

PERTE TOTALE

(une victime)

SURVENUE

LE 2 MAI 2003

DU LIGNEUR

BEG AN AER

DANS LE PASSAGE

DE LA TEIGNOUSE

RAPPORT

D'ENQUETE

TECHNIQUE

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 sur notamment les enquêtes techniques et administratives après événements de mer et de l'arrêté du 16/12/97 portant création du Bureau-enquêtes-accidents / mer (BEAmer), ainsi qu'à celles du "Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer" — Résolutions n° A 849 (20) et A 884 (21) de l'Organisation maritime internationale (OMI) des 27/11/97 et 25/11/99 —. Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du BEAmer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé. 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 a été 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.

PLAN DU RAPPORT

- 1*** CIRCONSTANCES
- 2*** NAVIRE & EQUIPAGE
- 3*** FACTEURS DU SINISTRE
- 4*** RECOMMANDATIONS

==**==

DEPOSITIONS, AVIS & COMMENTAIRES

==**==

ANNEXES

- Décision d'enquête
- Dossier navire
- Cartographie et documentation nautique
- Météorologie

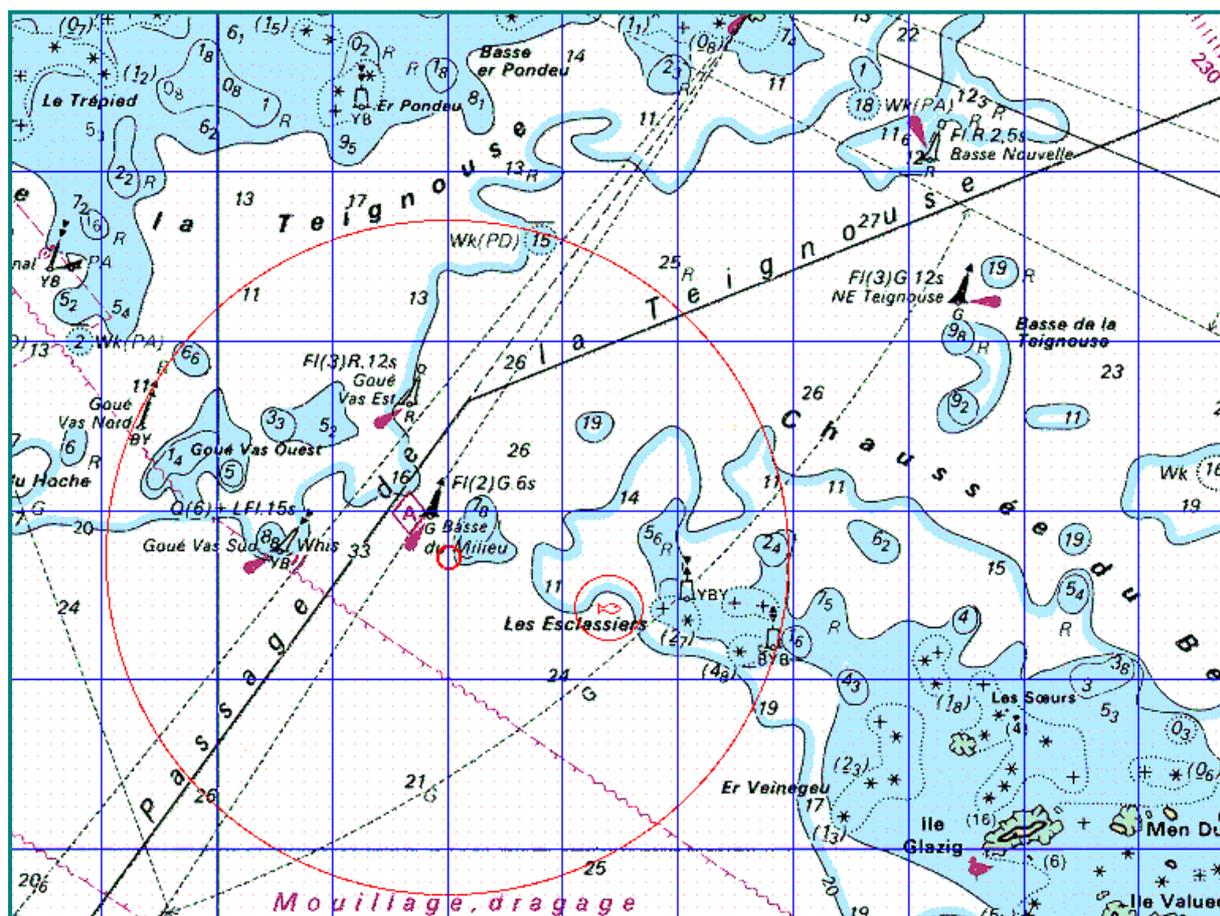
==**==

1* CIRCONSTANCES

Le 2 mai 2003, alors que la situation météorologique est exécrable (cf. §3.1*infra), le patron propriétaire du *BEG AN AER* quitte Port Maria (Quiberon) entre 07H00 et 07H30, seul à bord de son navire, pour se rendre sur ses lieux de pêche au bar de ligne situés sur la chaussée de la Teignouse entre Quiberon et Houat (cf. annexe cartographique). Vers 16H10, le canot de sauvetage (classe V avec largeur hydrostatique) du *BEG AN AER* est retrouvé, retourné et vide dans la baie de Quiberon à l'ouvert du golfe du Morbihan.

Des recherches sont immédiatement diligentées par le CROSS Étrel. En fin de soirée, un navire de pêche y participant détecte des traces de gazole puis retrouve des lignes appartenant sans conteste au *BEG AN AER*. Elles sont localisées à la position **47°25,71'N/003°03,30'W** à 3 MN dans le NW de Houat. Un écho anormal sera relevé le 5 mai 2003 à la position **47°25,86'N/003°04'W**, mais les explorations menées dans la zone en cause par un chasseur de mine et les plongeurs de la gendarmerie maritime resteront sans résultat.

Le corps du patron-propriétaire sera retrouvé le 9 mai 2003 à 4 MN dans le Nord de Houat. À la date du présent rapport, l'épave du *BEG AN AER* n'a pas encore été retrouvée.



Zone du sinistre

2* NAVIRE & EQUIPAGE

Le *BEG AN AER* est un canot de pêche polyvalent de construction récente (1998) dont son patron propriétaire avait fait l'acquisition en vue de l'exploiter directement et seul en tant que ligneur (ciblé sur le bar de ligne) au départ de Port Maria (Quiberon) où ses apports étaient commercialisés. Il était armé à la petite pêche (sorties de moins de 24h) et il disposait d'un permis de navigation en 3^e catégorie régulièrement renouvelé à chaque visite annuelle sans prescription particulière, ce qui témoigne d'une qualité certaine du navire. Il s'agissait d'un navire de série du type KURINIG 7.70 construit par le chantier BIHOREL au Croisic. Ses principales caractéristiques étaient les suivantes :

- **longueur** = 7,65 m ;
- **largeur** = 2,79 m ;
- **creux** = 1,06 m ;
- **tirant d'eau** = 0,90 m ;
- **jauge** = 3,12 Tb ;
- **puissance installée** = 73 kW ;

Le navire était équipé d'un radeau de sauvetage classe V doté d'un largeur hydrostatique (non encore obligatoire). Le patron n'avait pas encore jugé nécessaire de se doter d'une balise de détresse (non encore obligatoire pour ce type de navire). Le navire était également doté d'une bouée couronne avec feu à retournement. Contrairement au radeau de sauvetage, cette bouée couronne n'a pas été retrouvée après le naufrage.

Le navire était doté de deux brassières de sauvetage et le patron propriétaire venait (comme tous les pêcheurs de Quiberon) de faire l'acquisition d'un vêtement de travail à flottabilité intégrée. Il s'agissait d'un équipement conforme à la norme EN396 (flottabilité 150N) à gonflage automatique suite à action d'un dispositif hydrostatique. Il est à craindre que toutes ces aides individuelles à la flottabilité aient été au moment des faits, stockées sous le pont de franc-bord.

Le **PATRON-PROPRIETAIRE**, âgé de 34 ans, disposait des brevets nécessaires pour exercer le commandement de cette unité. Son expérience de la navigation à la pêche était de 13 ans et il naviguait sur le *BEG AN AER* depuis son acquisition en 1999.

Son exploitation était rentable et le navire était assuré auprès d'une société de premier rang.

3* DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes. Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- **contraintes naturelles ;**
- **défaillances matérielles ;**
- **autres facteurs.**

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEA*mer ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- **certain, probable ou hypothétique,**
- **déterminant ou aggravant,**
- **conjoncturel ou structurel,**

avec pour objectif d'écartier, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des événements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits. Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par ce sinistre. Leur objectif étant d'éviter le renouvellement de ce type d'accident, ils ont privilégié, sans aucun *a priori*, l'analyse inductive des facteurs qui avaient, par leur caractère structurel, un risque de récurrence notable.

3.1* Contraintes naturelles

3.1.1* CONFIGURATION DES LIEUX

Pour beaucoup de professionnels concernés, les meilleures captures de bar de ligne s'obtiennent dans des eaux agitées et dans des zones d'îlots et de rochers comme le Raz de Sein. Tel est également le cas des accès Sud à la Baie de Quiberon. Les *Instructions nautiques* précisent que ces abords : «*sont défendus par une chaîne d'îles et d'îlots, de rochers et de haut fonds prolongeant la Presqu'île de Quiberon jusqu'à 15MN vers le SE ... Entre ces diverses chaussées existent plusieurs chenaux orienté SW NE ... Le chenal principal est le chenal de la Teignouse.* »

Des quelques éléments qui leur sont parvenus, les enquêteurs du *BEA*mer ont tiré la conclusion, encore hypothétique, que le sinistre a pu avoir pour théâtre précis le tombant SW du récif des Esclassiers (*cf.* annexe cartographique) balisé par une tourelle cardinale Ouest marquée YBY sur les cartes).

