ».

À **15h44**, l'opérateur sur le téléphone portable de son interlocutrice : « Je vous demande de vous éloigner de la côte et de mouiller lorsque cela sera possible afin de ne plus bouger. La SNSM de Doëlan a été mise en œuvre, c'est le plus près du Pouldu ».

À **15h48**, l'opérateur précise que « la vedette de la SNSM de Doëlan est en route pour venir les secourir. Il faut absolument mouiller ».

L'interlocutrice répond qu'« elle ne sait pas s'ils vont avoir de quoi mouiller, alors ils vont s'éloigner de la côte et essayer de ne pas trop bouger ».

L'opérateur demande ensuite au pilote de lui communiquer le cap suivi depuis le Fort Bloqué.

Celui-ci répond que « le problème, c'est que lorsqu'il se rapproche de la côte, il y a de grosses vagues. Il n'arrive pas à identifier vraiment l'endroit où il se trouve. Il a l'impression de tourner en rond et qu'il a passé une grosse bouée en pierre, noire et jaune ».

L'opérateur lui demande « si les deux triangles étaient vers le bas ? »

Le pilote : « Je n'ai pas pu voir, c'était une grosse bouée en pierre au bord de côte, alors je ne sais pas où elle est celle-là, sur la côte ».

L'opérateur : « Ce ne serait pas Les Grands Cochons ? »

Le pilote : « Peut-être, oui ».

Sur interrogations du CROSS, il répond qu'« il a passé ce secteur au sud du Fort Bloqué, il y a environ 10 minutes ».

L'opérateur lui demande « de rester à côté », mais le pilote lui répond qu'« il faut qu'il retrouve cette bouée noire et jaune », puis plus tard, au cours de cette conversation, qu'« il se trouve en eaux calmes, ils ne sont pas en danger ».

L'opérateur lui redemande de mouiller.

Le pilote : « Oui mais je n'aurai pas assez de bout. Il a 20 mètres ».

Le responsable du CROSS insiste eu lui indiquant qu'« il n'y a que 8 mètres d'eau près des Grands Cochons ».

Le pilote acquiesce : « Il faut que je la retrouve ».

Le CROSS lui demande de rappeler dès qu'« il verra les triangles pour lui signaler l'orientation ».

Le pilote : « Ce ne sera pas simple de retrouver Les Grands Cochons car il n'y a pas de visibilité ».

L'opérateur : « En tout cas, si après le Fort Bloqué, le cap au 210°, ça pourrait être cohérent ».

Le pilote : « Oui, c'est cohérent, oui absolument ».

À **15h50**, diffusion d'un message PAN.

À **15h52**, communication entre un ami du couple, routier, et le CROSS. Il a eu le couple au téléphone. Il confirme qu'ils sont perdus dans la brume et ont vraisemblablement navigué jusqu'à Guidel-Plages. Il leur a conseillé « de faire de l'est ».

Le pilote lui a répondu qu'« ils avaient dû passer le port de Kerroc'h mais ils ne savent pas trop ». La femme précisait qu'« il y avait des rouleaux autour d'eux ».

À **15h57**, l'opérateur demande toujours « de mouiller et précise qu'il va demander à la vedette d'investiguer entre le Fort Bloqué et Les Grands Cochons, la partie la plus au sud ».

La passagère déclare qu'« ils sont près de la côte, qu'ils ne voient rien mais qu'ils aperçoivent des vagues qui déferlent ».

Le CROSS les informe que « l'hélicoptère ne peut pas voler. On garde des unités, on se rappelle ».

À **16h02**, le pilote tente de contacter un ami sans y parvenir.

À **17h28**, le sémaphore Beg Melen observe un écho radar à la position 47°42,69 N et 003°29,50 W. La SNS 206 se dérouté sur la position.

À **17h40**, contact de l'hélicoptère Dragon 56 qui confirme que le plafond et la visibilité sont insuffisants pour décoller.

