

RAPPORT D'ENQUÊTE

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer



HOMME A LA MER A BORD DU

AR MILINO

LE 14 MAI 2024, AU LARGE DES TRIAGOZ (CÔTES-D'ARMOR)

UN DISPARU



Rapport publié : mai 2025

AVERTISSEMENT

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions 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 et portant les mesures de transposition de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes ainsi qu'à celles du « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), et du décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010 portant publication de la résolution MSC 255(84) adoptée le 16 mai 2008.

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

Ce rapport n'a pas été 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'a pas été 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
2.1	CONTEXTE	5
2.2	NAVIRE	8
2.3	ÉQUIPAGE.....	9
2.4	ACCIDENT.....	10
2.5	INTERVENTION	11
3.	EXPOSÉ.....	13
4.	ANALYSE.....	15
	La chute à la mer du matelot.....	16
5.	CONCLUSIONS.....	20
6.	ENSEIGNEMENTS.....	21
7.	RECOMMANDATIONS	21
8.	ANNEXES	22

1. RÉSUMÉ

Dans la nuit du 13 au 14 mai 2024, peu avant une heure du matin, alors que L'AR MILINO procède à la mise à l'eau du second filet. Le matelot, seul sur le pont de travail derrière la passerelle, est pris par le filet. Le patron, s'apercevant de la situation, bat immédiatement en arrière et se précipite sur le pont pour couper le filet. Il ne peut intervenir à temps. Constatant que l'hélice est engagée dans le filet, il donne l'alerte et une opération SAR est mise en œuvre. La victime ne sera pas retrouvée dans le filet.

Les opérations de recherche sont suspendues dans l'après-midi du 14 mai 2024.

Le corps de la victime n'a pas été retrouvé.

Le BEAmer émet 2 enseignements et 2 recommandations.

2. INFORMATIONS FACTUELLES

2.1 CONTEXTE

Exploitation

Après la saison de la pêche à la coquille (de l'automne au printemps), l'AR MILINO est armé comme fileyeur. L'équipage, pour les séquences de mise à l'eau du filet, est composé du patron et d'un matelot.

Pour le relevage du filet, deux à trois jours après sa mise à l'eau, un deuxième matelot rejoint l'équipage pour le compléter.

Constitution du filet

Un filet entier est constitué d'une dizaine à une quinzaine de sections de filet. Chaque section de filet mesure de 800 à 1000 m (Cf. Figure 1).

Chaque section est pliée par une paumoyeuse à terre et placée dans un sac dit *big bag*. Les sacs ont une emprise au sol de 0,90 x 0,90 m. Ils sont placés sur le pont par camion grue (voir cliché photographique en couverture).

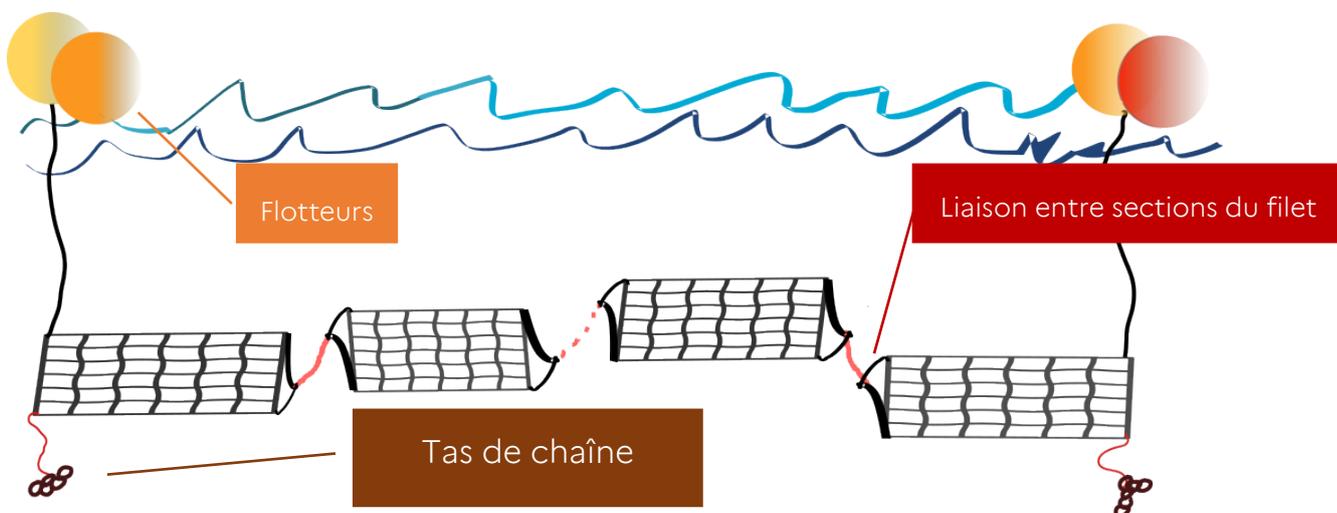


Figure 1 - Constitution d'un filet (ici seuls quatre éléments sont représentés). Source : BEAmer

Une fois les deux filets (soit près de trente sacs) placés sur le pont, les marins doivent se déplacer sur le pont en marchant sur les sacs dont le col est rabattu pour éviter que leurs pieds ne se prennent dans le filet.