3.1.2* SITUATION METEOROLOGIQUE

Depuis le 1^{er} mai 2003, les Bulletins météo spéciaux (BMS) se succédaient (n°76, 77, 78 et 79 joints en annexe D). Pour la zone comprise entre Penmarc'h et l'Anse de l'Aiguillon, des vents de Sud-Ouest force 7 virant Ouest étaient annoncés. Il s'agissait à l'évidence d'une situation difficile pour un navire de la taille du *BEG AN AER* et d'ailleurs c'était le seul navire de sa taille présent ce jour-là dans le secteur de la Teignouse.

Il est à noter que lors de sa première sortie sur la zone du sinistre, le canot SNSM *LA TEIGNOUSE* a relevé en fin d'après-midi, des vents de Sud-Ouest, force 7 à 8 B, avec une mer très formée, conforme aux prévisions.

3.1.3* COURANTS ET MAREES

Le jour du sinistre, le coefficient de marée était de 82, avec pleine mer à 05H57 et basse mer à 12H19 : hauteurs 5,04 /1,23m. La renverse du courant de marée dans le passage de la Teignouse est à la basse mer. Les *Instructions nautiques* précisent : ‘ *sur la chaîne des dangers bordant la Baie de Quiberon au SW, les courants sont pratiquement alternatifs et portent en direction des chenaux, avec des vitesses maximales en vive-eau moyenne de 1,8 nœuds au NE et 2,1 nœuds au SW respectivement 3H00 avant et 3H00 après la PM à Port-Navalo. Ils sont légèrement giratoires par la droite sur la chaussée de la Teignouse. Ils sont très influencés par les vents régnants* ».

Toutes ces contraintes étaient connues du patron propriétaire du *BEG AN AER* comme de tous les professionnels concernés.

3.2* Défaillances matérielles

3.2.1* QUALITES INTRINSEQUES DU NAVRE

Le *BEG AN AER* n'était qu'un petit canot, certes récent et, si on se réfère au compte-rendu de visite annuelle le concernant, bien entretenu. L'épave n'ayant pas été retrouvée, les enquêteurs du *BEA*mer n'ont pas été en mesure de relever d'éventuelles défaillances matérielles. La question se pose cependant de savoir si on

ne devrait pas faire en sorte que ce type de navire, opérant pour ce type de métier, dans ce type de zone, soit doté de réserves de flottabilité permettant son insubmersibilité.

Les enquêteurs du *BEA*mer sont également restés perplexes sur la capacité d'un tel navire à être armé en 3^e catégorie. Certes, au moment des faits, il se trouvait à moins de 5 MN de son port d'exploitation, mais le fait que des petites unités de ce type puissent être autorisées à naviguer en 3^e catégorie, c'est à dire jusqu'à 20 MN des côtes ne peut pas être considéré comme satisfaisant. Cette situation administrative a cependant un avantage, elle permet d'imposer aux patrons de ces navires de se doter du matériel de sécurité que la réglementation (en pleine évolution dans le cadre du plan de sécurité à la pêche) prévoit pour les navires de 3^e catégorie. Il est à noter que le patron-propriétaire du *BEG AN AER* avait en outre pris l'initiative de se doter d'un radeau de sauvetage à largueur hydrostatique, mais qu'il n'avait pas encore pris une décision similaire en ce qui concerne une balise de détresse.

3.2.2* LE FONCTIONNEMENT DU RADEAU DE SAUVETAGE

Le radeau de sauvetage de classe ∇ (mis en service en octobre 2001) du *BEG AN AER* et son largueur hydrostatique ont parfaitement fonctionné. Ceci souligne *a contrario* le caractère aléatoire du fonctionnement des ensembles radeau classe ∇ et largueur hydrostatique, le *BEA*mer ayant constaté dans de nombreux autres cas une absence de percussion de la bouteille de gonflage du radeau. Ce problème est en passe d'être réglé.

3.2.3* L'ABSENCE DE BALISE DE DETRESSE

Les enquêteurs du *BEA*mer ont été informés qu'il entrerait dans les intentions du patron-propriétaire du *BEG AN AER* de se doter d'un tel équipement mais que comme beaucoup de ses collègues, il hésitait à le faire compte tenu de l'annonce prochaine d'une aide d'État à l'achat d'un tel équipement dans le cadre du « *plan sécurité à la pêche* ». Il est clair que l'annonce implicite d'une telle mesure, qui rencontre l'adhésion d'un nombre croissant de professionnels concernés, a entraîné la procrastination de tels achats dont l'intérêt est pour tous devenu incontestable. Sans doute serait-il utile de garantir aux professionnels concernés le futur remboursement partiel d'un investissement immédiat ?

L'événement *BEG AN AER* pose également le problème de la nécessité de l'emport de balise de détresse pour les navires dotés d'un simple permis de navigation en 4^e catégorie. On peut faire remarquer au passage que cet événement pose également la question de la pertinence des catégories en question telles qu'elles sont ventilées actuellement en fonction de la distance du port de départ ou de la terre. Il est évident que la navigation dans la zone de la Teignouse n'a pas les mêmes caractéristiques que dans le golfe de Fos.

3.2.4* LE VETEMENT DE TRAVAIL A FLOTTABILITE INTEGREE

Il est tout à fait établi que le patron-propriétaire du *BEG AN AER* s'était doté d'un VFI. Il s'agissait d'un équipement minimal dont le prix d'acquisition correspondait juste au montant de l'aide prévue à cet effet par le « *Plan sécurité à la pêche* ».

Cet équipement n'a d'intérêt que s'il est porté en permanence. Il est à noter que l'équipement en cause pouvait se porter soit sur la cote à bretelle en ciré

jaune que le patron portait en permanence en situation de travail, soit sur la veste de ciré qu'il revêtait par-dessus sa cotte, dès lors que les conditions météorologiques se dégradent. En aucun cas, à la différence d'autres équipements plus sophistiqués, il ne pouvait se porter sous la veste de ciré. Il convenait alors de le capeler sur la veste de ciré.

Lorsque le corps du patron a été retrouvé, il a été constaté qu'il était vêtu de sa cotte et de sa veste de ciré mais que son VFI n'était pas capelé. Ce VFI n'a pas été retrouvé.

Compte tenu des conditions météorologiques, on peut penser que le patron s'en était revêtu mais que pour des raisons diverses il ne s'est pas déclenché et il l'a alors abandonné. Il se peut aussi que le VFI n'ait pas été capelé du tout et soit resté rangé dans le caisson avant du navire. Les enquêteurs du *BEAmer* n'ont pas tranché entre ces deux possibilités.

3.3* Autres facteurs

Compte tenu des circonstances du sinistre, les enquêteurs du *BEAmer* ont accordé une attention particulière à deux facteurs particuliers :

- **la décision du patron de prendre la mer en dépit de conditions météorologiques peu satisfaisantes ;**
- **le choix d'un type de VFI inadéquat.**

3.3.1* LA DECISION D'APPAREILLAGE

Les enquêteurs du *BEAmer* ont été informés que le 1^{er} mai 2003, veille du sinistre, le *BEG AN AER* avait réalisé une très bonne pêche (environ 50 kg de bar de ligne

très supérieur à la moyenne de ses apports) et obtenu, de ce fait, un très bon résultat en criée. En début d'un long week-end avec une forte demande se portant sur les produits haut de gamme comme le bar de ligne, il semble que la tentation ait été forte de renouveler une telle pêche. (Ce n'est pas la première fois que le *BEA*mer constate de réelles prises de risques dans le cadre de pêches ciblées sur des espèces à forte valeur ajoutée — bar de ligne, soles, langoustines vivantes, homards) notamment par des professionnels travaillant en solitaire : *GAVROCHE* - Granville 1999, *SIMBA* - Royan 2000, *POINTE DE FERMANVILLE* - Barfleur 2000, *LEVIATHAN* - Saint-Malo 1999, *LIBERTE* - Barfleur 2000, *URANUS* - L'Aiguillon 2002 notamment). Il s'agit d'un comportement (qui peut s'expliquer compte tenu des aléas de marché et de la nécessité de rentabiliser des exploitations toujours difficiles) dont on doit souligner les aspects négatifs. **Dans le cas d'espèce, la décision du patron-propriétaire du *BEG AN AER* de prendre la mer en dépit de conditions météorologiques extrêmement défavorables (cf. §3.1.2*) pour un navire de sa taille doit être considérée comme un facteur, certes conjoncturel, mais certain et déterminant du sinistre.**

3.3.2* LE CHOIX DU PATRON POUR SON VFI

Les enquêteurs du *BEA*mer, ont constaté que pratiquement tous les professionnels de la pêche maritime de Quiberon ont fait l'acquisition du même VFI quel que soit le métier pratiqué. Il a été noté également que le guide d'achat mis au point par l'IMP n'était pas disponible dans le point de distribution coopératif. Par contre, celui-ci présentait une gamme complète de VFI (gilet à flottabilité permanente, cotte à flottabilité additionnelle notamment) mais, il apparaît que l'équipement qui s'est révélé le plus adapté au métier de ligneur (cotte à flottabilité additionnelle et veste de ciré adaptée) n'a pas été vendue. Il est vrai qu'il coûte environ trois fois plus que l'équipement de base dont se sont dotés les professionnels quiberonnais. Le choix du patron-propriétaire n'était pas aberrant et aurait été efficace si la précaution avait été prise de capeler

son équipement sur son ciré. S'il ne l'a pas fait c'est un facteur hypothétique mais particulièrement aggravant du sinistre.

