

RAPPORT D'ENQUÊTE

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer



ECHOUEMENT DU NAVIRE A PASSAGERS VINDILIS

*LE 10 OCTOBRE 2025, EN SORTIE DE PORT MARIA
(QUIBERON)*



Rapport publié : septembre 2026

AVERTISSEMENT

Le présent rapport est établi conformément aux dispositions :

- de la résolution MSC 255(84) relative à l'adoption du « code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer » publiée au Journal officiel de la République française (décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010),
- de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes,
- du code des transports, notamment ses articles L.1621-1 à L.1622-2 et R.1621-1 à R.1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre.

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du BEA mer quant aux circonstances et aux causes de l'événement analysé et propose des recommandations de sécurité.

Ce rapport n'est pas rédigé, en ce qui concerne son contenu et son style, en vue d'être utilisé dans le cadre d'actions en justice.

Conformément aux dispositions susvisées, l'analyse de cet événement n'est pas conduite de façon à établir ou attribuer des fautes à caractère pénal ou encore à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives à caractère civil. **Son seul objectif est d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires et d'en tirer des enseignements susceptibles de prévenir de futurs sinistres du même type.** En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

Table des matières

1. RÉSUMÉ.....	4
2. INFORMATIONS FACTUELLES	5
3. EXPOSÉ	7
4. ANALYSE	10
4.1 Considérations sur les horaires d’exploitation	11
4.2 Considérations sur la bathymétrie.....	14
4.3 Considérations sur la manœuvre du navire.....	21
5. CONCLUSIONS	27
6. MESURES PRISES.....	28
7. ENSEIGNEMENTS	29
8. RECOMMANDATIONS	30
9. ANNEXES	31

1. RÉSUMÉ

Le [vendredi 10 octobre 2025](#) à 14 h 15, le navire à passagers VINDILIS appareille de Port Maria (Quiberon) à destination de Belle-Île dans des conditions météorologiques favorables. La hauteur d'eau est cependant limitée en raison de la marée basse associée à une décote liée aux conditions anticycloniques.

Après coordination avec le navire QUEHAN, le VINDILIS sort du port et engage une giration sur tribord à faible vitesse. À 14 h 20, il talonne puis s'échoue à proximité de la jetée sud.

Les inspections successives ne révèlent aucune voie d'eau, mais mettent en évidence des déformations du bordé de fond et de membrures, ainsi qu'une suspicion d'avarie sur l'hélice tribord.

Le navire parvient à se déséchouer, puis le capitaine décide de poursuivre la traversée vers Le Palais pour procéder à une inspection de la coque par un plongeur.

Il accoste à Belle-Île à 15 h 40 avant d'être ensuite dirigé vers Concarneau pour réparations.

Le BEA mer émet 4 enseignements et 4 recommandations.

2. INFORMATIONS FACTUELLES

2.1 Navire

→ Nom	: VINDILIS
→ Immatriculation	: VA 911723
→ Longueur hors-tout	: 48 m
→ Largeur hors-tout	: 12,50 m
→ Jauge brute (UMS)	: 1299
→ Propulsion	: 1880 kW
→ Coque	: Acier
→ Année de construction	: 1998
→ Genre de navigation	: Cabotage national

Le navire est armé en 3^e catégorie de navigation, avec une limite d'exploitation fixée à 20 milles des côtes.

Le VINDILIS appartient à la flotte BreizhGo Océane qui assure les liaisons maritimes entre Quiberon, Lorient et les îles du Morbihan. Cette flotte, composée de sept navires, est la propriété de la Région Bretagne.

Son exploitation est assurée par la compagnie TRANSDEV OCEANE, dont le siège est situé à Lorient.

2.2 Équipage

La composition de l'effectif est définie comme suit :

- 1 capitaine ;
- 1 chef mécanicien ;
- 1 maître d'équipage ;
- 1 graisseur ;
- 4 matelots (réduits à 3 en cas de convoyage sans passagers).

Le permis de navigation autorise un effectif maximal de 407 personnes à bord, dont 8 membres d'équipage et 399 passagers. Il est valide jusqu'au 25 mars 2026.

Le capitaine, âgé de 49 ans, est titulaire du brevet de capitaine illimité depuis juillet 2018. Il a obtenu son diplôme d'études supérieures de la marine marchande (DESMM) en 2002 et totalise plus de 18 années d'expérience en tant que capitaine au sein de la compagnie TRANSDEV OCEANE.

Il s'agit donc d'un commandant expérimenté, maîtrisant parfaitement la liaison Quiberon – Belle-Île. Il était à jour de sa visite médicale au moment de l'événement.

Le matelot de quart en passerelle est titulaire du brevet de capitaine 200. Navigant depuis 2007, il possède une bonne connaissance des navires de la compagnie. Il exerce les fonctions de matelot receveur, assurant notamment l'accueil et l'assistance des passagers.

Il assiste le capitaine lors des manœuvres d'appareillage et d'accostage, tandis que les autres matelots sont affectés aux opérations sur les plages de manœuvre ou au pont garage.

Il était également à jour de sa visite médicale au moment des faits.

3. EXPOSÉ

Toutes les heures en heure locale (TU+2)

A Port Maria (Quiberon), la basse mer est à 13h33 avec une hauteur de 0.72 m et la pleine mer à 19h29 avec une hauteur de 5.26m, coefficient 96. A 14h15, la hauteur d'eau est de 0.90 m (source SHOM).

Le vent est de nord-est pour 5 nœuds, la mer est belle (mer 2) sans houle significative, la visibilité est supérieure à 8 milles. La pression est de 1033 hPa.

Le vendredi 10 octobre à 14 h 15, le navire à passagers VINDILIS appareille du port de Quiberon (56) à destination de Belle-Île (Le Palais). Il transporte 198 passagers ainsi que 18 véhicules légers, 2 poids lourds et 1 fourgon.

À 14 h 15, le capitaine annonce son appareillage imminent sur le canal VHF 09. Le navire QUEHAN signale sur ce même canal être en approche et en attente de la sortie du VINDILIS pour accoster. Les deux navires conviennent de se croiser à l'extérieur du port, en laissant bâbord sur bâbord (rouge sur rouge).

À l'issue de la manœuvre d'appareillage, le VINDILIS se positionne dans l'axe de la passe et progresse à vitesse réduite en direction du repère visuel du casino.

À 14 h 18, le navire franchit la digue sud. Le capitaine du VINDILIS met de la barre à droite afin d'engager une giration pour contourner l'extrémité de la jetée.

À 14 h 20, alors que le navire fait route vers la bouée Basse An Tréac'h à une vitesse d'environ 5 nœuds, il talonne puis s'échoue à la position 47°28,50' N - 003°07,28' W.

Le capitaine ordonne immédiatement une inspection des fonds.

À 14 h 27, le chef mécanicien indique qu'aucune voie d'eau n'est constatée. Il signale une déformation de la tôle de fond et des membrures associées au niveau du stabilisateur tribord.

À 14 h 30, le capitaine manœuvre afin de déséchouer le navire et se maintenir à proximité du port.

À 14 h 36, des essais des propulseurs Schottel bâbord et tribord sont effectués. Leur fonctionnement est jugé normal. Les essais d'embrayage conduisent toutefois à suspecter une avarie de l'hélice tribord.

À 14 h 37, une seconde inspection des fonds confirme l'absence de voie d'eau et ne met pas en évidence d'autres dommages que ceux déjà constatés.

À 14 h 40, le capitaine décide de faire route vers Le Palais afin de procéder à une inspection de la coque par un plongeur. La décision est portée à la connaissance de la personne désignée à terre et du capitaine d'armement.

À 15 h 40, le navire accoste au port du Palais et débarque les passagers.

Le navire transite ensuite vers Concarneau pour réparations.

