



Rapport d'enquête simplifié

**NAUFRAGE DU LIGNEUR *NÉRÉE*, LE 25 SEPTEMBRE 2012
AUX ABORDS DE L'ARCHIPEL DES GLÉNAN**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2013

NAUFRAGE DU LIGNEUR *NÉRÉE*, LE MARDI 25 SEPTEMBRE 2012 AUX ABORDS DE L'ARCHIPEL DES GLÉNAN

LE NAVIRE



NÉRÉE à Port-la-Forêt

Le navire de pêche *NÉRÉE*, immatriculé à Concarneau sous le numéro CC 642416, est un ligneur en polyester, construit en 1986.

Longueur hors-tout : 7,00 mètres ;

Largeur : 2,51 mètres ;

Jauge brute (UMS) : 1,54 ;

Puissance de propulsion : 85 kW.

Le *NÉRÉE* est un navire bien entretenu, sa dernière visite de sécurité date du 03 avril 2012. Elle est valide pour une navigation en 3^{ème} catégorie.

L'ÉQUIPAGE

Ce navire est armé conformément à la décision d'effectif par un patron/mécanicien.

Le marin, titulaire du Capitaine 200 et du Permis de Conduire les Moteurs Marins (250kW), est à jour de sa visite médicale.

LES FAITS

Conditions météorologiques (source : patron du navire) : vent 260/25 nœuds, mer 6/7, forte houle.

Le **mardi 25 septembre 2012** vers **07h00**, le ligneur *NÉRÉE* quitte Port-la-Forêt pour se rendre sur ses lieux de pêche près de Basse Pérennès, au sud-ouest de l'île de Penfret (Archipel des Glénan), afin de relever des palangres flottantes à bar.

À **09h10**, le *NÉRÉE* arrive sur sa zone et commence à relever ses palangres. La mer est formée et il y a une grande houle qui, par moment, a tendance à déferler.

À **10h25**, le patron attrape un nouveau ballon marquant une palangre. Cette palangre est en cours de relevage quand une vague déferle sur l'arrière tribord et remplit le navire. Une seconde vague, peu après, fait gîter le navire sur bâbord, la lisse est sous l'eau. Le patron tente, sans résultat, d'actionner les plaques d'obturation à glissière des sabords de décharge qui sont fermées. Il perçoit que le navire va chavirer et enlève la goupille qui retient le radeau de sauvetage.

Le navire se retourne. Le patron, qui porte un VFI type boléro, se retrouve sous le navire, coincé près du mâtereau, puis parvient à se dégager. Il remonte à la surface et atteint le radeau de sauvetage qu'il percute. Celui-ci se gonfle, mais est retenu par la drisse au navire qui est retourné et commence à s'enfoncer par la proue. Le patron, ne trouvant pas le couteau pour couper la drisse, réussit à libérer le radeau en défaisant les nœuds. Il parvient avec difficulté à monter dans le radeau. Avec son téléphone portable protégé dans un étui étanche, il tente d'appeler les secours mais en vain, en l'absence de réseau.

À **11h10**, le navire qui s'est enfoncé par la proue coule à 6 milles dans le sud-ouest de l'île de Penfret.

À **11h27**, le CROSS Étel reçoit un appel téléphonique du CROSS Gris-Nez qui relaye la détection de la balise de détresse 406 MHz.

À **11h31**, le CROSS Étel émet, sans résultat, un appel VHF.

À **11h33**, le sémaphore de Beg Meil signale avoir vu le *NÉRÉE* partir en pêche le matin.

À **11h51**, le CROSS Étel émet un MAYDAY RELAY.

À **11h54**, l'avion des douanes signale apercevoir un radeau de sauvetage avec un occupant à bord. Le patron du *NÉRÉE*, qui voit l'avion, déclenche une fusée parachute. L'avion largue un phoscar.

À **11h57**, le CROSS Étel met en œuvre l'hélicoptère EC 225 de la Marine Nationale basé à Lanvéoc Poulmic et le canot SNSM *AR BEG* de Trévignon.

À **12h16**, le CROSS Étel met en œuvre la vedette P601 *ELORN* de la Gendarmerie Maritime.

À **12h28**, le patron du *NÉRÉE* arrive enfin à contacter par téléphone le CROSS Étel, le radeau ayant dérivé vers la terre. Le patron confirme qu'il était seul à bord.

À **12h31**, l'hélicoptère EC 225 est sur zone, le patron est hélitreuillé.

À **12h56**, l'hélicoptère est posé à l'hôpital de Quimper et le patron du *NÉRÉE* pris en charge.

CONSÉQUENCES

Le ligneur *NÉRÉE* a coulé par environ 70 mètres de fond et n'a pas été renfloué. Les 300 litres de gazole léger contenus dans ses cuves n'ont pas engendré une pollution significative, compte tenu du brassage de la mer et de l'évaporation naturelle.

CONCLUSIONS

Les conditions météo, notamment la forte houle qui provoquait des déferlantes, sont en partie à l'origine de ce naufrage.

Les sabords de décharge qui étaient obturés ont empêché l'eau de s'écouler. L'eau s'est infiltrée dans la cale, le navire a pris de la gîte et chaviré.

Le patron, qui connaissait les difficultés de largage des radeaux de survie des ligneurs qui ont chaviré dans le Raz de Sein, lorsque les navires se retournent et ne coulent pas immédiatement, a libéré manuellement le radeau.

ENSEIGNEMENTS

Pour les patrons des navires de pêche :

- 1 - **2013-E-032** : Le port du VFI a sans doute sauvé la vie du patron.
- 2 - **2013-E-033** : Lorsque le navire est à la mer, les sabords de décharge ne doivent pas être obturés.



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