====**

4* RECOMMANDATIONS

*

4.1* Les conditions dans lesquelles les professionnels de la pêche maritime peuvent opérer en solitaire ne font pas l'objet d'une attention suffisante. Il s'agit à l'évidence d'une activité où le risque est trop souvent accepté et où les précautions nécessaires pour limiter les conséquences d'éventuelles chutes à la mer ne sont pas prises. Le *BEA*mer recommande d'activer les travaux d'étude de cette activité et la conduite d'une campagne spécifique de prévention des risques particuliers que ce type de pêche présente. Le *BEA*mer rappelle à cet égard qu'il n'a pas encore été rendu destinataire des travaux confiés par la DAMGM à l'IMP.

*

4.2* Le déclenchement précoce de secours n'est pas en soi une garantie absolue de sauvetage des équipages de navires concernés, mais il permet de donner les meilleures chances possibles de réussite aux opérations de secours diligentées par les CROSS. Le *BEA*mer recommande donc à l'ensemble des professionnels de la pêche maritime opérant des navires dotés de permis de navigation en 3^e et 4^e catégorie, de se doter le plus vite possible de balises de détresse. Cette recommandation est particulièrement insistante pour les professionnels opérant en solitaire.

*

4.3* L'ensemble des professionnels de la pêche maritime ont été mis en mesure de faire l'acquisition de VFI. Les investigations conduites par le BEAmer ont montré que certains de ces achats ont pu être faits sans référence particulière au guide d'achat édité par l'IMP. Pour les ligneurs opérés en solitaire en Manche et dans l'Atlantique, il apparaît que les professionnels concernés travaillent en permanence en cotte. C'est donc sur la base de celle-ci qu'il faudrait prévoir la flottabilité additionnelle ou permanente. Ceci implique que la veste de ciré soit donc adaptée à cet effet sauf à observer la discipline de décapeler et recapeler le VFI chaque fois que la veste de ciré est retirée ou remise.

*

4.4* D'une façon plus générale, la campagne pour le port des VFI doit être poursuivie et intensifiée.

Clos à Paris, le 07 octobre 2003

pour le collège des enquêteurs

l'A.G. A.M. Georges TOURRET
directeur du BEAmer



DEPOSITIONS,
AVIS
&
COMMENTAIRES

R 030130Z MAI 03
 FM CROSS ETEL
 T RFFKC/PREMAR ATLANT
 ZEN/SECMAR
 INFO ZEN/DAMGM/SM
 ZEN/GMS
 ZEN/ENIM
 ZEN/SSGM
 ZEN/BEA MER
 ZEN/DRAM RENNES
 ZEN/DDAM LORIENT
 ZEN/SAM AURAY
 ZEN/STATION AFFAIRES MARITIMES QUIBERON
 ZEN/CSN LORIENT
 ZEN/SM1
 ZEN/PREFECTURE 56
 RFFKV/FOSIT BREST
 RFFKC/CECLANT
 RFFNDN/CODOUANES NANTES
 ZEN/SNSM PARIS
 ZEN/DELEGUE DEPARTEMENTAL SNSM 56
 ZEN/SNS 109
 ZEN/SNS 142
 ZEN/SNS 096
 RFFNXB/ST JULIEN
 ZEN/CODIS 56
 ZEN/DRAGON 56
 RFFDCE/GROUPGENDEP VANNES
 RFFKVGM/GROUPGENDMARINE BREST
 RFFNVF/CIGENDMARINE LORIENT
 ZEN/COZ OUEST
 ZEN/DPMA

BT

NON PROTEGE

MCA SECMAR

NMR/0001 NP 0305 - OPS

OBJ/SITREP SAR 0462/UN ETEL

TXT

DATE : 02/05/03 - TOUTES HEURES UTC.

A - F/V BEG AN AER - AY 893431

B - 47 29.309 N / 002 58.149 W - SUD OUEST MEABAN - BAIE DE QUIBERON

C - 1410 : S/V TONYNARA SIGNALE PAR VHF UN CANOT DE SURVIE RETOURNE
 EN DERIVE A LA POSITION CI-DESSUS INDIQUEE

D - 1

F - CROSSA ETEL

G - NAVIRE DE PECHE - LONGUEUR : 7.70 METRES

H - VENT : 260/24 NDS - MER : 5 - VISI : 15 KMS

J - 1413 : MISE EN OEUVRE VEDETTE SNS 109 DE LA TRINITE SUR MER

DEMANDONS AU SEMAPHORE DE ST JULIEN SI VISUEL SUR ZONE

1427 : SEMAPHORE ST JULIEN SIGNALE N'AVOIR AUCUN VISUEL SUR LE
 CANOT

1436 : SNS 109 APPAREILLE DE LA TRINITE SUR MER

1443 : SNS 109 EN SORTIE DE CHENAL, SE SIGNALE DANS 15 MINUTES
 A LA POSITION DU CANOT1446 : MISE EN ALERTE HELICOPTERE SECURITE CIVILE DRAGON 56 AVEC
 PLONGEURS EN ATTENTE RESULTATS INVESTIGATION DE LA SNS 1091455 : SNS 109 EST CONTRAINTE DE REDUIRE SA VITESSE EN RAISON
 DES CONDITIONS DE MERDANS CES CONDITIONS LA LOCALISATION DU CANOT PAR MOYEN
 NAUTIQUE PARAIT DIFFICILE

1456 : DEMANDONS LE DECOLLAGE DE L'HELICOPTERE DRAGON 56

1500 : SEMAPHORE ST JULIEN SIGNALE UNE MER 5 EN BAIE DE QUIBERON
 ET UNE MER 6 A L'EXTERIEUR DE LA BAIE

K - ZONE INVESTIGUEE PAR L'ENSEMBLE DES MOYENS ENGAGES :

ZONE COMPRISE ENTRE : LA TRINITE SUR MER / PORT HALIGUEN / POINTE
 DU CONGUEL / POINTE DE TAILLEFER / POINTE

DU GROS ROCHER / ILE AUX CHEVAUX / SUD EST
 HOUAT / POINTE ST JACQUES / PORT NAVALO /
 LA TRINITE SUR MER

- I 1527 : HELICOPTERE DRAGON 56 A REPERE LE CANOT : RAS AUTOUR
 1540 : SNS 109 A LA POSITION DU CANOT
 SNS A DES DIFFICULTES A LE REMETTRE A FLOT EN RAISON DES
 CONDITIONS SUR ZONE
 CANOT REMIS A FLOT
 SNS 109 NOUS RETRANSMET LES INSCRIPTIONS TROUVEES A BORD
- 1545 : HELICOPTERE DRAGON 56 DEROUTE SUR UNE AUTRE OPERATION
 (VOILIER EN PERDITION ESTUAIRE DE LA VILAINE)
 RECHERCHES EFFECTUEES PAR CROSSA POUR IDENTIFICATION DU
 CANOT DE SURVIE :
 - CONSULTATION DE L'ENSEMBLE DES BASES DE DONNEES
 INFORMATISEES A DISPOSITION (BASE CAAM
 INDISPONIBLE)
 - CONTACTONS LE COMPTOIR MARITIME DE LOCTUDY POUR
 IDENTIFICATION AVEC LE NUMERO DE SERIE : NE PEUT
 NOUS RENSEIGNER MAIS NOUS DONNE LES COORDONNEES
 D'UN AUTRE CENTRE POUVANT NOUS RENSEIGNER
 - CONTACTONS CE CENTRE QUI NOUS INFORME QUE SELON
 LES DONNEES LE CANOT EST SUIVI PAR SECU MER A
 PLOEREN
- 1615 : CONTACTONS LE CENTRE SECU MER QUI DEMANDE VIA LE CROSSA
 DES INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES A LA SNS 109
- 1622 : LE CENTRE SECU MER NOUS DONNE LE NOM DU PROPRIETAIRE DU
 CANOT MAIS NE DISPOSE PAS DE SON ADRESSE
- 1624 : PAR RECOUPEMENT D'INFORMATIONS IDENTIFIONS LE NAVIRE
RECHERCHE
- 1624 : DEMANDONS A LA CRIEE DE QUIBERON SI NAVIRE A QUAI :
 NEGATIF
- M - 1627 : DEMANDONS A LA SNS 142 DE QUIBERON DE RECHERCHER LE
 NAVIRE
- 1630 : CONTACT TELEPHONIQUE ETABLI AVEC L'EPOUSE DU PATRON :
CONFIRME QUE LE NAVIRE N'EST PAS RENTRE AU PORT ET QU'IL
S'AGIT D'UNE SITUATION ANORMALE
- 1632 : APRES RECOUPEMENT D'INFORMATIONS APPRENONS QUE LA ZONE
DE PECHE HABITUELLE DU NAVIRE SE SITUE DANS LE NORD OUEST
DE L'ILE DE HOUAT
 DEMANDONS A LA SNS 142 ET A LA SNS 109 DE FAIRE ROUTE
 VERS HOUAT
- 1635 : MISE EN OEUVRE A NOUVEAU DE L'HELICOPTERE DRAGON 56 AVEC
 PLONGEURS
- 1637 : DIFFUSION MESSAGE PAN SUR VHF 16
- 1638 : MISE EN OEUVRE SNS 096 DE BELLE ILE
- 1644 : MISE EN OEUVRE AVION MARINE NATIONALE VIA COM BREST
- 1656 : SNS 142 SUR ZONE
- 1701 : APPAREILLAGE SNS 096
- 1702 : AVION FRANCE DOUANES EN TRANSIT SUR LORIENT SE DEROUTE
 POUR PARTICIPER AUX RECHERCHES
 VEDETTE DES DOUANES DF 36 APPAREILLE DE HOUAT POUR
 PARTICIPER AUX RECHERCHES
- 1723 : HELICOPTERE DRAGON 56 SURVOLE LES ABORDS DE HOUAT : RAS
- 1725 : APPAREILLAGE DE QUIBERON DES F/V SAGITTAIRE ET BREIZ ATAO
 POUR PARTICIPER AUX RECHERCHES
- 1734 : DRAGON 56 EN FIN DE POTENTIEL RENTRE SUR LANN BIHOUE
- 1748 : AVION FRANCE DOUANES QUITTE LA ZONE DE RECHERCHE EN FIN
 DE POTENTIEL : RAS EN CE QUI LE CONCERNE
- N - 1754 : F/V SAGITTAIRE A REPERE DES TRACES DE GAZOLE ET UNE
LIGNE DE PECHE (IDENTIFIEE COMME APPARTENANT AU F/V
RECHERCHE) A LA POSITION 47 25.71 N / 003 03.30 W (NORD
DE HOUAT POUR 1.5 MILLE)
 DEMANDONS AUX 3 VEDETTES SNSM ENGAGEES DE FAIRE ROUTE
 VERS CETTE POSITION
- 1806 : AVION FALCON 50 MARINE RXC A DECOLLE DE LANN-BIHOUE
- 1825 : AVION RXC SUR ZONE DEBUTE LES RECHERCHES