Mise à l'eau du filet

Pour la mise à l'eau d'un filet, le premier sac de la première rangée, situé contre le tableau arrière à bâbord sera relié à l'orin dont une extrémité est pourvue d'une chaîne jouant le rôle de gueuse (environ 15 kg) et l'autre extrémité constituée de ballons munis de bandes réfléchissantes. Une fois la chaîne jetée à l'eau la première section de filet va passer par-dessus le tableau arrière. Par sécurité, le matelot se tient à bâbord dans le coin. Le premier sac vidé, la section de filet contenue dans le deuxième sac va suivre. Le matelot retire le premier sac vide et va lier la fin de la deuxième section à l'amorce de la troisième section. Lorsque ce dernier se vide, le deuxième sac est retiré et un

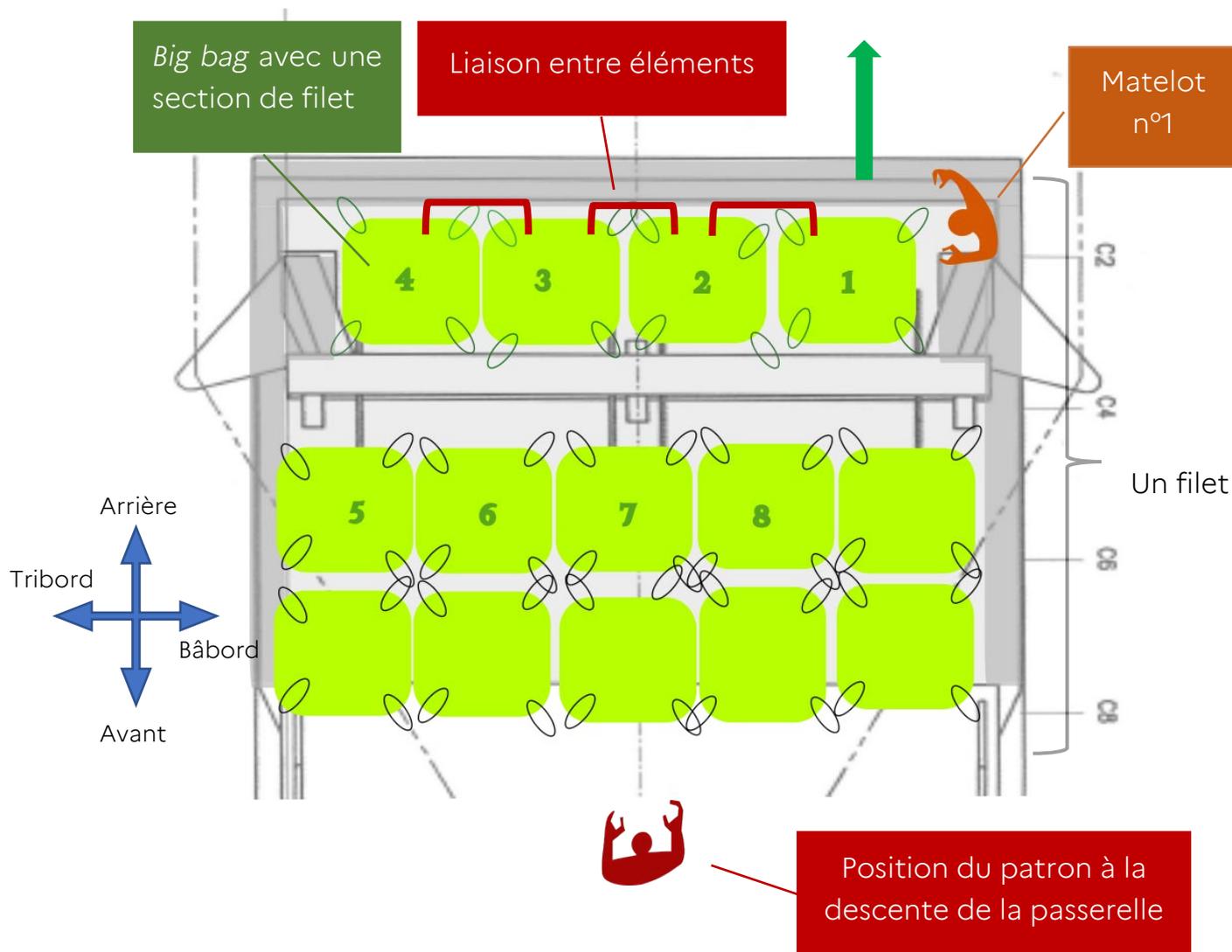


Figure 2 - Reconstitution du pont de travail avant la mise à l'eau du 2^e filet.

sac

plein situé sur la deuxième rangée est translaté à sa place à l'aide de la caliorne frappée sur le portique.

Les sacs de la rangée initiale se vident de bâbord à tribord.