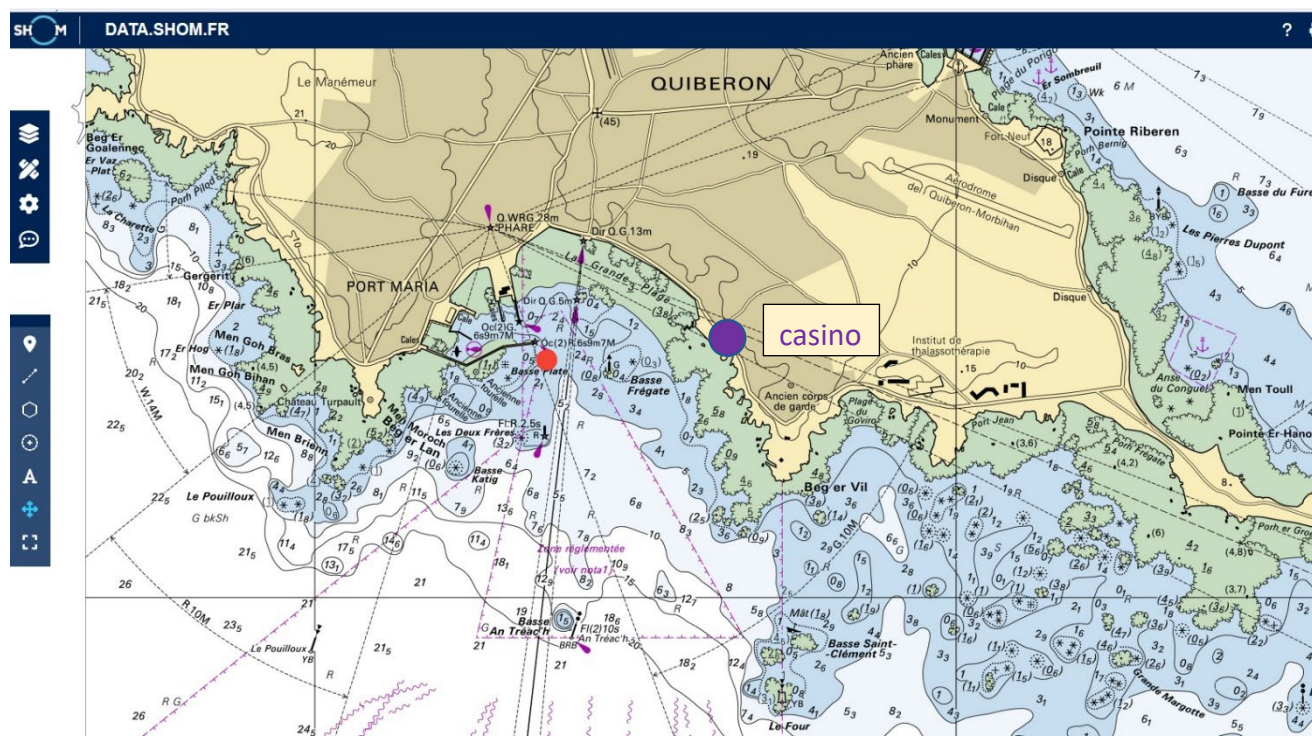


Figure 1 : position du navire au moment de l'échouement

Conséquences

Le VINDILIS est mis à sec sur l'aire de carénage de Concarneau afin d'y effectuer les réparations nécessaires.

À la suite du talonnage, les dommages constatés concernent principalement des bordés et des membrures déformés. L'hélice tribord est également endommagée. Il convient par ailleurs de signaler qu'une des cuves à combustible a été fortement endommagée (sans pollution constatée).

À l'issue des réparations, le navire est remis en service et a repris son exploitation à la fin du mois de décembre 2025.



Le bordé de fond est déformé, avec des traces d'impact et de ragage sur le fond rocheux.

4. ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse est celle qui est préconisée par la Résolution A28 / Res 1075 de l'OMI « directives destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents (Résolution MSC 255 (84)) ».

Le BEA mer a établi la séquence des événements ayant entraîné les accidents, à savoir :

- Les horaires d'exploitation
- La bathymétrie
- La manœuvre du navire

Dans cette séquence, les événements dits perturbateurs (événements déterminants ayant entraîné les accidents et jugés significatifs) ont été identifiés.

Ceux-ci ont été analysés en considérant les éléments naturels, matériels, humains et procéduraux afin d'identifier les facteurs ayant contribué à leur apparition ou ayant contribué à aggraver leurs conséquences (facteurs contributifs). Parmi ces facteurs, ceux qui faisaient apparaître des problèmes de sécurité présentant des risques pour lesquels les moyens de défense existants étaient jugés inadéquats ou manquants ont été mis en évidence (lacunes de sécurité).

Les facteurs sans influence sur le cours des événements ont été écartés, et seuls ceux qui pourraient, avec un degré appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits ont été retenus.

4.1 Considérations sur les horaires d'exploitation

Le calcul des marées :

Les horaires d'exploitations sont définis par un capitaine désigné comme référent. Il occupe cette fonction depuis 2014.

Pour Port Maria, le calcul s'appuie sur le port de référence de Port-Tudy (Groix) avec une hauteur d'eau requise de 1.10 m, en appliquant la « règle des douzièmes ».

En coefficient de vives eaux, ce qui était le cas le 10 octobre 2025 (coefficient 96), aucune correction de hauteur d'eau ou d'heure n'est nécessaire entre Port-Tudy et Port Maria. Les horaires d'exploitation sont calculés « à la main » sans automatisation ou tableur permettant de vérifier les calculs à posteriori.

Le 10 octobre 2025, la marée basse est prévue à 13h33 à Port Maria avec une hauteur d'eau de 0.72 m, et la pleine mer à 19h29 avec une hauteur de 5.26 m. Le coefficient de marée en soirée est de 96.

En prenant Port-Tudy comme port principal et en utilisant la règle des douzièmes, la hauteur d'eau à 14h15 (heure programmée de l'appareillage) est de 1.10 m alors que la courbe des marées (source SHOM) pour Port Maria indique qu'une hauteur d'eau de 1.10 m n'est atteinte qu'à partir de 14h30.

La règle des douzièmes, qui est une méthode approchée, ne présente pas une précision suffisante pour être utilisée dans la planification des traversées.

Des outils fiables et gratuits sont mis disposition par le SHOM et constituent une source de référence pour déterminer la hauteur d'eau.

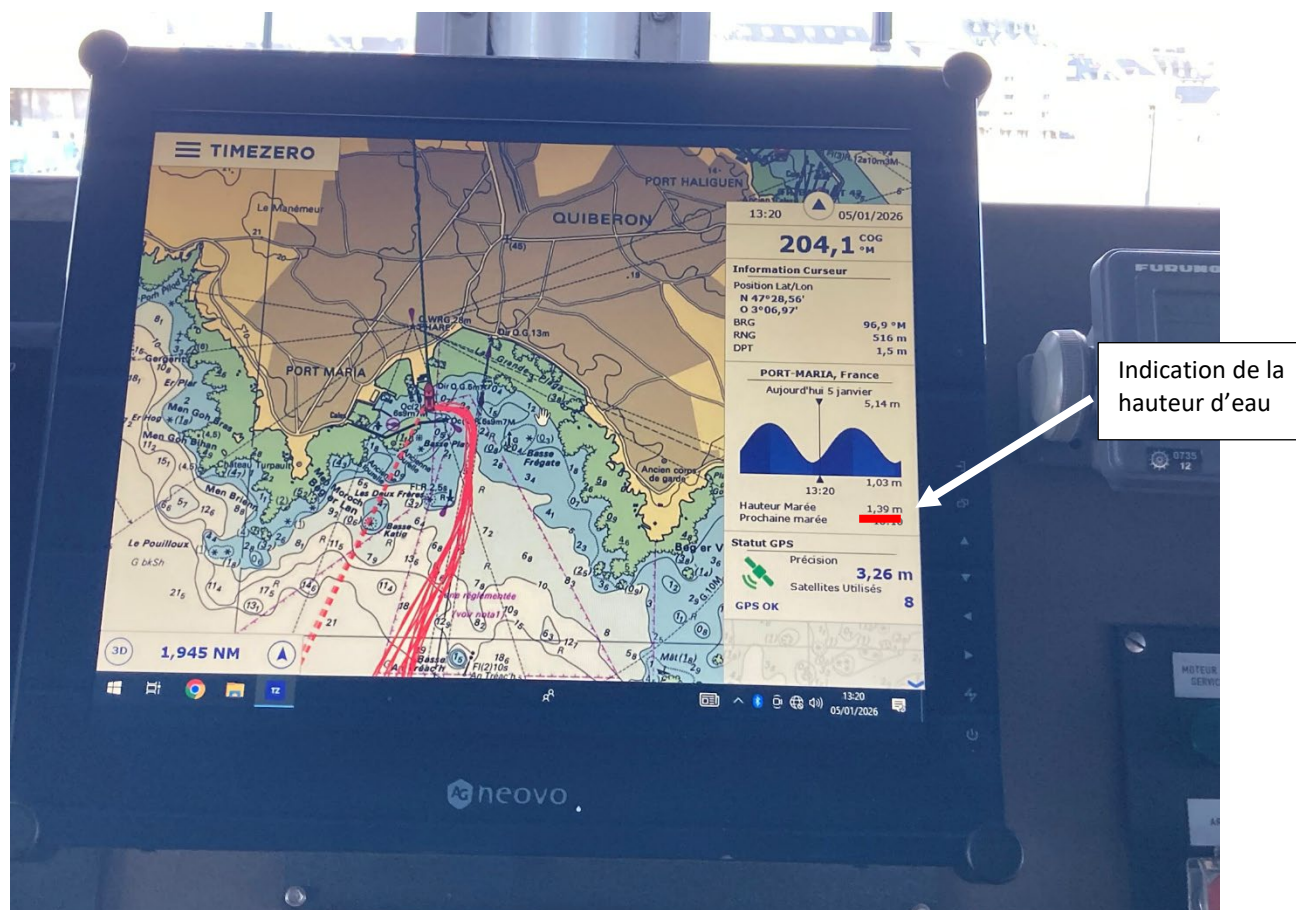
La règle des douzièmes doit être utilisée uniquement en tant qu'outil d'estimation rapide, permettant de vérifier ponctuellement un horaire ou une hauteur d'eau.