1847 : DEMANDONS AU COM BREST LE MAINTIEN EN VEILLE DU SEMAPHORE
ST JULIEN
1906 : DEMANDONS AU CODIS 56 LA MISE EN OEUVRE D'UNE PATROUILLE
TERRESTRE POMPIERS POUR RECONNAISSANCE COTE DE HOUAT
1948 : DESARMEMENT DU SEMAPHORE ST JULIEN
1950 : F/V SAGITTAIRE ET F/V BREIZ ATAO QUITTENT LA ZONE DE
RECHERCHE ET FONT ROUTE SUR QUIBERON
1951 : LIBERTE DE MANOEUVRE DONNEE A LA VEDETTE DF 36
2002 : LIBERTE DE MANOEUVRE DONNEE A LA SNS 109
2022 : CODIS 56 PRECISE RAS POUR LA PATROUILLE TERRESTRE
POMPIERS CONDUITE SUR HOUAT
2205 : LIBERTE DE MANOEUVRE DONNEE AUX SNS 142 ET SNS 096
LE 03/05/03
0051 : AVION MARINE RXC CESSE LES RECHERCHES EN FIN DE
POTENTIEL ET RALLIE LANN BIHOUE
SUSPENSION DES RECHERCHES POUR LE RESTE DE LA NUIT

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES :

- CANOT DE SURVIE RAMENE A LA TRINITE SUR MER PAR SNS 109
- ENQUETE TECHNIQUE OUVERTE PAR LE BEA/MER
- LES RECHERCHES REPRENDRONT LE 03 MAI 2003 DES LE LEVER
DU JOUR AVEC LE DISPOSITIF SUIVANT :
 - HELICOPTERE DRAGON 56
 - AVION MARINE NATIONALE (ARRIVEE SUR ZONE PREVUE A
0730 UTC LE 03/05/2003)
 - VEDETTES SNSM : SNS 109 / SNS 142 / SNS 114 /
SNS 096
 - PATROUILLES TERRESTRES

BT
NNNN

R 031940Z MAI 03
F CROSS ETEL
TO RFFKC/PREMAR ATLANT
ZEN/SECMAR
INFO ZEN/DAMGM/SM
ZEN/GMS
ZEN/ENIM
ZEN/SSGM
ZEN/BEA MER
ZEN/DRAM RENNES
ZEN/DDAM LORIENT
ZEN/SAM AURAY
ZEN/STATION AFFAIRES MARITIMES QUIBERON
ZEN/CSN LORIENT
ZEN/SM1
ZEN/PREFECTURE 56
RFFKV/FOSIT BREST
RFFKC/CECLANT
RFFNDN/CODOUANES NANTES
ZEN/SNSM PARIS
ZEN/DELEGUE DEPARTEMENTAL SNSM 56
Z /SNS 109
ZEN/SNS 142
ZEN/SNS 096
RFFNXB/ST JULIEN
ZEN/CODIS 56
ZEN/DRAGON 56
RFFDCE/GROUPGENDEP VANNES
RFFKVGM/GROUPGENDMARINE BREST
RFFNVF/CIGENDMARINE LORIENT
ZEN/COZ OUEST
ZEN/DPMA
BT
NON PROTEGE
MCA SECMAR
NMR/0017 NP 0305 - OPS
OBJ/SITREP SAR 0462/DEUX ET FINAL/ETEL
REF/MON NMR 0001 NP 0305 - OPS
TXT
DATE : 02/05/03 - TOUTES HEURES UTC.
A - F/V BEG AN AER - AY 893431
B - 47 29.309 N / 002 58.149 W - SUD OUEST MEABAN - BAIE DE QUIBERON
C - 1410 : S/V TONYNARA SIGNALÉ PAR VHF UN CANOT DE SURVIE RETOURNE
EN DERIVE A LA POSITION CI-DESSUS INDIQUEE
D - 1
F - CROSSA ETEL
G - NAVIRE DE PECHE - LONGUEUR : 7.70 METRES
H - VENT : 260/24 NDS - MER : 5 - VISI : 15 KMS
K - ZONE INVESTIGUEE PAR L'ENSEMBLE DES MOYENS ENGAGES :
ZONE COMPRISE ENTRE : LA TRINITE SUR MER / PORT HALIGUEN / POINTE
DU CONGUEL / POINTE DE TAILLEFER / POINTE
DU GROS ROCHER / ILE AUX CHEVAUX / SUD EST
HOUAT / POINTE ST JACQUES / PORT NAVALO /
LA TRINITE SUR MER / ESTUAIRE DE LA
VILAINE
L - JOURNEE DU 03/05/03
0422 : APPAREILLAGE DU F/V ''SAGITTAIRE'' POUR REPRISE DES
RECHERCHES SUR LA ZONE DU NAUFRAGE PRESUME
SIGNALE GROSSE HOULE ET COURANTS IMPORTANTS
0456 : MISE EN OEUVRE DE LA SNS 109 DE LA TRINITE SUR MER
0500 : APPAREILLAGE SNS 114 DU GROUESTY AVEC UN PLONGEUR
0521 : APPAREILLAGE SNS 142 DE QUIBERON
ROUTE SUR LE LIEU PRESUME DU NAUFRAGE
0537 : TOUR DE L'ILE VERTE EFFECTUE PAR F/V ''SAGITTAIRE'' -
ROUTE SUR ST GILDAS DE RHUYS
0604 : APPAREILLAGE SNS 109 DE LA TRINITE SUR MER

ROUTE SUR MEABAN PUIS PROGRESSION VERS LE SUD EN DIRECTION DE LA TEIGNOUSE ET HOUAT

0608 : APPAREILLAGE SNS 096 DE BELLE ILE

0622 : MISE A BORD SNS 142 DU PLONGEUR SNS 114

0630 : RECONNAISSANCE EFFECTUEE PAR F/V ''SAGITTAIRE'' AUTOUR DE LA POSITION DU CANOT DE SURVIE SANS RESULTAT

0632 : MISE EN OEUVRE DE LA SNS 318 DE DAMGAN

0656 : RECHERCHES AU SONDEUR EN COURS PAR SNS 142 SUR POSITION DE LA PREMIERE NAPPE DE GASOIL (47 25.71N - 003 03.30W)
APPAREILLAGE SNS 318

0701 : DRAGON 56 SUR SECTEUR DE RECHERCHE

0718 : FILET A LA DERIVE REPERE PAR DRAGON 56 EN POSITION
47 27.612N - 003 04.886
F/V ''SAGITTAIRE'' SE DEROUTE SUR POSITION

0720 : SNS 318 SUR SECTEUR DE RECHERCHE POUR INVESTIGATION

0729 : ATL 2 MARINE NATIONALE RESCUE CHARLIE SUR SECTEUR DE RECHERCHE

0734 : VIVIER BLANC RECUPERE PAR SNS 109 EN POSITION
47 27.684N - 002 56.812W
VIVIER IDENTIFIE PAR F/V ''SAGITTAIRE'' COMME APPARTENANT AU ''BEG AN AER''

0735 : FILET RECUPERE PAR F/V ''SAGITTAIRE'' : RAS

0739 : DEBUT DES RECHERCHES PAR ATL 2 RC

0749 : DRAGON 56 QUITTE LA ZONE POUR RAVITAILLEMENT

0815 : ACCORD GENDARMERIE QUIBERON POUR MISE A BORD DE LA SNS 142 DE DEUX PLONGEURS

0822 : FILET A LA DERIVE AVEC OBJET ORANGE IMMERGE REPERE PAR S/V ''AMETHYSTE'' EN POSITION 47 26.9N - 003 01.2W
SNS 142 SE DEROUTE SUR POSITION