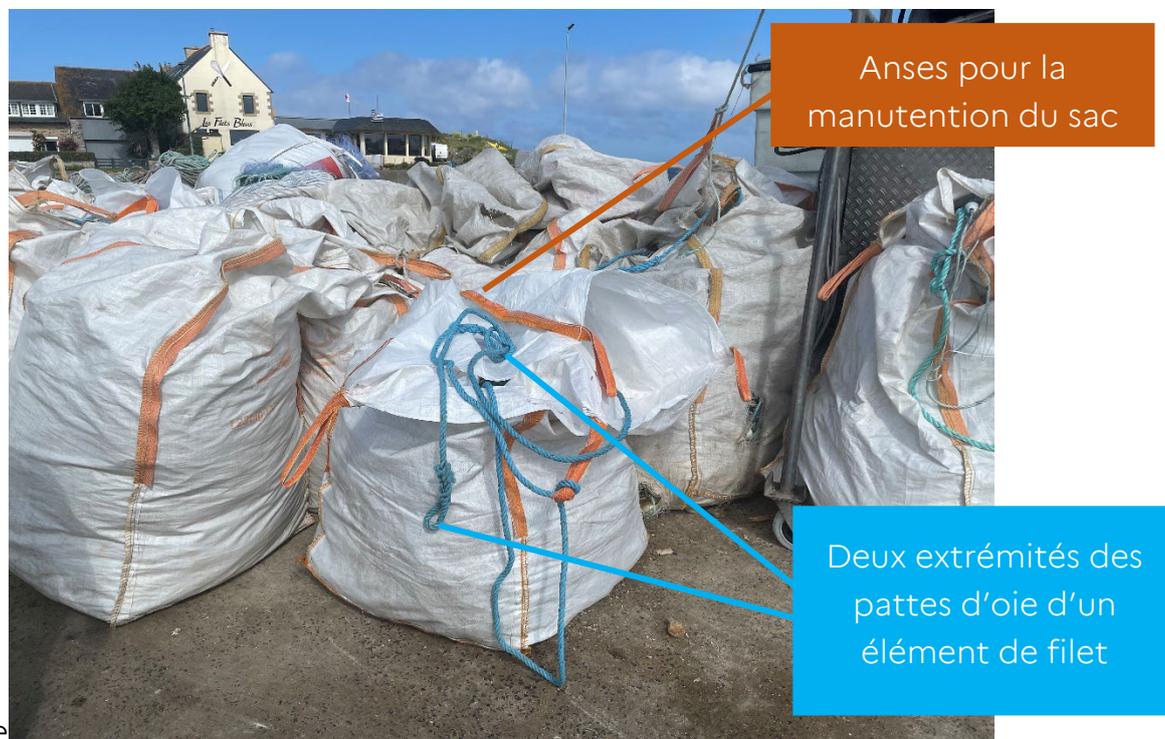


Figure 3 Big Bags pleins stockés sur le quai de Locquémeau. Source : BEA mer

Lorsque le quatrième et dernier sac de la rangée se vide, le cinquième sac situé à son tribord, après avoir été lié, se dévide à son tour.

Les sacs suivants, provenant de la deuxième rangée, se vident alors de tribord à bâbord. Et ainsi de suite jusqu'à vider le dernier sac de la troisième rangée qui est accompagné d'un orin de ballons flotteurs et d'une chaîne.

En résumé, le matelot sur le pont doit intervenir à plusieurs reprises pendant la séquence de mise à l'eau du filet :

- pour l'envoi de l'orin et du tas de chaîne (au début et à la fin du filage),
- pour retirer chaque sac vidé,
- pour lier un sac en train de se vider et le prochain sac,
- pour déplacer un sac plein de la rangée suivante et combler le trou de la première rangée.

2.2 NAVIRE

→ Nom	: AR MILINO
→ Immatriculation	: 925 231 PL (Paimpol)
→ Longueur hors-tout	: 11,92 m
→ Largeur hors-tout (B)	: 4,70 m
→ Jauge brute (UMS)	: 19,88 ums / 20,74 tx
→ Propulsion	: 130 kW
→ Coque	: plastique
→ Année de construction	: 2006
→ Équipage minimum	: 2
→ Genre de navigation	: petite pêche

L'AR MILINO est initialement construit comme un chalutier. Il est exploité alternativement à la coquille et au filet. Lorsqu'il est exploité comme fileyeur, les deux treuils hydrauliques du pont de travail sont déposés.