Il serait par ailleurs souhaitable que ces calculs ne reposent pas sur une seule personne. La mise en place d'un contrôle, par échantillonnage par exemple, permettrait de détecter d'éventuelles erreurs et de renforcer la fiabilité du processus.

Vérification des hauteurs d'eau par le capitaine du navire :

Le capitaine du navire ne vérifie pas systématiquement les calculs de hauteur d'eau à chaque appareillage ou accostage. Pour autant, cette vérification peut être réalisée de manière efficace à l'aide des outils modernes de navigation.

La photo prise à bord du VINDILIS met en évidence un dispositif adapté à une vérification rapide de la hauteur d'eau (photo BEA mer).



Surcotes et décotes :

La pression atmosphérique le jour de l'événement est de 1033 hPa, alors que la pression moyenne au niveau de la mer est de 1013 hPa. Selon la règle du baromètre inverse, une variation d'un hectopascal à l'échelle locale entraîne une variation inverse du niveau de la mer d'environ un centimètre (source REFMAR-SHOM).

L'écart observé de 20 hPa est donc susceptible d'engendrer une diminution du niveau de la mer de l'ordre de 20 cm.

Bien que les phénomènes de surcote et de décote ne puissent être anticipés avec précision, ils doivent être pris en compte par le capitaine lors des

manœuvres d'appareillage et d'accostage, en particulier en période de vives eaux et à proximité de la marée basse.

L'échelle de marée disponible sur le quai et visible depuis la passerelle du navire devrait systématiquement être utilisée pour évaluer les décotes ou surcotes afin d'appareiller avec la hauteur d'eau requise.

4.2 Considérations sur la bathymétrie

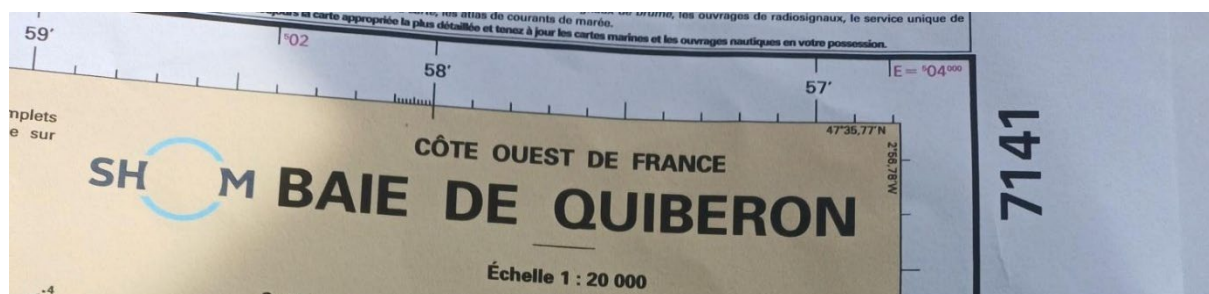
Considérations sur la bathymétrie et la connaissance des fonds

Sur le matériel et les systèmes de navigation de bord

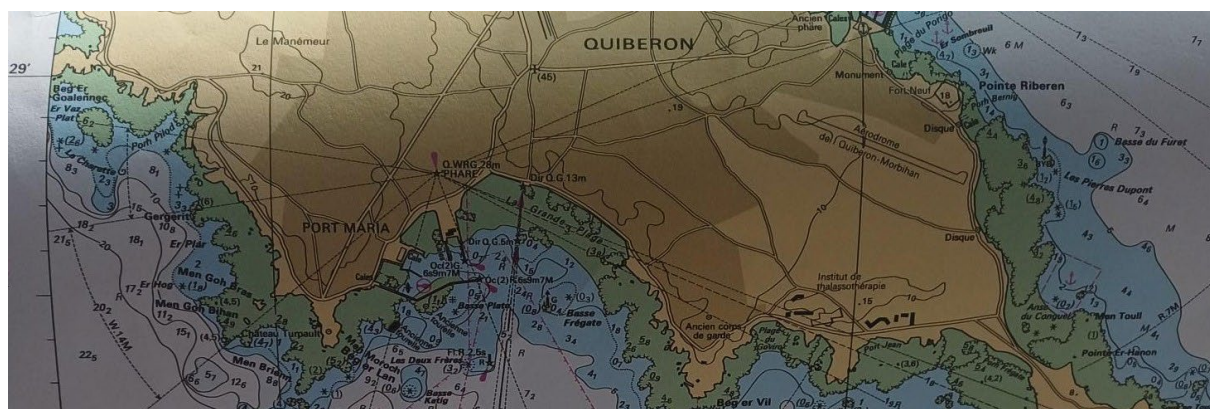
Le VINDILIS dispose d'un portefeuille de cartes marines papier (SHOM) afin de planifier et de suivre la route du navire durant la traversée.

La carte marine la plus détaillée de Port Maria (Quiberon) disponible à bord est la carte N° 7141 (SHOM). Il s'agit d'une carte à l'échelle 1/20 000 de la Baie de Quiberon qui porte la correction 2025 0746 (48).

Cette carte marine très peu détaillée ne permet pas de planifier la sortie de Port Maria en prenant en compte la bathymétrie et les contraintes nautiques.