0841 : SNS 142 REPECHE LE FILET AVEC UN SAC POUBELLE ORANGE

0843 : SNS 142 QUITTE LA ZONE POUR PORT MARIA POUR RELEVÉ D'EQUIPAGE ET MISE A BORD DES PLONGEURS GENDARMERIE

0845 : ATL 2 RC NOUS INFORME AVOIR EFFECTUE UNE PREMIERE RECONNAISSANCE ET ENTAME UNE RECHERCHE D'HOMME A LA MER

0850 : SNS 318 NOUS INFORME AVOIR COUVERT SA ZONE DE RECHERCHE SANS RESULTAT - LIBERTE DE MANOEUVRE

0856 : SNS 142 A QUAI A PORT MARIA

0857 : SNS 109 A QUAI A LA TRINITE SUR MER POUR RAVITAILLEMENT

0859 : RECHERCHES AU SONDEUR EFFECTUEES PAR SNS 096 ENTRE HOUAT ET CARDINALE ''GOUE VAS SUD''

0907 : SNS 114 NOUS INFORME AVOIR EFFECTUE SA ZONE DE RECHERCHE SANS RESULTAT - LIBERTE DE MANOEUVRE

0914 : APPAREILLAGE SNS 142 AVEC 3 PLONGEURS A BORD

0942 : DECOLLAGE DRAGON 56

1000 : SNS 096 QUITTE LA ZONE POUR RAVITAILLEMENT - LIBERTE DE MANOEUVRE

1014 : VEDETTE GENDARMERIE PORNICHET ''CAPITAINE MOULIE'' LIBRE DE TOUTE MISSION SE JOINT AUX RECHERCHES EN ASSISTANCE DE LA SNS 142

1017 : DRAGON 56 A L'ESTUAIRE DE LA VILAINE : RAS

1020 : DRAGON 56 EN RECHERCHES CHAUSSEE DE BENIGUET

1036 : DEBRIS SIGNALES PAR DRAGON 56 DANS L'OUEST DE HOUAT - NORD ILE GURIC
CAPITAINE MOULIE SE DEROUTE SUR POSITION
CODIS 56 AVISE POUR MISE EN OEUVRE D'UNE RECONNAISSANCE TERRESTRE

1120 : CAPITAINE MOULIE SUR POSITION - MISE A L'EAU DU PNEUMATIQUE

1150 : RECONNAISSANCE PAR CAPITAINE MOULIE SANS RESULTAT
ATL 2 RC NE CONFIRME PAS LA PRESENCE DE DEBRIS
DEMANDONS A CAPITAINE MOULIE DE CONTINUER SES INVESTIGATIONS DANS LE SECTEUR

1200 : NAPPE DE GASOIL REPERE PAR S/V ''HASARD 2'' EN POSITION
47 21.674N - 003 02.854W
DEROUTONS ATL 2 RC ET SNS 142
SNS 142 NOUS INFORME QUE LES PLONGEES NE SONT PLUS

REALISABLES AU VU DES CONDITIONS DE MER

- 1217 : ATL 2 RC SUR POSITION - TRACE IRISEE D'UNE LONGUEUR DE
100 METRES
- 1220 : SNS 142 SUR POSITION EN INVESTIGATION
- 1231 : OBJET FLOTTANT BEIGE SIGNALE PAR S/V ''DESIRADE'' EN
POSITION 47 25.21N - 002 58.11W
SNS 109 SE DEROUTE SUR POSITION
- 1248 : BIDON GRIS REPERE PAR ATL 2 RC EN POSITION 47 27N - 002
54.6W
CAPITAINE MOULIE SE DEROUTE SUR POSITION
- 1250 : OBJET FLOTTANT IDENTIFIE PAR SNS 109 : VOLET DE MAISON
- 1414 : CAPITAINE MOULIE NOUS INFORME NE PAS AVOIR RETROUVE LE
BIDON - LIBERTE DE MANOEUVRE
- N - 1430 : FIN DE POTENTIEL POUR ATL 2 RC - LIBERTE DE MANOEUVRE
- 1433 : LIBERTE DE MANOEUVRE A L'ENSEMBLE DES MOYENS ENGAGES
SUSPENSION DES RECHERCHES FAUTE D'ELEMENT NOUVEAU

BT
NNNN

R 051640Z MAI 03

FM CROSS ETEL

I RFFKC/PREMAR ATLANT

ZEN/SECMAR

INFO ZEN/DAMGM/SM

ZEN/GM5

ZEN/ENIM

ZEN/SSGM

ZEN/BEA MER

ZEN/DRAM RENNES

ZEN/DDAM LORIENT

ZEN/SAM AURAY

ZEN/STATION AFFAIRES MARITIMES QUIBERON

ZEN/CSN LORIENT

ZEN/SM1

ZEN/PREFECTURE 56

RFFKV/FOSIT BREST

RFFKC/CECLANT

RFFNDN/CODOUANES NANTES

ZEN/SNSM PARIS

ZEN/DELEGUE DEPARTEMENTAL SNSM 56

ZEN/SNS 109

ZEN/SNS 142

ZEN/SNS 096

RFFNKB/ST JULIEN

ZEN/CODIS 56

ZEN/DRAGON 56

RFFDCE/GROUPGENDEP VANNES

RFFKVGM/GROUPGENDMARINE BREST

RFFNVF/CIGENDMARINE LORIENT

ZEN/COZ OUEST

ZEN/DPMA

BT

NON PROTEGE

MCA SECMAR

NMR/0014 NP 0505 - OPS

OBJ/COMPLEMENT AU SITREP SAR 0462 DEUX ET FINAL ETEL

OPERATION SAR RELATIVE AU NAUFRAGE DU F/V BEG AN AER

REF/A/SITREP SAR 0462/UN ETEL

B/SITREP SAR 0462/DEUX ET FINAL ETEL

C/COMPLEMENT AU SITREP SAR 462 DEUX ET FINAL ETEL

T

VOUS RENDS COMPTE DES EVENEMENTS INTERVENUS LE 05/05/2003 :

- 0705 : MISE EN OEUVRE DE LA SNS 5698 'MEN DU' DE QUIBERON POUR INVESTIGATION INTERIEURE DE LA BAIE
- 0706 : CONTACT VHF AVEC AVION 'FD 3362' QUI FAIT ROUTE SUR ZONE BAIE DE QUIBERON - ILE DE HOUAT POUR UN NOUVEAU SURVOL
- 0737 : APPEL VHF DE L'AVION 'FD 3362' : RAS, REPREND SA MISSION
- 0745 : APPEL TELEPHONIQUE DU COM BREST SIGNALANT Q'UN AVION FALCON 50 SURVOLERA LA ZONE CET APRES MIDI
- 0820 : APPAREILLAGE DE LA SNS 5698
- 0905 : APPEL DU SERVICE DES AFFAIRES MARITIMES D'AURAY SIGNALANT QUE LE F/V 'KANEDEVEN' (AY 321406) VA APPAREILLER POUR SONDER LA POSITION : 47 25.68 N - 003 04.22 W
- 1042 : APPEL TELEPHONIQUE DU PATRON DU F/V 'SAGITTAIRE' (AY 511101) SIGNALANT L'APPAREILLAGE DU F/V 'KANEDEVEN'
- 1112 : CONTACT VHF AVEC L'AVION MARINE 'XENON HOTEL' QUI ARRIVE SUR ZONE
- 1119 : SNS 5698 RENTRE AU PORT POUR RAVITAILLER ET RETOURNERA SUR ZONE EN DEBUT D'APRES MIDI
- 1147 : AVION 'XENON HOTEL' A INVESTIGUE LA ZONE : RAS, RENTRE A SA BASE
- 1238 : APPAREILLAGE DE LA SNS 5698
- 1330 : APPEL DU PATRON DU F/V 'SAGITTAIRE' SIGNALE QUE LE F/V 'KANEDEVEN' A REPERE UNE SONDE SUSPECTE A LA POSITION : 47 25.86 N - 003 04 W PUIS A RALLIE SON LIEU DE PECHE

1517 : SNS 5698 : RECHERCHE INFRUCTUEUSES, RENTRE A PORT HALIGUEN
1724 : F/V SAGITTAIRE SIGNALE BOUEE MOUILLEE A LA POSITION :
47 25.73 N - 003 03.80 W

F
NNNN

R 091544Z MAI 03
FM CROSS ETEL
1 RFFKC/PREMAR ATLANT
ZEN/SECMAR
INFO ZEN/DAMGM/SM
ZEN/GM5
ZEN/ENIM
ZEN/SSGM
ZEN/BEA MER
ZEN/DRAM RENNES
ZEN/DDAM LORIENT
ZEN/SAM AURAY
ZEN/STATION AFFAIRES MARITIMES QUIBERON
ZEN/CSN LORIENT
ZEN/SM1
ZEN/PREFECTURE 56
RFFKV/FOSIT BREST
RFFKC/CECLANT
RFFNDN/CODOUANES NANTES
ZEN/SNSM PARIS
ZEN/DELEGUE DEPARTEMENTAL SNSM 56
ZEN/SNS 109
ZEN/SNS 142
ZEN/SNS 096
RFFNXB/ST JULIEN
ZEN/CODIS 56
ZEN/DRAGON 56
RFFDCE/GROUPGENDEP VANNES
RFFKVGM/GROUPGENDMARINE BREST
RFFNVF/CIGENDMARINE LORIENT
ZEN/COZ OUEST
ZEN/DPMA
BT
NON PROTEGE
MCA SECMAR
NMR/0018 NP 0905 - OPS
OBJ/COMPLEMENT AU SITREP SAR 0462 DEUX ET FINAL ETEL
OPERATION SAR RELATIVE AU NAUFRAGE DU F/V 'BEG AN AER'
REF/A/SITREP SAR UN ETEL
B/SITREP SAR DEUX ET FINAL ETEL
C/COMPLEMENT AU SITREP SAR 462 DEUX ET FINAL ETEL
D/MON MSG NMR/0014 NP 0505 - OPS