À **17h43**, la SNS 206 est sur zone, au contact du pneumatique *STANG*. Il n'y a personne à bord. Position : 47°43' N et 03°30' W, soit 1100 mètres de la côte la plus proche. La manette des gaz est embrayée en arrière toute. L'embarcation est pleine d'eau. Le coffre arrière où se trouvent les 2 coupe-circuits, est ouvert, le vérin est tordu. Le pare-brise a été arraché. Il ne reste qu'un petit morceau en place. Le cordon rouge du coupe-circuit est sur le siège du pilote.

À **17h50**, la patrouille terrestre des pompiers est sur zone.

À **17h50**, le navire de pêche *MIRENTXU* se dérouté suite au MAYDAY RELAY.

À **18h01**, mise en œuvre de l'hélicoptère de la Marine nationale NH 90 de Lanvéoc-Poulmic.

À **18h12**, engagement de la Brigade de Surveillance du Littoral.

À **18h15**, la SNS 206 récupère le corps de la femme à la position 47°42,60' N et 003°29,15' W, soit à 600 mètres de la côte.

À **18h27**, la SNS 147 retrouve le corps du pilote à la position 47°42,80' N et 003°29, 30' W, soit à 400 mètres de la côte.

À **18h31**, liberté de manœuvre est donnée au Mirentxu, à l'hélicoptère NH 90, puis à la patrouille terrestre.

À **18h44**, le SAMU est avisé et confirme le point de débarquement au port de Kéroman.

À **20h09**, les vedettes SNS 147 et SNS 206 sont à quai au port de Kéroman à Lorient. La police et la gendarmerie maritime sont sur place.

L'embarcation est remorquée par la SNSM, ramenée au port de Kernével, puis au chantier Atlantique Marine Loisirs à Ploemeur.



Pare-brise arraché et petite porte ouverte sur l'accès au local de gonflage automatique.

CONSÉQUENCES

Deux personnes sont mortes noyées lors de cette sortie en mer par brume épaisse.

OBSERVATIONS

L'embarcation pneumatique semi-rigide, propulsée par un moteur hors-bord puissant, pouvait supporter les conditions de mer rencontrées.

Une carte marine aurait aidé le pilote à naviguer au compas dès le départ de Groix, et éventuellement de mouiller en attendant les secours.

Le pilote ne portait ni gilet, ni vêtement à flottabilité intégrée (VFI). Sa compagne était équipée d'une brassière en Cordura noir. Une fine fermeture à glissière, ouverte sur quelques centimètres, laisse entrevoir la bouée gonflable jaune qui, déployée, aurait dû tenir la victime en surface.

Renseignements pris auprès d'un professionnel, cet équipement particulier, conçu spécialement pour certaines unités de la Marine nationale et non homologué pour la plaisance, n'était pas prédisposé pour un gonflement automatique.

La victime, malgré les conditions de mer et la température de l'eau, aurait vraisemblablement pu éviter la noyade si elle avait été en mesure de s'en servir.