Source : TRANSDEV Océane

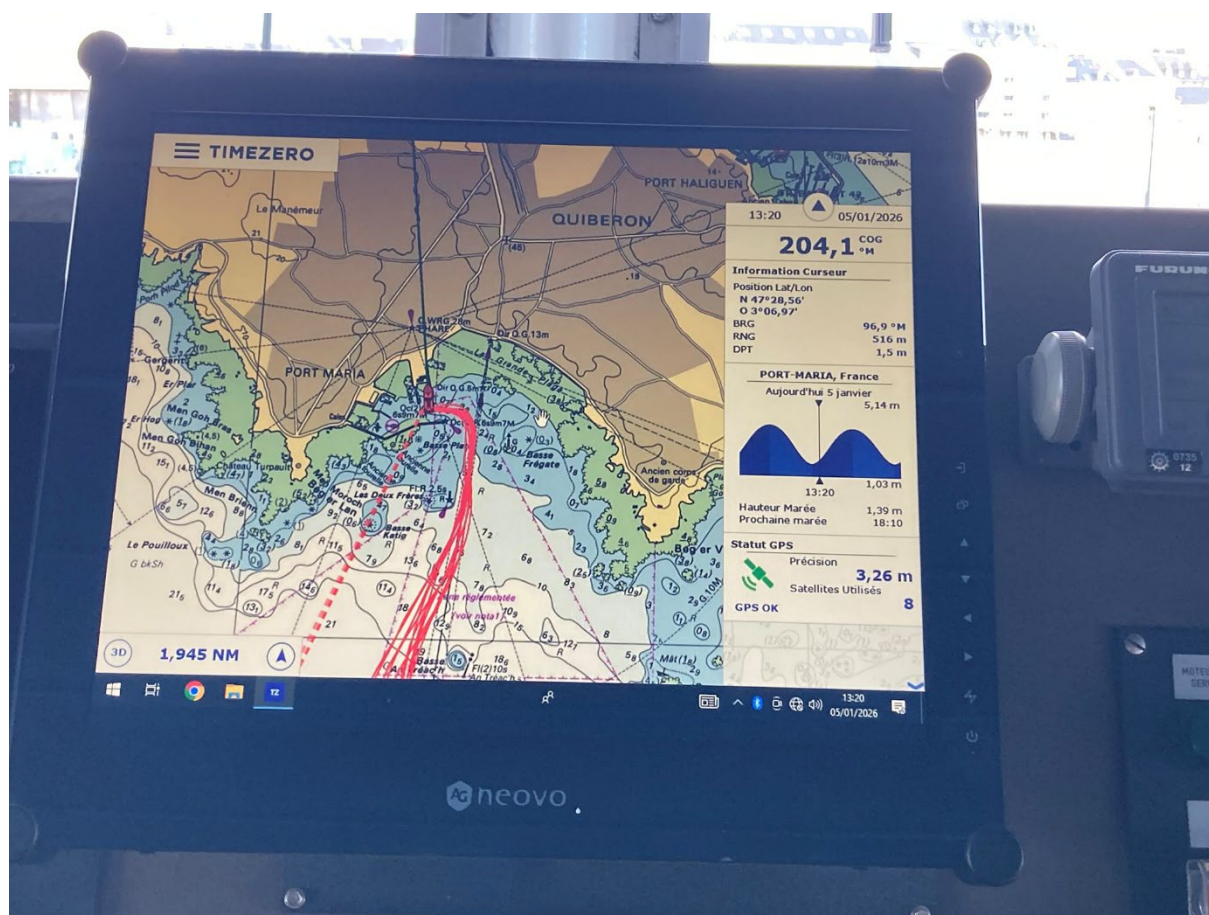


Source : TRANSDEV Océane

La ligne de sonde au sud de la jetée est à 2.10 m.

Le navire, qui n'est pas astreint à l'emport d'un ECDIS, dispose néanmoins à bord d'un logiciel de cartographie électronique « Time Zero ». Le système géodésique de ce logiciel de navigation est le WGS84 compatible avec les autres instruments de navigation présents à bord. Cet équipement non approuvé « Equipement marin » est embarqué en supplément du portefeuille de cartes marines papier de manière volontaire sous la responsabilité de l'armateur.

La précision de la carte scannée est la même que la carte papier disponible à bord. Un agrandissement d'une telle carte peut donner l'illusion d'une plus grande précision. De plus, il n'est pas possible de s'assurer de sa tenue à jour effective.



Source : BEA Mer

Le portefeuille de cartes disponibles à bord ne dispose pas de la précision bathymétrique suffisante permettant la planification d'une traversée avec un appareillage prévu peu après une basse mer de vives eaux.

Aucune alarme n'est programmée que ce soit sur le Time Zero ou le sondeur.

Sur la connaissance de la bathymétrie de Port Maria

La procédure « *Consignes pour les liaisons maritimes* » (chapitre 7.I.01 du Manuel QSSE) précise :

« 1.2 Navigation dans des zones à faibles profondeurs »

Lors de marées basses à fort coefficient, le Capitaine prêter une attention particulière aux sondes ainsi qu'à la vitesse du navire. Lorsque les sondes sont faibles, le Capitaine veillera à adapter l'allure du navire afin de limiter l'effet de SQUAT. »

Et :

« 2. Liaisons maritimes :

Port Maria – Le Palais

Cette ligne présente plusieurs difficultés parmi lesquelles se distinguent :

- *Faiblesse des sondes à l'approche des ports et dans ceux-ci dans certaines conditions marées. Les capitaines pourront faire des relevés de sondes réguliers afin de vérifier l'ensablement ou l'envasement de certaines zones (Ex : Passe d'approche de Le Palais). Les capitaines veilleront à adapter l'allure du navire afin de limiter l'effet de SQUAT*
- *Le trafic en saison estivale. Ainsi les capitaines prêteront une attention particulière à la veille extérieure et radar, avec doublement de la veille si nécessaire. »*

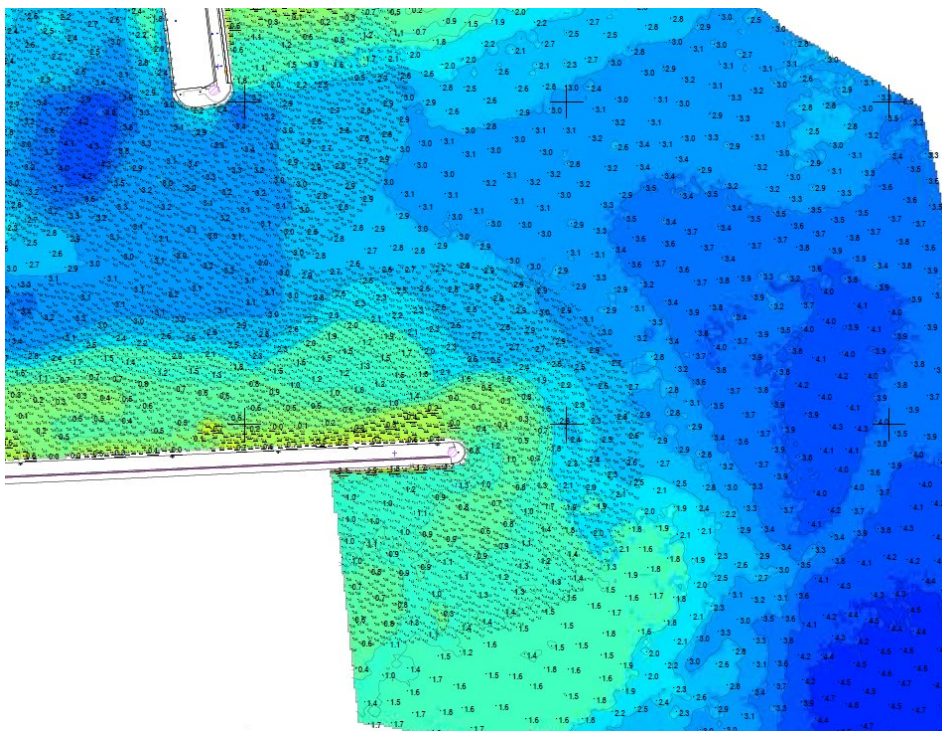
La connaissance des fonds à Port Maria repose, pour le capitaine du VINDILIS, sur un relevé bathymétrique datant de 2008.

Depuis 2020, suite au transfert en pleine propriété du port de Port Maria (Quiberon) à la Région Bretagne, celle-ci et le SHOM ont établi une convention pour le suivi et le contrôle des levés bathymétriques réalisés dans les ports gérés par la région Bretagne. Il faut souligner que la seule carte SHOM disponible pour ce secteur est la carte n°7141. Du fait de son échelle (1/20 000), celle-ci est peu précise et ne mentionne pas précisément la roche sur laquelle le navire s'est échoué. Elle n'est pas adaptée pour une navigation en eaux resserrées.

Les levés bathymétriques ont lieu en moyenne tous les 2-3 ans et sont transmis par la Direction des Ports à la Compagnie, sans qu'il soit possible d'établir que les capitaines en étaient destinataires.