BT
VOUS RENDS COMPTE DES EVENEMENTS SURVENUS JOURNEE DU 09/05/03 :

- 1222 : APPEL VHF DU F/V 'POURQUOI PAS' - VA 333338 - SIGNALANT AVOIR
RECUPERE UN CORPS EN POSITION : 47 27.9 N - 002 56.6 W
(4 MN NORD DE HOUAT)
VETU D'UN CIRE JAUNE ET PANTALON BLEU - LE RAMENE A
PORT-HALIGUEN
- 1228 : GENDARMERIE MARITIME DE LORIENT AVISEE
BRIGADE DE GENDARMERIE DE QUIBERON AVISEE
- 1255 : DDAM LORIENT AVISEE
- 1450 : APPEL TELEPHONIQUE A BRIGADE DE QUIBERON
CORPS IDENTIFIE COMME ETANT CELUI DE MR [REDACTED]
[REDACTED]

BT
NNNN

LISTE DES ANNEXES

A. Décision d'enquête

B. Dossier navire

C. Cartographie

D. Météorologie

annexe A

DECISION D'ENQUETE

La recherche des circonstances et des causes de la perte totale du ligneur *BEG AN AER* a été conduite par les administrateurs généraux^(CR) des affaires maritimes **Georges TOURRET**, *directeur du BEAmer*, et **Michel TRICOT**, *délégué régional Bretagne du BEAmer* assistés par le major^(M) de la GM **Alain OLLICHON**, correspondant local du *BEAmer*.

== ** ==

— || —



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'équipement
des transports
du logement du
tourisme et de la mer
Inspection générale
des services des
affaires maritimes
Bureau des enquêtes
techniques et
administratives après
accidents et autres
événements de mer
(BEAmer)



Le directeur

Paris, le 05 MAI 2003
N/réf. : BEAmer/IGSAM/SETM

000221

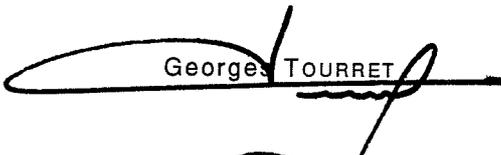
DÉCISION

Le directeur du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer ;

- VU la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- VU l'arrêté ministériel du 16 décembre 1997 portant création du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer (BEA-mer) ;
- VU la décision ministérielle du 17 décembre 1997 portant nomination du directeur du Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres événements de mer ;
- VU le message SITREP du CROSS Étrel du 03 mai 2003 ;

DÉCIDE

Article unique : En vue d'en rechercher les causes et d'en tirer les enseignements qu'elle comporte pour la sécurité maritime, la perte totale le 02 mai 2003, en baie de Quiberon du navire de pêche *BEG AN AER*, immatriculé à Auray, fera l'objet d'une enquête technique dans les conditions prévues par le titre III de la loi sus-visée.


Georges TOURRET

administrateur général des affaires maritimes



BEAmer
22, rue Monge
75005 PARIS
téléphone :
33 (0) 140 813 824
télécopie /fax :
+ 33 (0) 140 813 842
Bea-Mer@equipement.gouv.fr

annexe B

DOSSIER NAVIRE

OGLECNAV	* NAVIRE PROFESSIONNEL *	AU 05/05/2003

IMMATRICULATION :	NUM.: 893431 W AU QUARTIER DE : AY LE : 02/11/1998	
=====	NOM : BEG AN AER FRANCISE LE: 02/11/1998	
	SOUS NUMERO: 0000020325	
ACTIVITE :	ARME DU 11/02/2003 - A : AY EN : PP	
=====	NUM.ROLE COLLECTIF :	/ /
SITUATION POP :	A : ACTIF SEGMENT : 1 : PETITE PECHE COTIERE<12M	
=====	METIER MEDIT. NO :	- ENGIN : LLD GTR LH
CARACTERISTIQUES:	TYPE : 1122 - CANOT/VEDETTE PECHE COQUE : PLASTIQUE	
=====	AN CONSTR. : 1998 LPP : 0,00	
	LONG. HT : 7,70 M. - NOMBRE PASSAGERS :	
	PUIS.PROP. : 73 KW - JAUGE BRUTE : 3,15 TX	
	PUIS.ADMIN.: 73 KW - JAUGE LONDRES : 3,12 CALCULEE	
SECURITE :	DERNIERE VISITE: 28/11/2002 VALIDITE PERMIS NAVIG:27/11/2003	
=====	CATEGORIE NAVIG.: 3 - RADIO : FW8051 BALISE: 0	
	EFFECTIF : 01 OFF. 000 MAR.- NUMERO MMSI :	
ARMATEUR NUMERO:	90S1615 NOM: [REDACTED] A/C DU 02/11/1998	
(OU EXPLOITANT)	ADR. : 37 AV DES DRUIDES - 56170 QUIBERON	
=====		
TAPER AUTRE NUMERO OU ;		REPONSE : <input type="text"/>

Nom : G AN AER
Armateur : CONAN Alain
Identification : 1750447733

PLAN DEFINITIF

KURUNIG 7.70

Long. 7.65 m, larg. 2.79 m - T.E. 0.90 m

VUE DE COTE

Ech. 1/20

C.N. BIHOUE
Le 04.11.98

20

Borde machine U action

300x120

300x120

300x120

INSTRUCTIONS NAVALES BIHOUE SARL
Capital de 50 000 F.
Chambre des Vieux de la Mer

B.P. n° 29

44490 LE CROISIC - Tél. 40 23 80 31

SIF. 3-2 743 291 00011

Locataire Garant de Ft. BIHOUE

(35)

KURUNIG 7.70

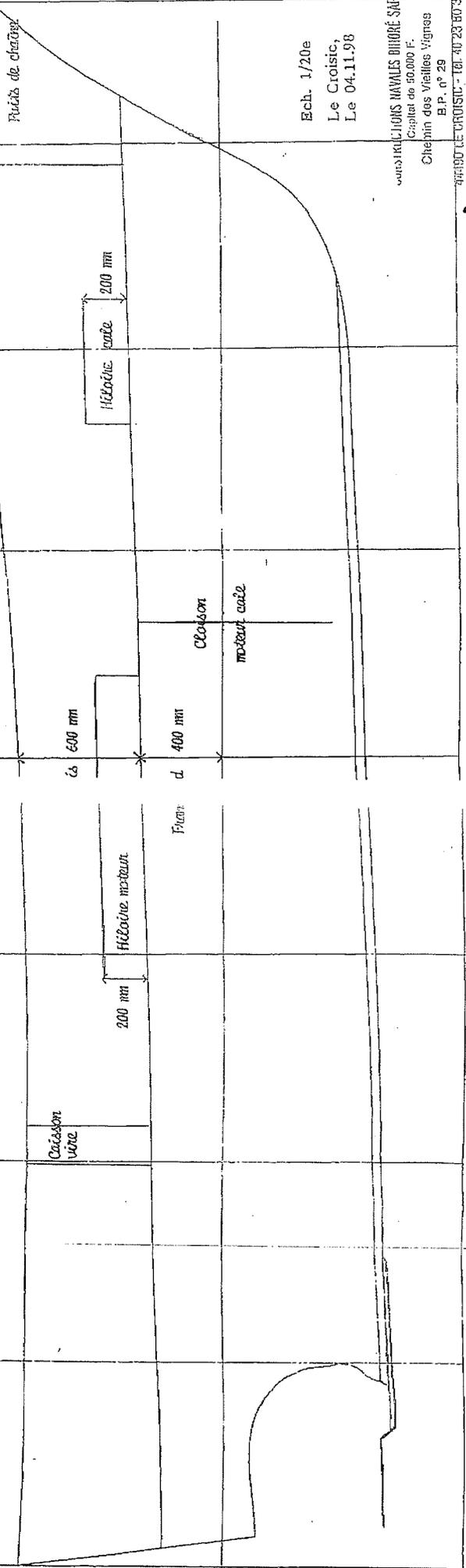
Long. 7.65 m, larg. 2.79 m - T.E. 0.90 m

(36)

Nom : BEG AN AER
Armateur : CONAN Alain
Identification : 1750247783

PLAN DEFINITIF

COUP LONGITUDINALE



Ech. 1/20e
Le Croisic,
Le 04.11.98

CONSTRUCTIONS NAVALES BINGRÉ SAPEL
Capitat de 50.000 F.
Chemin des Vieilles Vignes
B.P. n° 29

44190 LE CROISIC - TEL: 40 23 60 31
SIREN: 512 743 261 00311
Le Maître Garant de R. BINGRÉ

42)

Nom : BEG AN AER
Armateur : CONAN Alain
Identification : 1750447733

PLAN DEFINITIF

41)

KURUNIG 7.70
Long. 7.65 m, larg. 2.79 m - T.E. 0.90 m

Support vérie

Plat bord stratifié

pont centre-plaque
stratifié

Tracé moteur

(Craisons)
(cable moteur)

Tracé
cable

Placés de
charge

(Elongations)

