

ÉQUIPAGES ENGAGÉS  
**SNS 147 NOTRE-DAME DU CALME**

**Patron :** Frédéric Romieux  
**Mécanicien :** Émile Lochet  
**Radio :** Yann Rolland  
**Canotiers :** Daniel Charles, Christine Lochet, Guénael Salahun et Guénael Tristant

**SNS 096 BELLE ISLE**

**Patron :** Ronan Le Roux  
**Mécanicien :** Frédéric Le Doux  
**Canotiers :** Ronan Barré, Isabelle Grossier, Pierre Mouty et Cyril Nestlé



© SNSM

La vedette SNS 147 Notre-Dame du Calme en action.

**GROIX**

## D'UNE PANNE D'ÉLECTRICITÉ AU PORTUGAL À UN NAUFRAGE DRAMATIQUE À GROIX

*Malgré une panne totale d'électricité au large de Lisbonne, le skipper-propriétaire du Roder Mor, un sloop de 15 mètres, choisit de traverser le golfe de Gascogne pour regagner un port du Morbihan. Cueilli par un coup de vent hivernal en approche du sud de la Bretagne, son bateau se couche puis chavire deux fois, blessant grièvement deux passagères, sans que leur skipper, en perdition dans les déferlantes au milieu des cailloux, ne sache s'ils sont devant Belle-Île ou Groix. Récit d'un sauvetage difficile dans des conditions périlleuses.*

Par PATRICK MOREAU

Inquiétant le bulletin météo spécial du 9 janvier : une forte tempête balayera bientôt le golfe de Gascogne. Le *Roder Mor*, un First 51 S inscrit à Malte, n'en saura rien. Peu après son départ de Lisbonne, trois jours plus tôt, une panne générale d'électricité l'a privé de VHF, donc de météo, et de toute son instrumentation électronique. C'est donc à l'ancienne qu'il a traversé la Gascogne en plein hiver. Encore quelques heures et il se glissera au port du Bono sur la rivière d'Auray. C'est l'espoir de son équipage morbihannais : deux femmes et trois hommes dont le skipper-propriétaire breveté de l'École nationale supérieure maritime de Nantes. La nuit est tombée ; vent et mer continuent de forcer. Soudain, le sloop échappe à son barreur épuisé. Il part au lof. Son mât (22 mètres) vient presque toucher l'eau quand, effet de rappel des 6 450 kilos du lest, le bateau se redresse. Chaude alerte. Puis de longues déferlantes s'en emparent. Amplifiées par le vent (rafales à 110 km/h) et par le manque de fond à marée descendante, elles entraînent le voilier dans une zone

de cailloux. Il y talonne violemment. Sous le choc, son mât tombe. Désespéré, le voilier (14 tonnes) est la proie des vagues qui le chavirent une fois. Et une fois encore. Sur le pont, personne n'est passé par-dessus bord, mais dans le carré, envahi d'eau à 10°C, les deux femmes sont grièvement blessées. L'une au thorax et à l'épaule, l'autre gît sonnée, sans connaissance. Elle est condamnée.

**20 h 47.** Depuis un simple portable, le skipper lance un *mayday* au CROSS Etel qui relaie. Il dit se situer aux abords de la pointe de Kerdolis, l'extrémité sud-est de Belle-Île. Tandis qu'un chalutier en transit, *Les Vikings II*, se dérouté, sept canotiers du canot tous temps SNS 096 de la station SNSM de Belle-Île-en-Mer appareillent et l'hélicoptère Dragon 56 décolle. Sur zone, ils ne trouveront aucun indice du *Roder Mor*. Et pour cause, il n'est pas là. Deux informations arrivent au CROSS Etel. L'opérateur confirme que le portable qui ne répond plus aux appels d'Etel, a borné à Groix. Et le CROSS Gris-Nez informe que la balise



PRÉVENTION

## Enseignements

La panne d'électricité à bord du *Roder Mor* a provoqué, 650 milles et trois jours plus tard, son naufrage, la mort d'une équipière, la mise en danger de quatorze sauveteurs bénévoles. Qu'apprendre et retenir de cette fortune de mer ? Au moins dix enseignements.