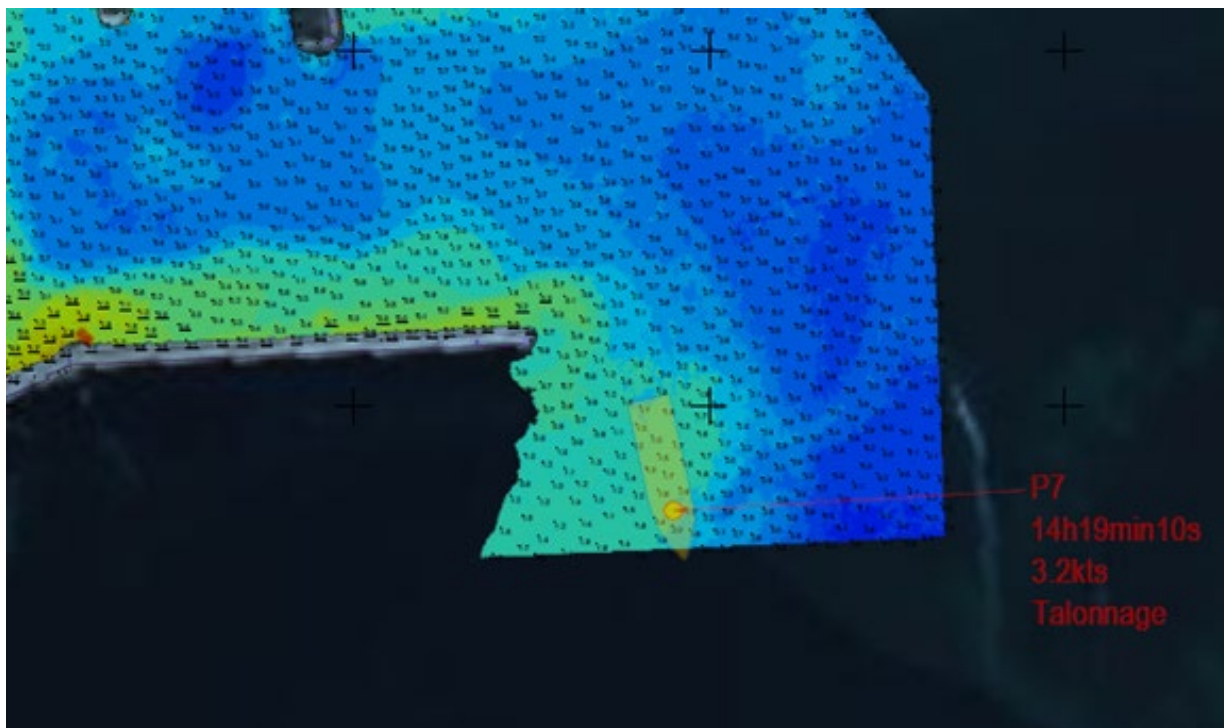
Cependant, un levé bathymétrique datant de février 2023 avait bien été transmis en avril 2023 à la Compagnie BreizhGo Océane par le pôle technique de l'antenne portuaire de la Région Bretagne.

Il n'a pas pu être établi que ce levé bathymétrique ait été porté à la connaissance des capitaines fréquentant Port Maria par la Compagnie BreizhGo Océane.

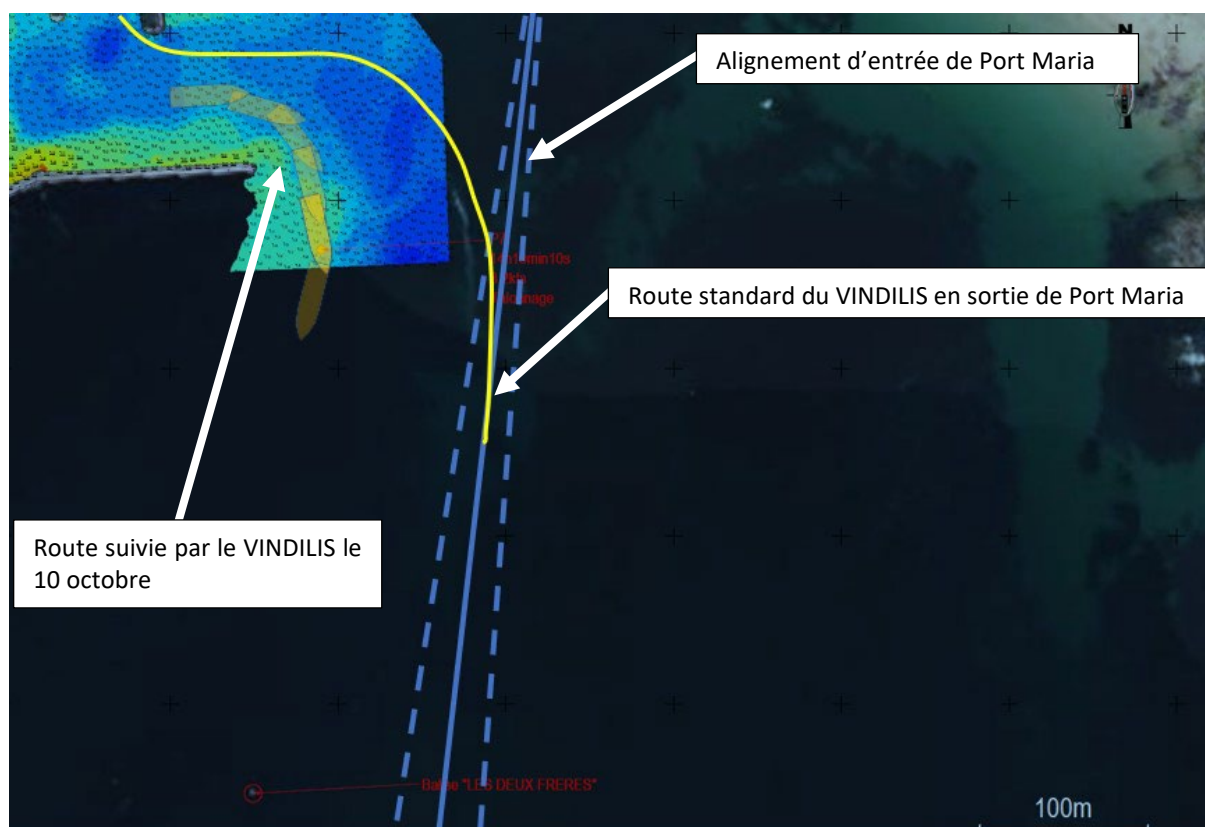


Plan bathymétrique du 6 février 2023 Source : Région Bretagne

La route suivie le 10 octobre par le VINDILIS en sortie de Port Maria passe sur les fonds de moins de 1.80 m alors que la route suivie sur le logiciel Time Zero semble tangenter la ligne de sonde des 2.10 m.



Plan bathymétrique du 6 février 2023 Source : Région Bretagne – (enveloppe navire : BEA Mer)



Trajectographie du VINDILIS le 10 octobre 2025

La méconnaissance de l'état des fonds en sortie de Port-Maria est un facteur contributif de l'accident.

Mesures mises en œuvre :

- 1- Levé bathymétriques du 3 décembre 2025 réalisé par la Région Bretagne avec communication à la Compagnie Océane – comparaison avec les levés antérieurs (2023)

COMPARAISON AVEC LES LEVÉS ANTÉRIEURS :

La bathymétrie du 3 décembre 2025 a été comparée avec la précédente bathymétrie réalisée le 6 février 2023. La comparaison entre les deux bathymétries est effectuée par rapport au point moyen de chaque bathymétrie sur une cellule de 50 cm.

Sur le plan différentiel, les couleurs chaudes représentent les zones d'apports et les couleurs froides les zones d'érosion.



Figure 24: Différentiel entre les données du 06/02/2023 et du 03/12/2025

- 2- Mise à bord des plans bathymétriques : les plans sont maintenant affichés en passerelle des navires.
- 3- Réunion du 20 novembre 2025 entre la Région Bretagne et la Compagnie Océane portant sur la bathymétrie et la sécurisation de la navigation des rouliers à Port Maria-Quiberon.

Il en ressort les points suivants :

- Tirant d'eau des rouliers du service public : 2,80 m max

- *Bathymétrie : BreizhGo Océane devra tenir compte des plans des levés transmis par la Région Bretagne. Le dernier en date est de février 2023. Une nouvelle bathymétrie sera réalisée en décembre dont les résultats seront diffusables début 2026. Par ailleurs une intervention par scaphandrier a été réalisée pour identifier sommairement la nature des points hauts.*
- *Profondeur d'eau admissible dans les limites administratives du port :*

La profondeur d'eau pour l'accueil des rouliers en charge de la DSP est de 3.60 m minimum. Cette profondeur d'eau est à prendre en compte pour les demandes d'occupations des cales et à adapter par les capitaines de navires en cas de météo défavorable et selon les conditions de houle.