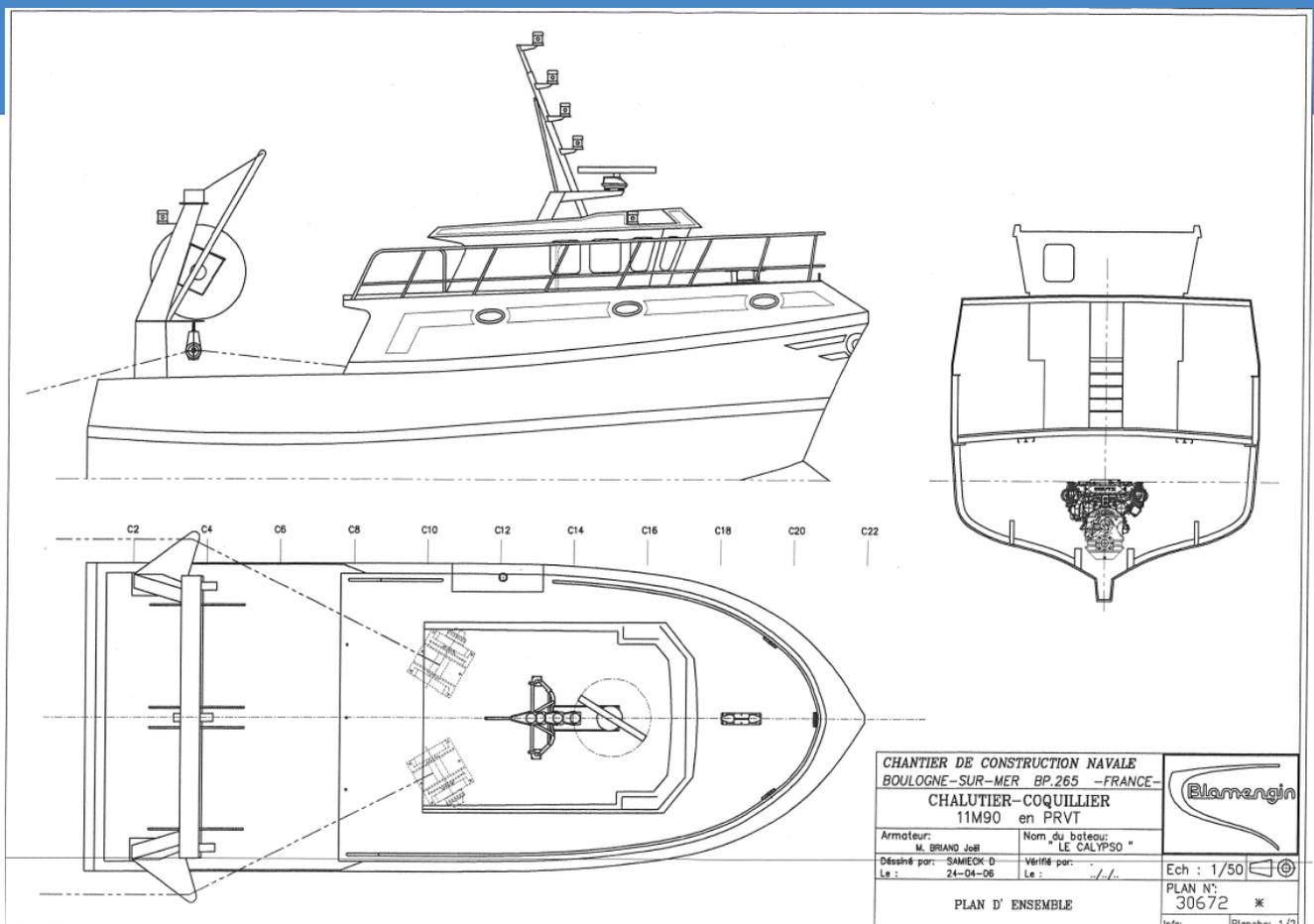


Figure 4 - Plan d'origine de l'AR MILINO en configuration chalutier-coquillier. Source : Chantier de construction navale Blamengin, Boulogne, 2004, fourni par CSN de Saint-Malo.

2.3 ÉQUIPAGE

Lors de l'accident, le navire était dans une séquence de mise à l'eau des filets avec deux marins à bord.

Le patron est âgé de 35 ans. Il navigue comme matelot à la pêche depuis l'âge de 16 ans. Il est patron depuis onze ans. Il a acheté en 2021 l'AR MILINO qui avait appartenu à son oncle et sur lequel il avait déjà navigué. Il est titulaire du brevet de capitaine 200 et de mécanicien 250 kW. Sa visite médicale est à jour.

Le matelot n°1 (victime), âgé de 42 ans, est matelot sur l'AR MILINO (alors dénommé LE CALYPSO) sans discontinuer de 2007 à 2020. Il retourne sur ce navire en 2023. Il est titulaire d'un certificat d'initiation nautique depuis 2008 et d'un certificat de matelot pont (2020). Sa visite médicale est à jour.

Il exerce, par ailleurs, une autre profession le samedi soir et est de repos le dimanche et le lundi.

Tombé à la mer dans la nuit du lundi au mardi, son corps n'a pas été retrouvé.

Le second matelot, dénommé matelot n°2 dans la suite du rapport, est absent au moment de l'accident. Il est âgé de 28 ans et navigue depuis 2020. Il est embarqué sur l'AR MILINO depuis janvier 2023. Il alterne avec le matelot n°1 pour les séquences de mise à l'eau de filet. Il est titulaire d'un certificat de matelot pont (2020).

2.4 ACCIDENT

L'accident est la chute d'un homme à la mer au cours d'une opération de mise à l'eau de filet. La victime (désignée matelot n°1) était située sur le pont de travail à l'arrière du navire. Le patron était aux commandes du navire depuis la passerelle. Emporté avec le filet selon le témoignage du patron, le corps de la victime n'a pas été retrouvé.

Au moment de l'accident, le 14 mai 2024, vers 01h52, le navire est à un mille au nord de la Fouillie sur le plateau des Triagoz, dans le nord-ouest de Trégastel.