**1/ Remédier sans délai aux défaillances techniques.** Pour le *Roder Mor*, il s'imposait de faire route sur Porto voire revenir à Lisbonne pour détecter la cause de son black-out, puis retrouver l'usage de son instrumentation avant de s'engager dans le golfe de Gascogne en hiver.

**2/ Refuser de naviguer sur un bateau défectueux.** Un équipier du *Roder Mor* a insisté pour une escale technique à Porto. Le skipper a choisi de ne pas l'entendre.

**3/ Savoir naviguer sans instrumentation high-tech.** Cela s'est fait pendant des lustres à condition de disposer à bord d'une documentation : cartes détaillées, instructions nautiques, livre des phares voire Bloc marine ou Almanach breton... Le *Roder Mor* en aura manqué.

**4/ Bénéficier d'une instrumentation redondante sans dépendre d'une unique source d'électricité.** C'est le principe du « trop fort n'a jamais manqué ». Pour pas cher, une simple VHF portable et étanche aurait fait toute la différence. Le *Roder Mor* aurait alors pu capter le bulletin météo crucial, communiquer avec les secours, faciliter son sauvetage...

**5/ Disposer de moyens fiables de localisation.** Chaque équipier aurait pu disposer du bracelet de localisation DIAL vendu par la SNSM (<https://laboutique.snsn.org>). DIAL aurait permis aux secours de gagner un temps précieux, en élucidant immédiatement le quiproquo pointe de Kergolis – pointe des Chats (distances de 23 milles).

**6/ Savoir lire et interpréter le ciel et la mer.** Bien avant d'atteindre Groix, bien avant la nuit, le *Roder Mor* pouvait constater la dégradation rapide des conditions météo. Et choisir de reporter au lendemain, et de jour, son atterrissage. Ses options : nuit à la cape au large ou un refuge vers La Rochelle.

(Suite en page 8)

automatique 406 Mhz du *Roder Mor* émet depuis la pointe aux Chats. À Groix encore. À ces deux certitudes s'ajoutent les informations de la gendarmerie locale : trois tirs de fusées de détresse ont été signalés par plusieurs témoins fiables du côté de la pointe aux Chats. Le voilier en détresse est donc à 23 milles de sa localisation annoncée ! Tout le dispositif de secours est à redéployer.

**21 heures.** Alerté depuis Etel, Frédéric Romieux, le patron de la SNS 147 *Notre-Dame du Calme* de la station de Groix, considère qu'il ne peut pas intervenir sur la zone Locmaria Les Chats, trop dangereuse au vu des conditions météorologiques. Comme les vents de sud-ouest poussent sur la côte et que le courant

porte à l'est, il estime que le voilier ne doit plus être dans ce secteur mais plus à l'est. Il décide de mener une reconnaissance terrestre. Lui et un canotier se rendent en voiture à la pointe des Chats. « À environ un demi mille au large, raconte Frédéric, dans le 120 du phare, on a fini par repérer les éclats d'une lampe blanche. On a transmis l'info. » Avec cet indice ténu, avec ses jumelles de vision de nuit, le Dragon 56 tient bientôt le *Roder More* en visuel. « Mais, précise Philippe Devaux, son pilote, impossible d'envisager une opération de treuillage : le voilier dansait dans des creux de 6 mètres. » Seuls les sauveteurs peuvent encore intervenir.

**22 h 12.** « Avec les sept canotiers embarqués, ◇◇◇



« Merci aux équipes de la SNSM qui se sont engagées pour venir au secours des personnes en danger en mer, et ont secouru les plaisanciers d'un voilier au large de Groix »  
Jean-Baptiste Djebbari,  
secrétaire d'État aux Transports

Comme le préfet Patrice Faure, le secrétaire d'État aux Transports a tenu à saluer l'engagement et le professionnalisme des sauveteurs de Groix.