4.3 Considérations sur la manœuvre du navire

Le VINDILIS appareille à 14h15 le vendredi 10 octobre soit 43 min après la basse mer. Les chapitres précédents ont montré que la hauteur d'eau sous la quille (clair sous quille) est réduite.

Le capitaine a, au préalable, échangé par VHF avec le QUEHAN afin de convenir d'un croisement bâbord sur bâbord.

A l'issue de la manœuvre d'appareillage, le navire se positionne au centre de la passe, faisant route au ralenti vers le repère visuel du casino (carte ci-dessous).

A 14h18, le navire franchit la digue sud. Le capitaine met alors la barre à droite afin d'entamer une giration et d'enrouler l'extrémité est de la jetée.

Le QUEHAN se situe à proximité d'une ligne joignant les balises *Les Deux Frères* et *Basse Frégate* et légèrement décalé à l'est de l'alignement d'entrée.

A 14h20, le capitaine indique faire cap sur la bouée *Basse An Tréac'h* à 5 nœuds. Le navire talonne alors.

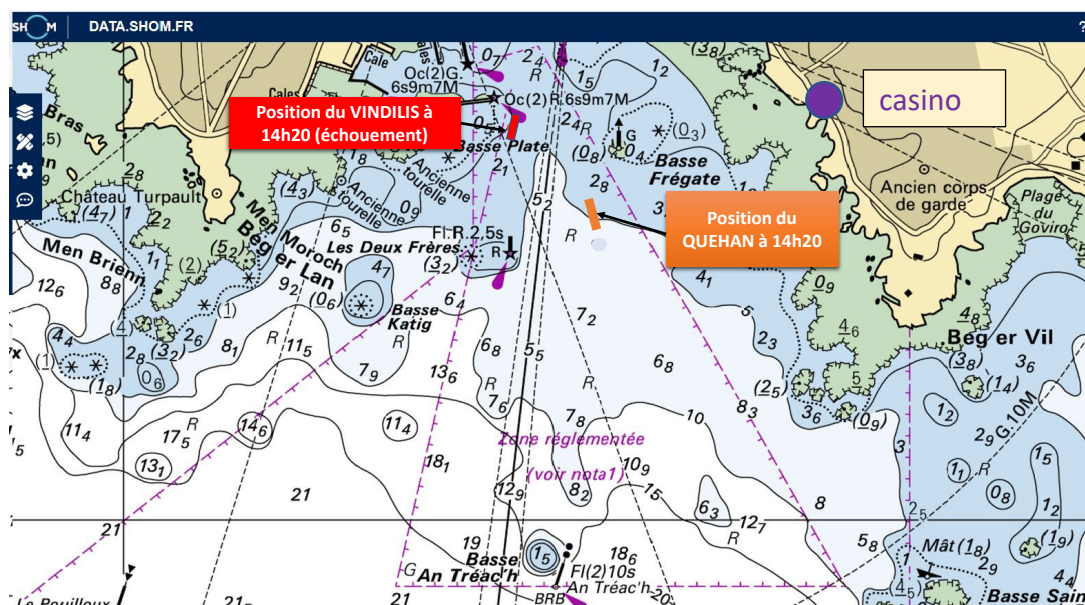


Figure 2 : position des 2 navires au moment de l'échouement

Sortie du port :

Compte tenu de la bathymétrie, les capitaines ont pour habitude de rechercher des eaux plus profondes à l'est avant de reprendre l'alignement de sortie et de faire route vers Belle-Île comme l'illustrent les trajectoires du VINDILIS lors des entrées et des sorties de Port Maria.

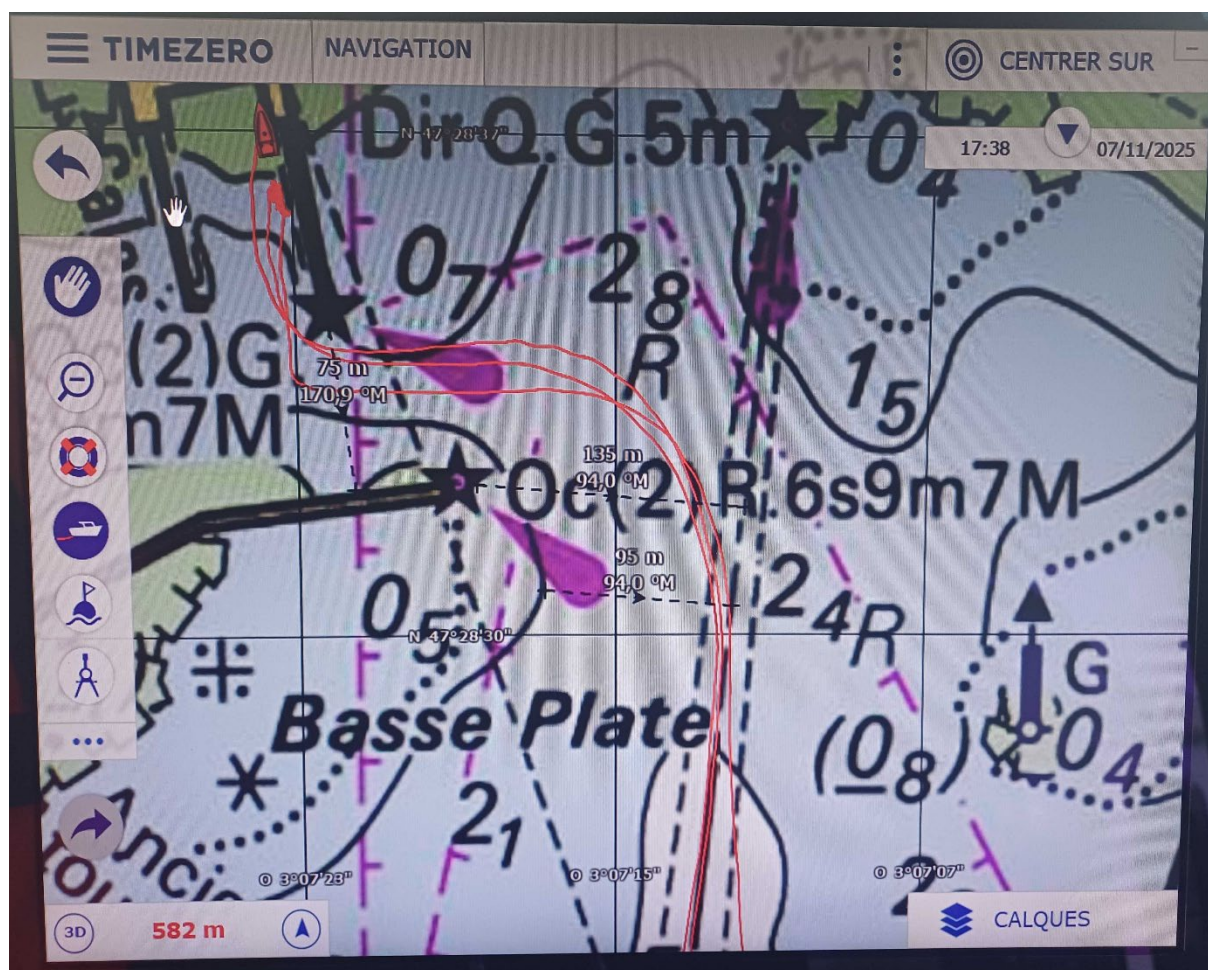
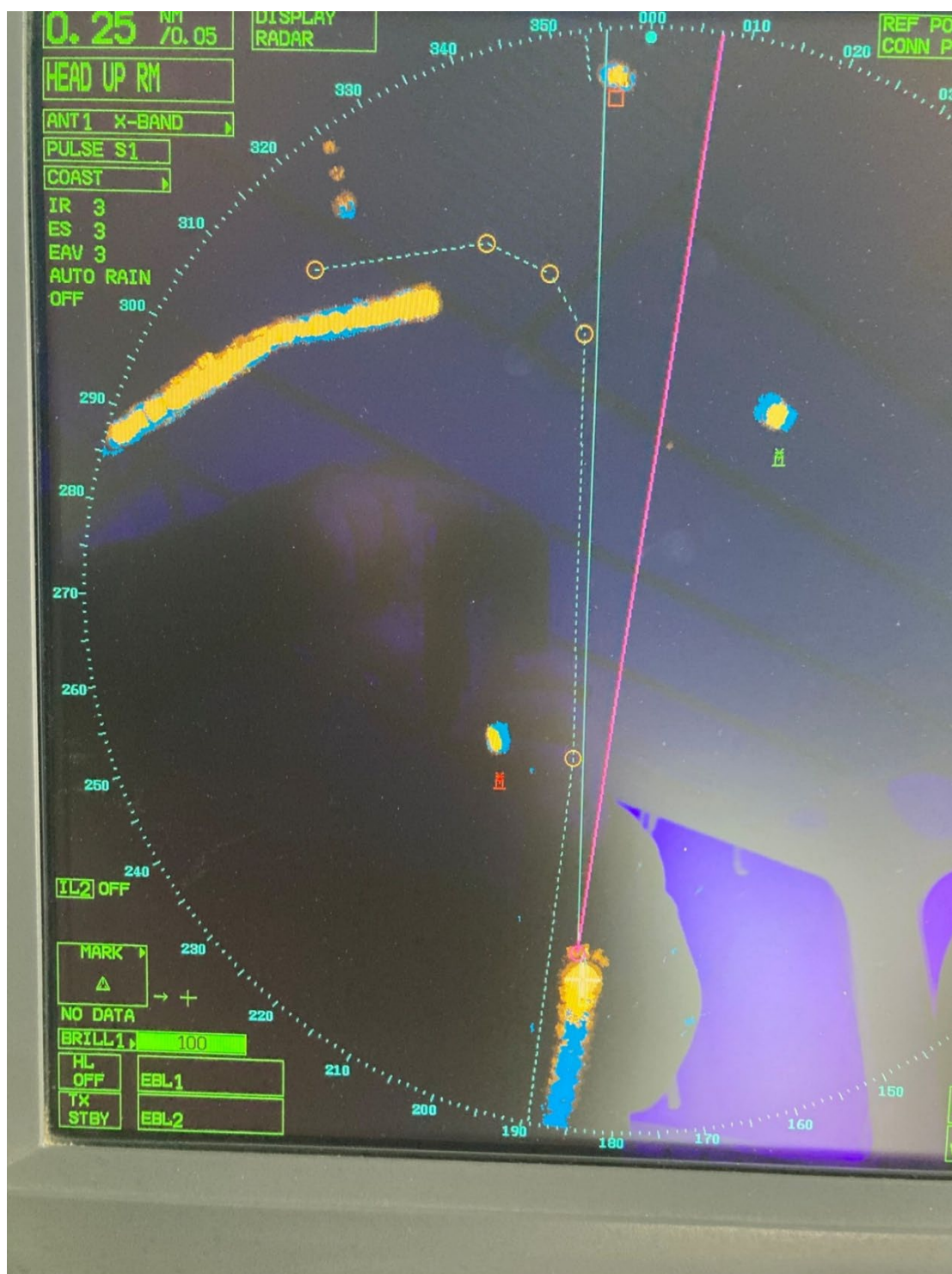