Ech. 1/20e

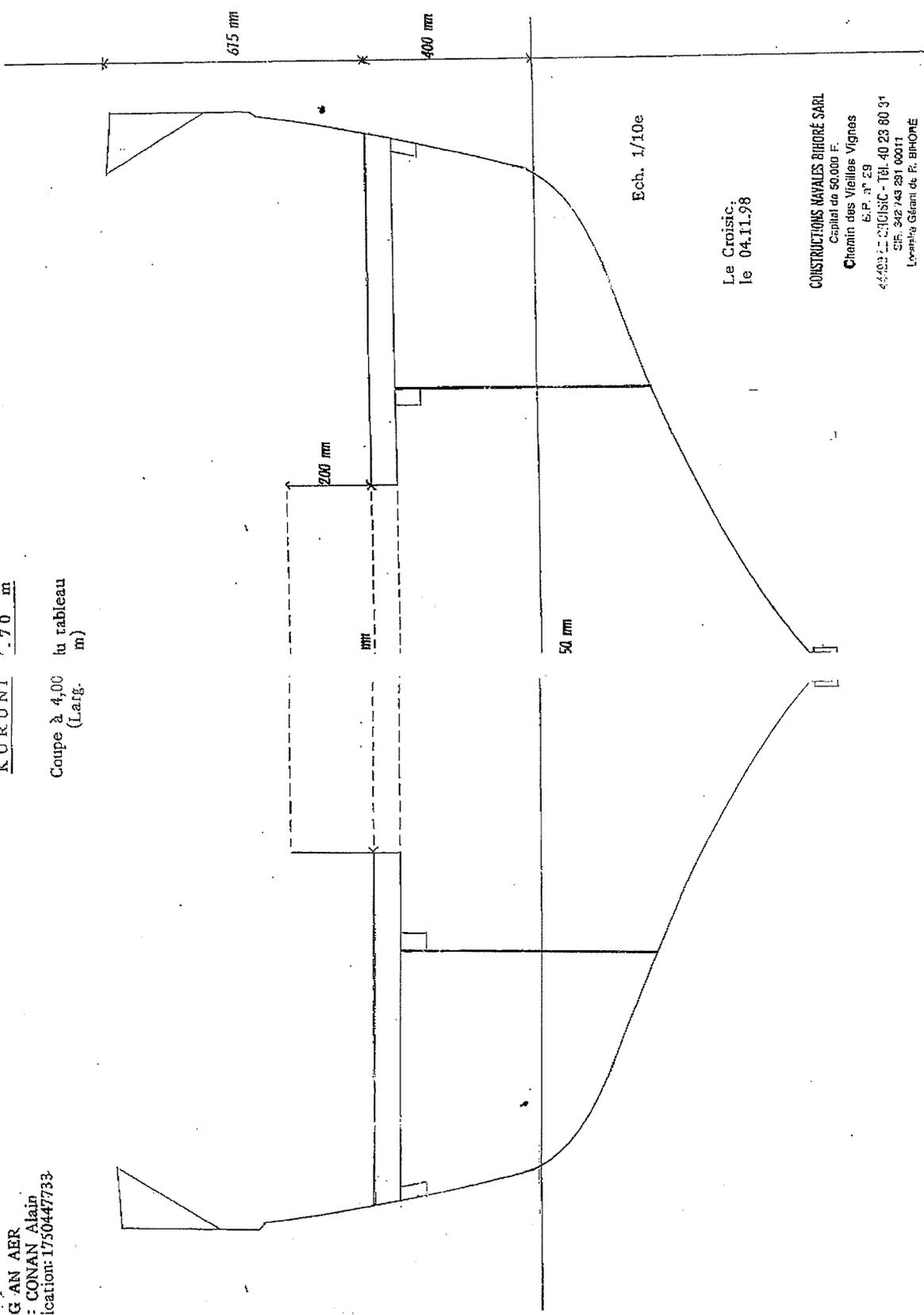
Le Croisic,
Le 04.11.98

CONSTRUCTIONS NAVALES BHOÏRE SARL
Capital de 50.000 F.
Le Croisic
B.P. n° 29
44490 LE CROISIC - Tél. 40 23 80 81
SIR. 342 743 251 00011
Localité Gérant de F. BHOÏRE

Nom : **BEG AN AER**
Armateur : **CONAN Alain**
N° identification: **175047733**

PLAN I INITIF
KURUNI 70 m

Coupe à 4,00 m (Larg. m)



Ech. 1/10e

Le Croisic,
le 04.11.98

CONSTRUCTIONS NAVALES BIHORE SARL
Capital de 50.000 F.
Chemin des Vieilles Vignes
B.P. n° 29
44400 LE CROISIC - Tél. 40 23 80 31
SIS. 842 743 291 00011
Lycensing Gérant de F. BIHORE

(39)

(40)

24

CARACTÉRISTIQUES

Type du navire : YACHT
 Noms antérieurs :
 Nom et adresse du constructeur : BIBORI - 44, LE CREUSIC
 Pays et année de construction : FRANCE - 1998
 Mis à l'eau le : 1998
 Pavillon extérieur : FRANCE Importé de :
 Bureau d'importation : FRANCE Date :
 Lieu de la première francisation : FRANCE Date : 2 NOV 1998
 Port d'attache : FRANCE Numéro d'inscription : 80325
 Quartier maritime : DU ROY Numéro d'immatriculation : 203437
 Catégorie : PÊCHE
 Genre de navigation : PÊCHE CÔTIÈRE
 Mode de propulsion : MÉCANIQUE

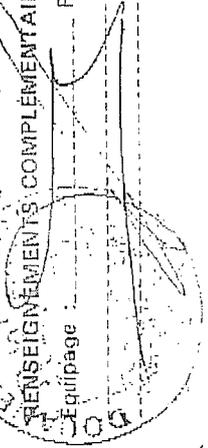
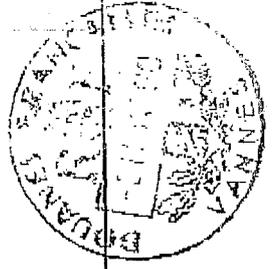
SIGNAL DISTINCTIF :

Certificat de jaugeage établi à : MAINTAS le : 2/11/98
 Navire en : FRANCE Nombre de mâts :
 Nombre de ponts :
 Longueur totale : 7,70 mètres
 Plus grande largeur extérieure : 2,77 mètres
 Hauteur au milieu du navire (preux) : 4,06 mètres
 Volume de la coque : tonneaux
 Constructions supérieures : tonneaux
 Port en lourd : tonneaux
 JAUGE BRUTE : 3,45 tonneaux
 Déductions : tonneaux
 JAUGE NETTE : 3,45 tonneaux

APPAREIL MOTEUR

Marque : MAN B 226 L D
 Type : FIXE
 Puissance : 226 CV
 Modèle de secours (puissance) :
 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES : LIRE ASSURANCE
 Équipage : Passagers :

PROPRIÉTAIRES		
Nom et prénom ou raison sociale, nationalité	Adresse	Part
CONAN Anton	37 AV. DES ROUES	100%
	58770 QUIBERON	



(4)

DIRECTION

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Loi du 20 mai 1967

d. PARIS

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Décret du 17 février 1968

QUARTIER

d. AUDIN

N° 100/02

PORT

d. QUIMPER

RAPPORT DE VISITE ANNUELLE

du navire : BEAULACER ¹¹
1998

Le 28/11/2002, le navire (1) de pêche, sus-indiqué appartenant à SAISON SA - Port de Pêche SUD QUIMPER immatriculé à NY 893431 n° 3 accomplissant une navigation de 3^e catégorie, d'une jauge brute de 3,15 tx. d'une longueur de 7,70 mètres, a fait l'objet d'une visite effectuée par M. GUARDIENNEAU B (2) CAM BT.

conformément aux dispositions du décret du 17 février 1968 et des règlements pris pour son application.

A de F : 20325/4630/1 du 02/11/98 à Vannes
Moteur SOLE Diesel n° 778 SAS - 1000W

I. CONSTATATIONS (3)

1. COQUE

- * Nature : bois - métal - plastique Demier carénage, le 07/02
 - * État : bon - mauvais Marques de franc-bord : oui - non
 - * Marques d'identité : oui - non Appareil à gouverner : bon - mauvais
 - * Flottabilité : caissons étanches - matériaux cellulaires Gréement : bon - mauvais
 - * Épuisement : pompe mécanique, à bras - seaux, écopés Ouvertures (sabords, panneaux, 2x3) : bonnes - mauvaises
 - * Étanchéité des fonds : bonne - mauvaise 2 jeux électriques, 1 jeu attelage - 1 petit déval (sans amarrage sur TD)
- Alarme montée eau - ok Panneaux : 1,40 + 1 mètre milieu TB - ok

2. PROPULSION - ÉLECTRICITÉ

- * Puissance du moteur : 73,6 kW
- * Arrêt de sécurité : oui - non
- * Type : Diesel gatte sous moteur : oui - non
- * Bouteilles de lancement : oui - non
- * Essence gatte sous moteur : oui - non évaluées le
- * gatte sous carburateur : oui - non Réservoirs à combustible : Arival ouen
- * gatte sous filtre : oui - non - échappement d'air : oui - non - bon - mauvais
- * anti-retour de flamme : oui - non - tuyautage : métallique - plastique ; niveaux : bons - mauvais
- * Échappement isolation : bonne - mauvaise - vannes de sectionnement : oui - non
- * silencieux : bon - mauvais Circuit électrique : bon - mauvais
- * Local du moteur ventilation : bonne - mauvaise Accumulateurs : bac étanche : bon - mauvais
- * fonds : propres - sales ventilation : bonne - mauvaise

3. PROTECTION INCENDIE

- * Extincteurs Type : 2kg CO2
- * N° approbation : 25/09/02
- * Nombre : 1
- * Date de recharge : 25/09/02
- * Pompe - collecteur : bon - mauvais 2 jeux batteries - 2 gts batteries + capteurs
- * Manches-lances : bon - mauvais