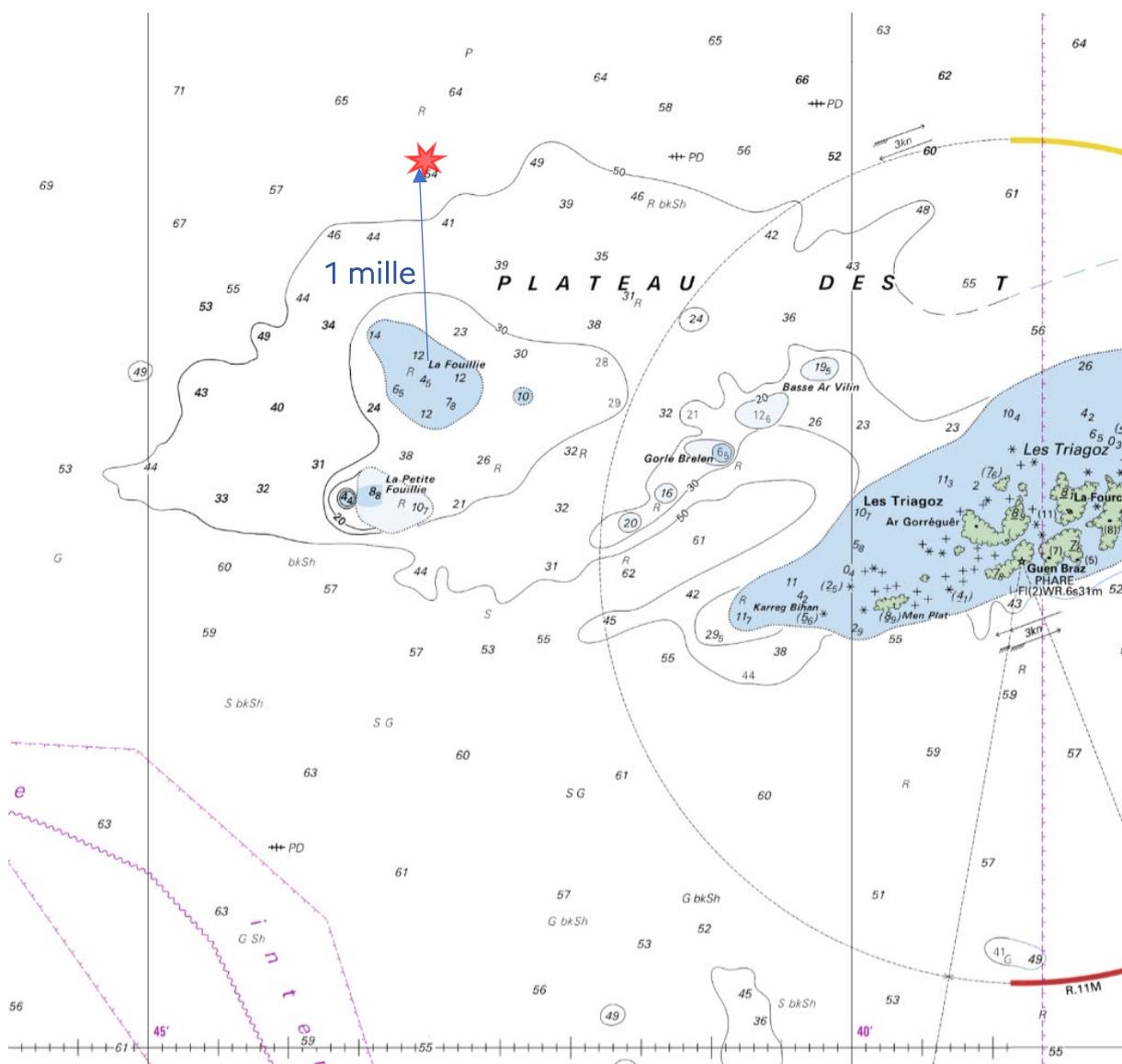


Figure 5 - Localisation de l'accident (étoile rouge). Source : site data.shom.fr, consulté le 14/11/2024.

2.5 INTERVENTION

Toutes les heures en heure locale (TU+2)

Le 14 mai 2024

À 01h01, le navire AR MILINO alerte le CROSS Corsen et annonce qu'il a perdu de vue le matelot n°1 depuis 5 minutes. Dans la foulée, le CROSS Corsen émet un *Mayday relay* pour un homme à la mer et engage les vedettes SNS 098 PRESIDENT TOUTAIN et SNS 088 PILOTE TREMINTIN, l'hélicoptère de la Marine nationale H160 BELLIGOU VICTOR, le navire de pêche KRAKEN ainsi que la vedette des douanes DF 46 AVEL STEREN. Le *Mayday relay* est renouvelé au moins une fois par heure au cours de l'opération SAR.

L'AR MILINO informe qu'il commence à remonter ses filets (01h10). *Près d'une demi-heure plus tard*, le patron indique que les filets sont vides et que le matelot a un VFI sous son ciré (01h38). Sur instruction du CROSS, l'AR MILINO, met des bouées à l'eau.