CONCLUSION

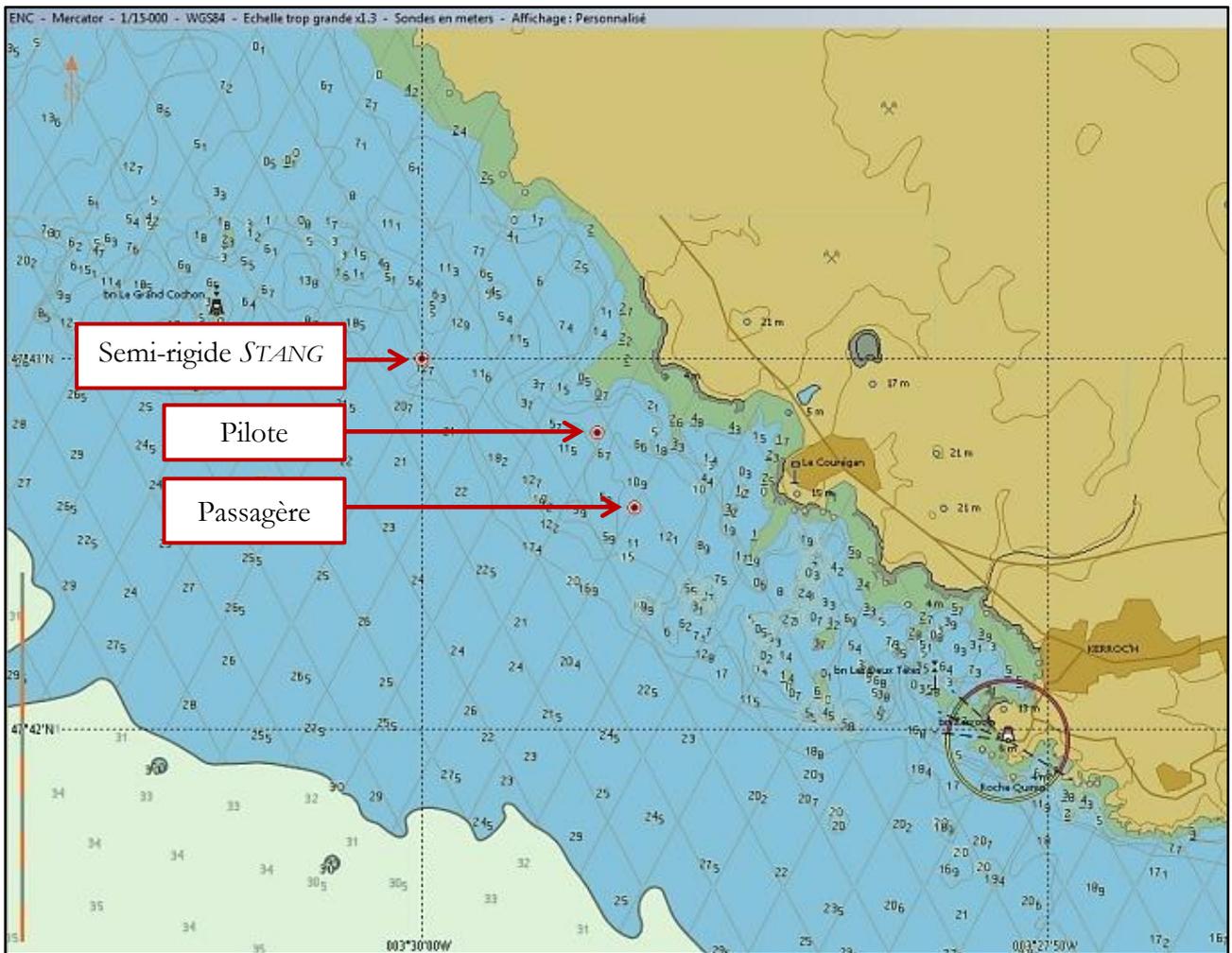
Les deux plaisanciers se trouvant dans un secteur de hauts fonds connus, par brume épaisse, ont vraisemblablement été emportés par une très forte vague de sud-ouest qui a frappé l'avant de l'embarcation.

Il a été constaté que la console s'est désolidarisée du plancher. Le compas a été arraché. Un des vérins du capot du coffre arrière a été tordu, l'autre arraché.

Le pilote avait reçu la formation au permis côtier, prévue par l'Arrêté du 28 septembre 2007, applicable depuis le 1^{er} janvier 2008. Cependant celle-ci ne lui a pas permis de faire face à la situation rencontrée.

ENSEIGNEMENTS

- 1 - 2014-E-069 : En absence de visibilité (brume), le GPS et la carte marine sont nécessaires.
- 2 - 2014-E-070 : Le port d'une brassière de sauvetage homologuée, dans les conditions rencontrées, améliore fortement les chances de survie.





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