## Enseignements (suite)

**7/ Ne jamais naviguer selon son calendrier personnel** mais toujours selon la météo. Dans les cas du *Roder Mor*, on ne comprend pas pourquoi tant d'urgence – dès Lisbonne – à vouloir gagner au plus vite le port morbihannais du Bono au fond de la rivière d'Auray.

**8/ L'atterrissage est toujours délicat.** De nuit et près des côtes bretonnes, une parfaite connaissance des feux est indispensable pour se risquer sans instrumentation vers un

mouillage compliqué. La relecture du *Livre des phares* s'impose. Le *Roder Mor* a cru pouvoir se fier à sa mémoire. D'où la confusion de phares aux conséquences mortelles.

**9/ Le pire n'est jamais à exclure.** Partir au lof, talonner, casser son mât, chavirer deux fois, le *Roder Mor* aura tout connu. Tout ce qui encombre un pont (targon, survie ...) doit y être saisi. Dans le carré, rien ne doit pouvoir valdinguer ni blesser. Suite au black-out, les

lourdes batteries du *Roder Mor* avaient été extraites de leurs casiers pour inspection puis abandonnées dans le carré. Lors des chavirages, sont-elles devenues des missiles meurtriers ?

**10 / Responsabilité pénale du chef de bord.** Professionnel ou amateur, diplômé ou non, un chef de bord est responsable de ses décisions devant la loi. Et les assurances. Qu'il soit skipper d'une grosse unité comme le *Roder Mor* ou d'un modeste 420.

◇◇◇ explique leur patron, *on a vite repéré le voilier illuminé par l'hélicoptère. Vu les conditions, il était exclu de l'aborder ou même de lui envoyer nos deux plongeurs. Ça nous laissait juste l'espoir de réussir un remorquage.* » Une première touline est lancée. Elle tombe exactement sur le pont. Mais personne à bord du *Roder Mor* ne s'en empare. Idem pour la seconde, la troisième et la quatrième. Alors Frédéric se fâche : « *Par haut-parleur, j'ai annoncé que si personne ne saisissait notre cinquième touline, nous faisons demi-tour et les abandonnions.* » Un équipier du *Roder Mor* a enfin le courage de se lancer sur le pont qui s'effondre dans les creux et se cabre sur les crêtes. Il saisit cette ultime touline, tire la remorque et la tourne sur le voilier. Puis il hurle avoir deux blessés à bord – information inconnue jusque-là. « *On est reparti à 2,5 nœuds, témoigne encore le patron. Je comptais m'arrêter en route à l'abri relatif de la pointe La Croix pour envoyer nos deux infirmiers. Mais le vent est passé au noroît, interdisant la manœuvre.* » L'entrée à Port-Tudy sera délicate : il

est battu par un puissant ressac de 5 à 6 nœuds. Les deux femmes blessées sont immédiatement débarquées et confiées au médecin de l'île assisté par les pompiers. À l'évidence, le pronostic vital de l'une est engagé. Débarquée du *Dragon 56* en seconde rotation, l'équipe du SMUR complète les premiers soins. En vain. La femme décède à 3 heures sans avoir jamais repris connaissance. (Une autopsie dira qu'elle souffrait d'une hémorragie interne massive qui la

condamnait dès l'accident. Ou, selon la loi de Murphy, dès le black-out au large du Portugal). Le *Dragon 56* emporte l'autre traumatisée vers les urgences tandis que la *SNS 147* y conduit les trois autres rescapés. Bilan : quatre sauvés d'un péril certain dans des conditions périlleuses. « *Et sans sur-accident* », souligne Frédéric. ◇



Le *Roder Mor* suite au naufrage.