À 01h48, le patron indique que la victime (matelot n°1) n'a pas de VFI car il vient de le retrouver à bord.

À 02h12, les différents moyens engagés sont sur zone.

À 04h00, le FLONA est engagé. A 04h20, le Dragon 29 relaie le H160. À partir de 05h03 les navires de pêche SAINT BRIAC, SAINT RUMON II, LES TONTONS FLINGUEURS, LIOU AM ZER, SKUBER MOR sont successivement engagés.

À 06h12, l'hélicoptère de la sécurité civile DRAGON 29 quitte la zone et est remplacé par le H160 BELLIGOU VICTOR.

06h49, un des navires de pêche volontairement engagés dans l'opération SAR, déclare au CROSS Corsen que quatre navires de pêche ne se sont pas joints aux recherches. Deux d'entre eux, qui traversent la zone de recherche, sont formellement identifiés et ont refusé de répondre favorablement à la demande d'aide d'autres pêcheurs engagés dans les recherches.

À 09h27, le patron du AR MILINO, seul depuis la chute du matelot (n°1), déclare un malaise. Deux équipiers de la SNSM sont transférés (09h52). L'AR MILINO est escorté par la SNS 718 sur le port de Trébeurden. Le patron y est pris en charge à 11H15. Le matelot 2 appareille avec le bateau pour Locquémeau.

À 14h01, il est mis fin aux recherches par moyens dirigés.

Considérations sur les obligations d'assistance aux personnes en danger de se perdre en mer

L'opération déclenchée pour la recherche de la victime n'a pas manqué de navires puisqu'un nombre important de navires se sont proposés de façon volontaire pour compléter le dispositif initial constitué majoritairement de moyens dédiés.

Cependant, au regard des obligations légales et de coutumes maritimes bien établies, il est étonnant que deux navires signalés à 06h49 aient traversé la zone sans prendre la peine de se signaler auprès du CROSS Corsen.

3. EXPOSÉ

Toutes les heures en heure locale (TU+2)

Le 13 mai 2024

L'AR MILINO quitte le port de Locquémeau à 20h30 pour rejoindre sa zone de pêche où il doit mouiller ses filets. Outre le patron, l'équipage comprend uniquement le matelot n°1. Une première série de filets de fond est mise à l'eau entre 23h45 et 00h30.

Le 14 mai 2024

La deuxième série de filets est filée vers 00h45 suivant une route sensiblement ouest-est. Au moment du passage du premier au deuxième sac, peu avant 00h51, le patron aperçoit son matelot dos à lui et indique qu'il se trouvait « *dans une position inhabituelle* », entre le deuxième sac et le tableau arrière. Comprenant qu'il est en difficulté, le patron bat en arrière et muni d'un couteau, se précipite pour l'aider. Le matelot, les bras agrippés au renfort arrière du portique côté bâbord, finit par être entraîné en arrière à la mer par le filet avant que le patron puisse intervenir.

Pour retrouver le matelot, le patron reprend le mou du filet pendant que le navire casse son erre. Cependant, le filet finit par être engagé dans l'hélice et le moteur cale.

Le patron alerte le CROSS pour signaler l'homme à la mer. Il poursuit les recherches à l'aide du projecteur de recherche depuis la passerelle. Il retourne sur le pont de travail et entend le matelot l'appeler par trois fois. Pour l'aider, il jette à l'eau trois ballons de filets munis de réflecteurs visuels.

Il parvient à redémarrer son moteur et à libérer l'hélice et fait route inverse au filage. Ne trouvant pas la victime, le navire rejoint les ballons d'extrémité du filet et relève le filet. Le patron, n'y trouvant pas le matelot, retourne à la position où celui-ci s'est perdu et jette la bouée couronne et le feu à retournement.

Seul à bord, le patron poursuit la recherche de la victime, rejoint par d'autres navires selon les instructions du CROSS Corsen.

À 09h15, le patron toujours seul à bord est victime d'un malaise. La SNSM dépêche deux sauveteurs à bord pour le conduire à Trébeurden où le patron sera pris en charge.

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 :

→ [La chute à la mer du matelot](#)

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 défenses existantes étaient jugées inadéquates ou manquantes 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.

La chute à la mer du matelot

Ergonomie et disposition du pont de travail

De l'étude de la séquence de mise à l'eau du filet sur l'AR MILINO, il ressort :

- que tous les sous-éléments du filet ne sont pas tous liés entre eux avant la mise à l'eau.
- que le matelot doit intervenir plusieurs fois :
 - o au moment de mettre le paquet de chaîne (ancres) et les ballons à l'eau,
 - o au moment de lier deux pattes d'oie d'élément de filet,
 - o pour sortir le sac vidé,
 - o pour remplacer un sac plein.
- que l'espace pour se déplacer sur le pont de travail est confiné au point que les marins doivent marcher sur les sacs pour se déplacer et accéder au tableau arrière.

Ces interventions multiplient les risques d'accrochage du filet à tout élément saillant, même le plus minime.

Pour s'en prémunir, les matelots se débarrassent de leurs effets personnels (couteau, téléphone, bague, boucles d'oreille, montre, etc.) et se munissent de gants à manches longues pour présenter la surface la plus lisse au filet.