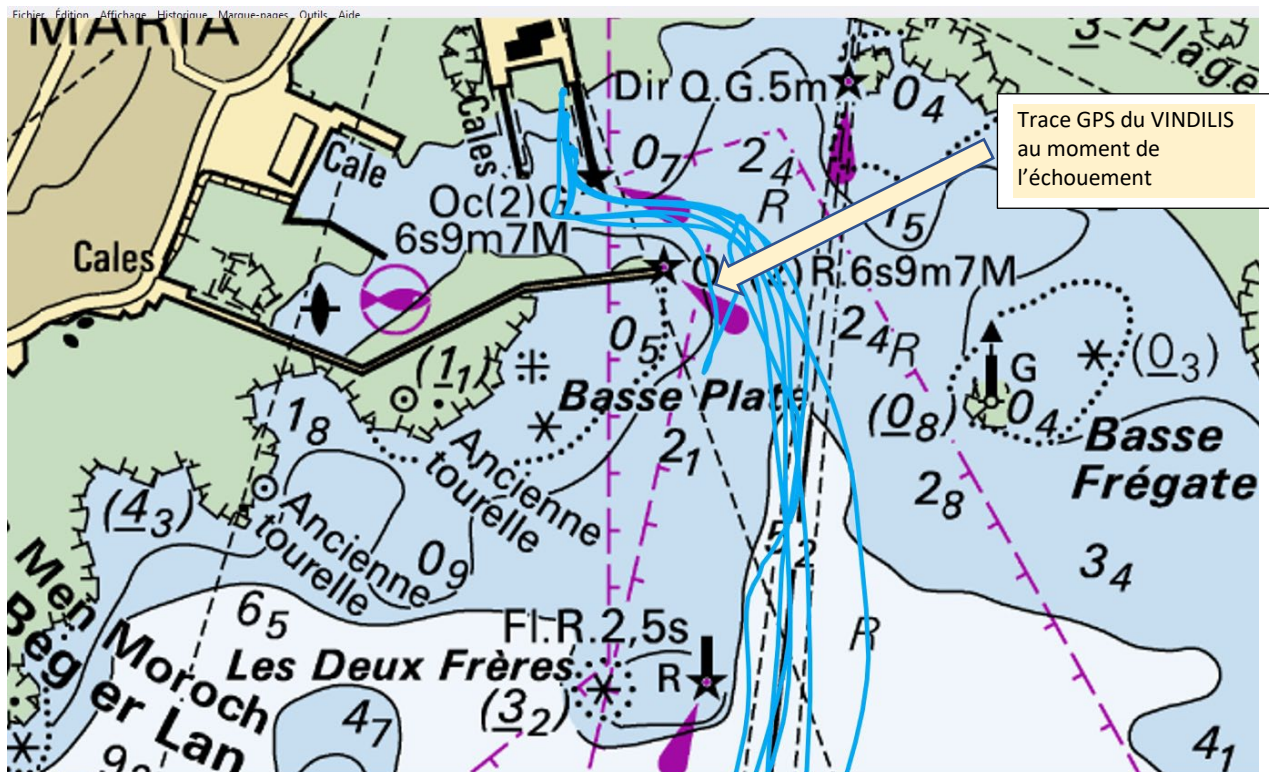
Figure 3 : Trajectographies habituelles du VINDILIS en entrée et sortie de Port Maria (source : TRANSDEV OCEANE)



Cette route est également tracée sur l'écran radar afin de guider le capitaine lors des manœuvres d'entrée et de sortie de port (photo écran radar du VINDILIS).

Avant l'échouement, le navire ne vient pas chercher ces eaux plus profondes à l'est et entame directement une giration sur tribord dès le passage de la jetée.

La figure ci-dessous met en évidence les différentes trajectoires suivies le jour même par le VINDILIS : celle correspondant à l'échouement montre une distance nettement plus faible entre le navire et la jetée.



Proximité du QUEHAN :