Le BEA mer a plusieurs fois recommandé¹, sur les fileyeurs, de réduire au minimum les interactions sur les engins de pêche et d'instaurer une barrière physique avec ceux-ci.

Les multiples interventions au cours de la mise à l'eau du filet sont un facteur contributif de l'accident.

Polyvalence du navire

Conçu comme un navire destiné aux arts trainants, l'AR MILINO peut aussi être employé comme trémailleur. Cependant, le dispositif de mise à l'eau du filet

¹ Cf. BEA mer rapport FILS DE VENT publié en juillet 2024, etc.

n'est pas spécialisé comparativement aux fileyeurs équipés de parcs à filet. Ces derniers équipements ne nécessitent pas l'intervention humaine une fois engagée la mise à l'eau du premier orin, de ses flotteurs et de son ancre.

La disposition du pont de travail pour la mise à l'eau du filet est un facteur contributif de l'accident.

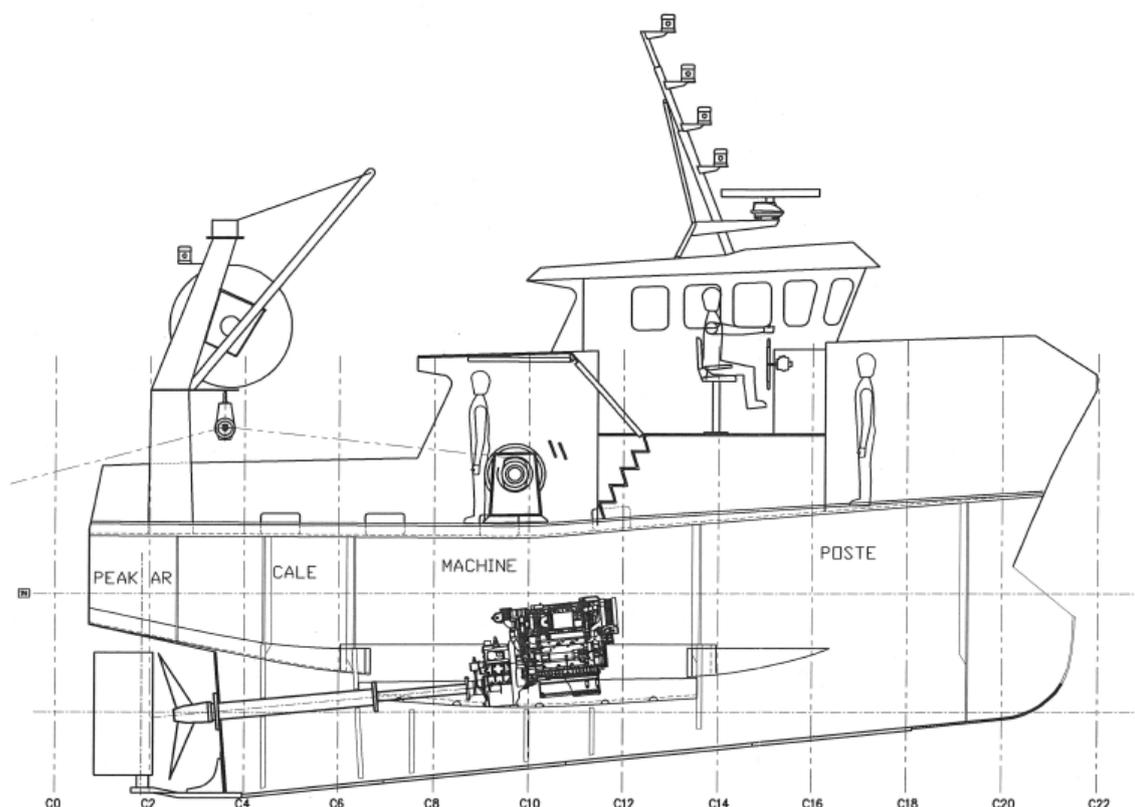


Figure 6 – Vue latérale de l'Ar Milino à partir des plans d'origine du chantier Blamengin, fourni par le CSN de Saint-Malo.

Supervision de la mise à l'eau

En configuration avec un équipage à deux personnes, lors de la mise à l'eau du filet, le patron se tient en passerelle et le matelot sur le pont de travail. Entre la passerelle et le pont de travail, l'accès se fait par un escalier d'une soixantaine de centimètres. Le patron doit assurer de nombreux allers retours entre le bas des marches et le poste de commande machine bâbord, dans la passerelle. Depuis le poste de commande, faute de visibilité directe sur le pont, il ne peut superviser la situation du personnel situé sur le pont. Réciproquement, depuis la position en bas des marches il voit bien le pont de travail mais il ne peut contrôler le navire.

L'architecture du navire, qui empêche la supervision permanente du matelot sur le pont de travail est un facteur contributif de l'accident.

Équipement individuel de flottabilité (VFI)

Dans un premier temps, au moment de l'alerte au CROSS, le patron indique que la victime (matelot n°1) est équipée d'un VFI (vêtement à flottabilité intégrée). Un peu plus tard, après avoir compté les VFI encore disponibles à bord, il affirme que le matelot (n°1) n'en était pas équipé.

Cependant, le matelot n°2 (absent au moment de l'accident), qui accueille le patron à Trébeurden après son malaise, déclare, après vérification à bord, que les VFI restants sont ceux du patron et le sien (personnalisé) qui reste habituellement à bord.

Des témoignages il n'est pas possible d'être affirmatif sur le port ou non du VFI.

Par ailleurs, d'après différents témoins, la victime n'était pas à l'aise avec la natation.

Hypothèses

VFI Porté

- Dans l'hypothèse où la victime est munie de son VFI, celui-ci aurait pu s'accrocher au filet, ce qui aurait ensuite provoqué l'entraînement du marin dans l'eau. Ceci paraît cohérent avec le témoignage du patron qui indique avoir vu le matelot « tiré par le torse ».
- Autre possibilité : le VFI porté sous un ciré, le filet se serait alors accroché à un autre élément que celui-ci. Dans l'hypothèse où le VFI est porté sous un ciré, la flottabilité et la survie ne sont pas garanties, car la tête peut ne pas être maintenue en dehors de l'eau².

VFI non porté

- L'absence de corps retrouvé dans le filet et en mer paraît peu compatible avec le port d'un VFI, sauf si celui-ci n'est pas resté intègre.

² Cf. Rapport d'enquête du BEA mer *Chavirage et chute à la mer de deux marins du navire de pêche INO le 20 novembre 2020, dans les passes du bassin d'Arcachon (un disparu, un rescapé)*, publié en novembre 2021.

- Détachement du VFI, c'est possible mais peu probable car un VFI bien capelé reste en place.

Entrainé au fond le corps se serait coincé dans une anfractuosité en profondeur.

Compte tenu de tout ce qui précède, l'hypothèse la plus vraisemblable est que la victime ne portait pas de VFI au moment de l'accident.

Étant donné l'incertitude sur le port du VFI par la victime, il n'est pas possible d'être catégorique sur la contribution du VFI à la chute à la mer.

Le fait que la victime n'était pas un bon nageur n'a probablement pas contribué à sa survie.

5. CONCLUSIONS

Au cours de l'opération de mise à l'eau du filet, le marin travaillant sur le pont est entraîné à la mer par celui-ci en dépit de l'intervention rapide du patron.

Les multiples interventions humaines nécessaires pour la mise à l'eau du filet constituent un facteur contributif.

Par ailleurs, si l'AR MILINO est autorisé à pratiquer la pêche au filet, il est initialement aménagé pour le chalut et la drague. La disposition du pont dans la configuration de fileyeur n'est pas optimale pour l'exploitation en tant que fileyeur filet.

Sur le pont, l'espace est confiné et le matelot intervenant n'est pas protégé du filet. La disposition du pont de travail pour la mise à l'eau du filet est un facteur contributif de l'accident.

La supervision du travail sur le pont ne peut être assurée depuis le poste de commande du navire et nécessite que le patron se déplace sur l'arrière du navire.

L'architecture du navire, qui empêche le suivi visuel permanent du matelot sur le pont de travail est un facteur contributif de l'accident.

L'incertitude sur l'absence de port du VFI par la victime ne permet pas de considérer celui-ci comme un facteur contributif, d'autant plus que le corps de la victime n'a pas été retrouvé.

6. ENSEIGNEMENTS

1. 2025-E-36 : Après un accident, un marin seul est soumis à un stress important qui peut nécessiter un accompagnement.
2. 2025-E-37 : Les filets, lors des phases critiques, ont une propension à s'accrocher à toutes aspérités fussent-elles minimales.

7. RECOMMANDATIONS

À l'armateur de l'AR MILINO :

1. 2025-R-19 : de revoir l'ergonomie et les pratiques, afin de réduire l'intervention humaine à la mise à l'eau du filet.
2. 2025-R-20 : d'équiper le pont d'un dispositif de supervision (cameras ou autre dispositif, miroir...) pour pouvoir voir l'équipage de façon continue depuis le poste de commande.

8. ANNEXES

ANNEXE A

LISTE DES ABRÉVIATIONS

BEAmer : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

CROSS : Centre régional opérationnel de secours et de sauvetage

CSN : Centre de sécurité des navires

DIRM NAMO : Direction interrégionale de la Mer Nord Atlantique Manche Ouest

MAY DAY RELAY : Signal de détresse émis par le CROSS au profit d'un navire

VFI : Vêtement à flottabilité intégrée

VHF : *Very high frequency* (très haute fréquence, bande d'onde radiophonique)

ANNEXE B



DÉCISION D'ENQUÊTE

Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer



Paris, le 15 mai 2024

N/réf. : BEAmer 07

D é c i s i o n

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

- 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 la chute à la mer d'un marin du navire de pêche AR MILINO (PL 925231) survenue le 14 mai 2024 lors de la mise à l'eau de filets, à proximité du plateau des Triagoz, dans le nord de la Bretagne (un disparu).

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 Général des Affaires Maritimes
François-Xavier RUBIN DE CERVEN
Directeur du BEAmer



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Bureau d'enquêtes sur les événements de
mer (BEAmer) 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



Intertek