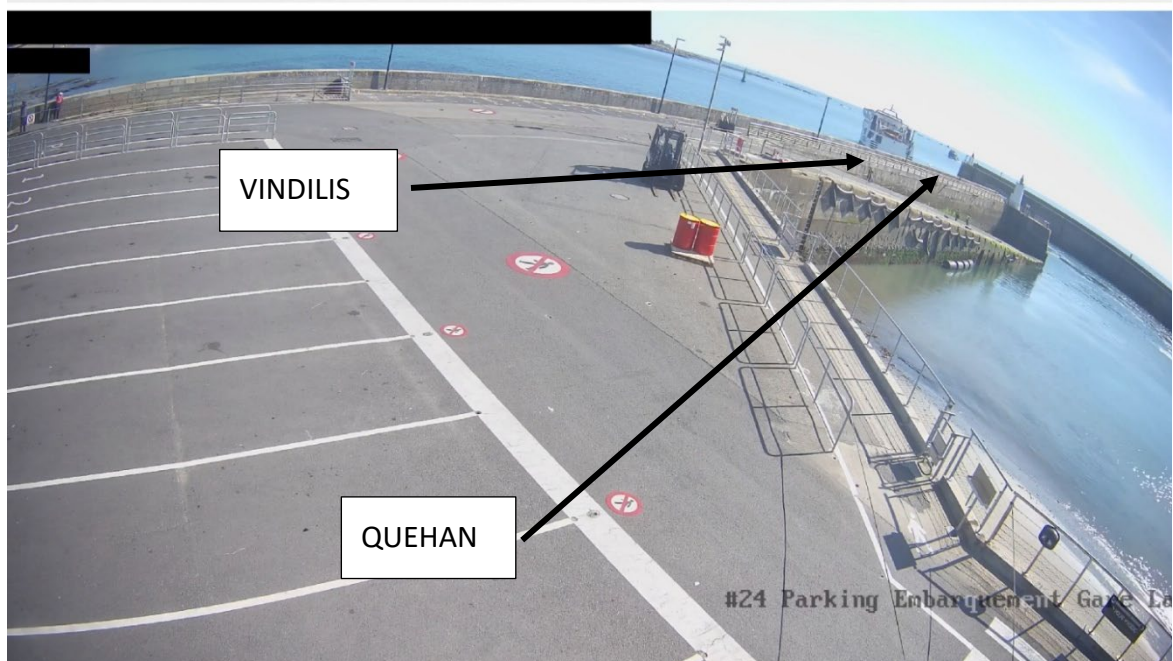
Le règlement de police et d'exploitation de Port Maria (Quiberon), établi en 2020, mentionne dans son chapitre consacré aux dispositions spécifiques à la darse commerce « *qu'un intervalle de temps d'au moins 15 minutes est respecté entre l'appareillage d'un navire qui va sortir du port et l'accostage d'un navire qui vient d'entrer dans le port. Cette règle, qui est destinée à éviter le croisement de navires dans le chenal d'accès au port, est appliquée dès lors qu'un navire roulier ou caboteur est concerné* ».

En l'espèce, le VINDILIS appareille à 14h15 et le QUEHAN accoste vers 14h30 : l'intervalle réglementaire semble donc respecté. Toutefois, le croisement s'est effectué dans une zone resserrée.

Le capitaine du VINDILIS indique avoir été surpris par la présence du QUEHAN une fois la jetée passée. Pour éviter une situation trop rapprochée, il a accentué sa giration sur tribord ce qui a provoqué l'échouement.



Photo prise de la passerelle du VINDILIS lors d'une sortie de Port Maria (conditions de marée similaires au jour de l'événement) source : BEA mer



La photo ci-dessus montre les positions du QUEHAN et du VINDILIS peu avant son échouement (effet de parallaxe possible).

A l'appareillage, l'utilisation du radar et de son récepteur AIS aurait permis de positionner le QUEHAN et d'anticiper la manœuvre de croisement en évitant une giration trop marquée.

Il est à noter qu'il n'existe pas de zone d'attente délimitée.

Une giration trop forte, combinée à des hauteurs d'eau insuffisantes en raison de l'horaire de la marée basse, d'une décote significative et d'une méconnaissance de la bathymétrie, constituent les facteurs contributifs de l'échouement.

5. CONCLUSIONS

Le vendredi 10 octobre 2025 à 14 h 15, le navire à passagers VINDILIS appareille de Port Maria (Quiberon) à destination de Belle-Île, peu après la marée basse. Les conditions météorologiques sont favorables mais la hauteur d'eau sous quille est faible.

Peu de temps après sa giration pour contourner la jetée du port de Port Maria, le navire talonne et s'échoue.

Les conséquences matérielles se limitent à des déformations de la coque et une détérioration de l'hélice tribord, sans atteinte à l'intégrité globale du navire ni mise en danger des passagers. Le navire sera ultérieurement dirigé vers Concarneau pour réparations.

Cet événement souligne la nécessité d'une évaluation rigoureuse des conditions hydrographiques lors des manœuvres de sortie de port, notamment en période de basses mers associées à des phénomènes de décote. Il met également en évidence l'importance d'une connaissance précise de la bathymétrie locale.

L'utilisation d'une échelle de marée est une aide précieuse pour mesurer la hauteur de décote ou de surcote.

La mise en place d'aides à la navigation (cercle de garde, route tracée sur l'écran radar...) et les repères visuels disponibles doivent être intégrés dans la préparation de la traversée.

Une situation surface doit être établie avant l'appareillage afin d'éviter tout effet de surprise et d'anticiper une situation rapprochée.

6. MESURES PRISES

1. Le manuel ISM de la Compagnie BreizhGo Océane a été modifié pour intégrer une procédure sur la transmission des levées bathymétriques aux bords.
2. Un travail sur le chenalage de Lorient a été conduit entre la compagnie BreizhGo Océane et la station de pilotage de Lorient. Un projet identique devrait se réaliser pour Port Maria.
3. Une réunion, portant sur la bathymétrie et la sécurisation de la navigation des rouliers à Port Maria-Quiberon s'est tenue le 20 novembre 2025 entre le Pôle thématique Mer, Canaux, mobilités de la Région Bretagne et la compagnie BreizhGo Océane. La Région a demandé à la Compagnie de tenir compte des levés transmis.

7. ENSEIGNEMENTS

1. **2026-E-05** : La règle des 12^{ème} surévalue la hauteur d'eau autour de la basse mer. Elle n'est pas adaptée aux périodes autour de l'étalement.
2. **2026-E-06** : Dans des zones peu profondes, il convient d'utiliser les routes radar préalablement enregistrées, tant à l'entrée qu'à la sortie du port, afin de rester en eaux saines.
3. **2026-E-07** : Une carte marine d'une échelle de 1/20 000 n'est pas suffisamment précise pour naviguer en eaux resserrées.
4. **2026-E-08** : Dans des zones peu profondes, prendre en compte avant appareillage :
 - les phénomènes de décote ;
 - la hauteur d'eau disponible ;
 - la situation surface avant appareillage.

8. RECOMMANDATIONS

Le BEA mer recommande :

À la compagnie :

1. **2026-R-04** : dans le cadre de l'élaboration du calendrier des traversées, de mettre en place un mode de calcul des horaires des marées différent de la règle des douzièmes et qui soit plus précis.
2. **2026-R-05** : de mettre en place un dispositif de vérification des horaires d'exploitation en adéquation avec les critères définis de hauteur d'eau. Ce processus ne peut reposer sur une seule personne. Ce processus devrait être intégré au système de management de la sécurité (SMS) de la compagnie.
3. **2026-R-06** : d'évaluer avec l'autorité portuaire l'opportunité :
 - de faire évoluer le règlement local portuaire de Port Maria afin d'éviter une situation très rapprochée ;
 - de modifier le balisage dans le secteur de la Basse Plate.

À l'autorité portuaire :

4. **2026-R-07** : d'évaluer la mise en place d'un système de régulation de trafic afin de permettre les croisements des navires en toute sécurité.

Le BEA mer n'émet pas de recommandation invitant une personne morale ou physique de respecter la réglementation, celle-ci étant par nature obligatoire.

9. ANNEXES

ANNEXE A

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AIS :	Automatic Identification System
BEA mer :	Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
DSP :	Délégation de Service Public
ECDIS :	Electronic Chart and Display information System
hPa :	hectopascal (<i>Unité de mesure de la pression atmosphérique</i>)
SHOM :	<i>Service Hydrographique et Océanographique de la Marine</i>

ANNEXE B

DÉCISION D'ENQUÊTE



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE,
DE LA BIODIVERSITÉ
ET DES NÉGOCIATIONS
INTERNATIONALES
SUR LE CLIMAT ET LA NATURE

Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer



Paris, le 20 octobre 2025

N/réf. : BEAmer 008

D é c i s i o n

Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA mer) ;

Vu le Code international pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer adopté par l'Organisation Maritime Internationale ;

Vu la Directive 2009/18/CE relative aux investigations sur les événements de mer ;

Vu le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 qui concernent les dispositions communes relatives à l'enquête technique et à l'enquête de sécurité après un accident ou un incident de transport ;

D E C I D E

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant l'échouement du navire VINDILIS (VA 911723 D) le 10 octobre 2025 à la sortie de Port-Maria, Quiberon (56).

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment les articles susvisés du Code des transports et de la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

BEAmer
Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

L'Administrateur en chef de 1^{re} classe des
Affaires Maritimes
Directeur du BEAmer
Sébastien ROUX



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

(BEA mer) Arche sud

92055 LA DEFENSE CEDEX

Téléphone : +33 (0)1 40 81 38 24

Adresse électronique : bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
Site web : www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