①

Centre de Sécurité des Navires du Morbihan

Stabilité d'un navire de moins de 12 mètres

Date de l'expérience : 30 Avril 2003

Nom du navire "BEE AN AER" Lφ 893434

Longueur (m) 7,70 m

Largeur (m) 2,79

Type de navire : Navire de Pêche

Poids	à l'expérience	En Exploitation	Différence
L'arbre	400 kg	200 kg	
Matériel de Pêche		200 kg	
Chaluts / filets / Dragues	50 kg	50 kg	
Divers		150 kg	
Personnes à bord	150 kg		
Cale à poissons	/	/	
Combustible	40 l / 100 = 32 kg	400 l = 320 kg	
Eau douce			
Total des poids	632 kg	920 kg	
Différence			288 kg

Mesure des F.Bord	à l'expérience	
	Tribord	340 mm
	Babord	310 mm
	Moyen	325 mm
Enfoncement pour	1 cm = L * B * 7 =	150 kg / cm
F.Bord résiduel = F.B moy - (Diff / Enfoncement / cm)		325 - 20 = 305 mm
F.Bord réglementaire =	B / 10	279 mm

	Résultats
Période de roulis	
T =	2,3
W = 1,016 B = 1,016 * =	2,83
GM = (0,85B/T)² =	3,06 m

$$\begin{aligned}
 T_1 &= 23,21 / 10 \\
 T_2 &= 23,26 / 10 \\
 T_3 &= 23,19 / 10
 \end{aligned}
 \left. \vphantom{\begin{aligned} T_1 \\ T_2 \\ T_3 \end{aligned}} \right\} T_{\text{moy}} = 2,3''$$

**Résultat de l'expérience et Conditions d'exploitation du navire**

BEG AN AER

type de pêche : Lignes - palangres : poids : 50 kg
pontée : 400 kg

: Coquilles : 2 Snaques 1,60 m ; poids \approx 200 kg
pontée : 200 kg
(pas d'autres Antérieur de pêche à bord)

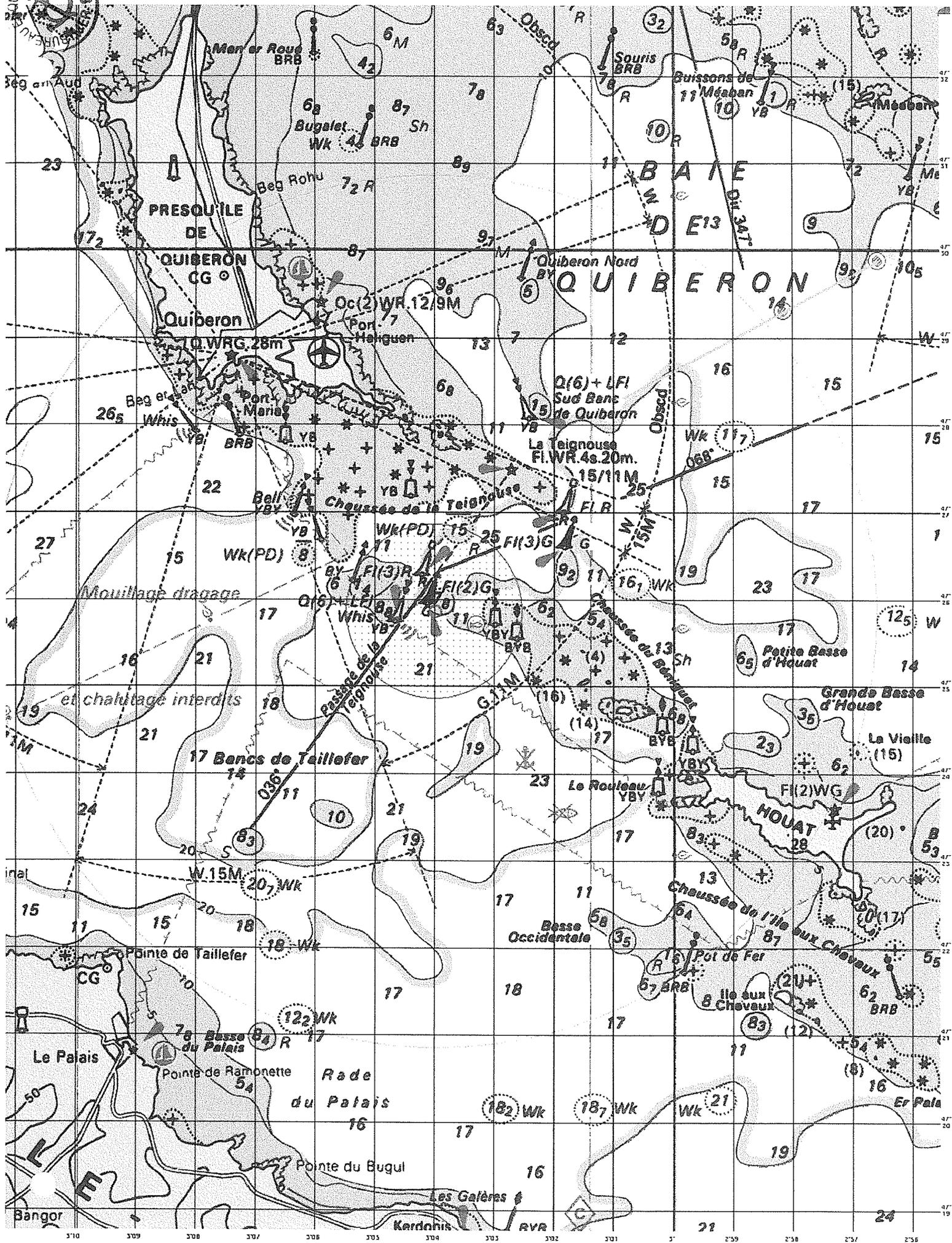
(hauteur des réa : 1,20 m / pont ; distance / parois : 10 cm)

Inspecteur de la Sécurité
des Bâtiments et de la Prévention
des Risques Professionnels Maritimes



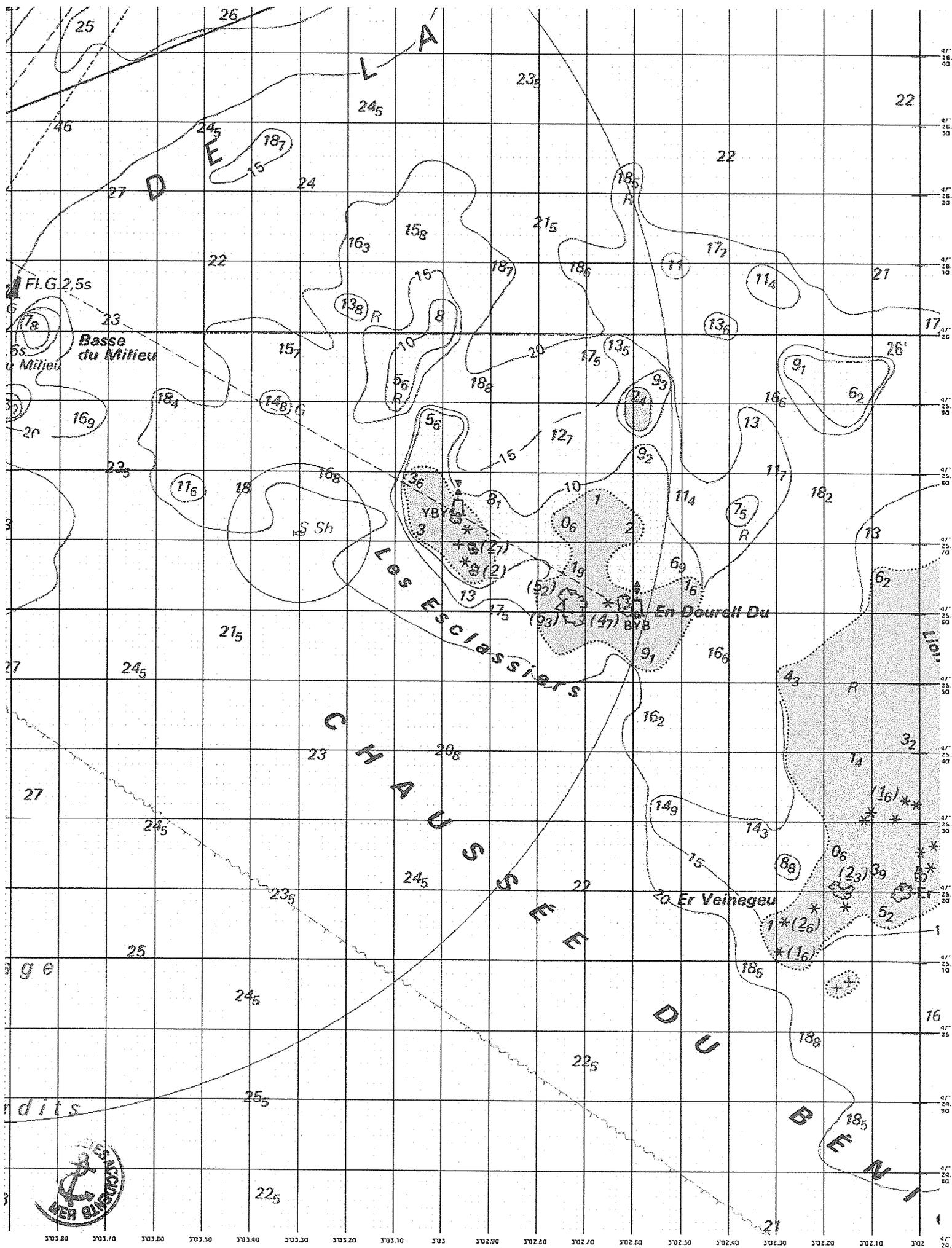
annexe C

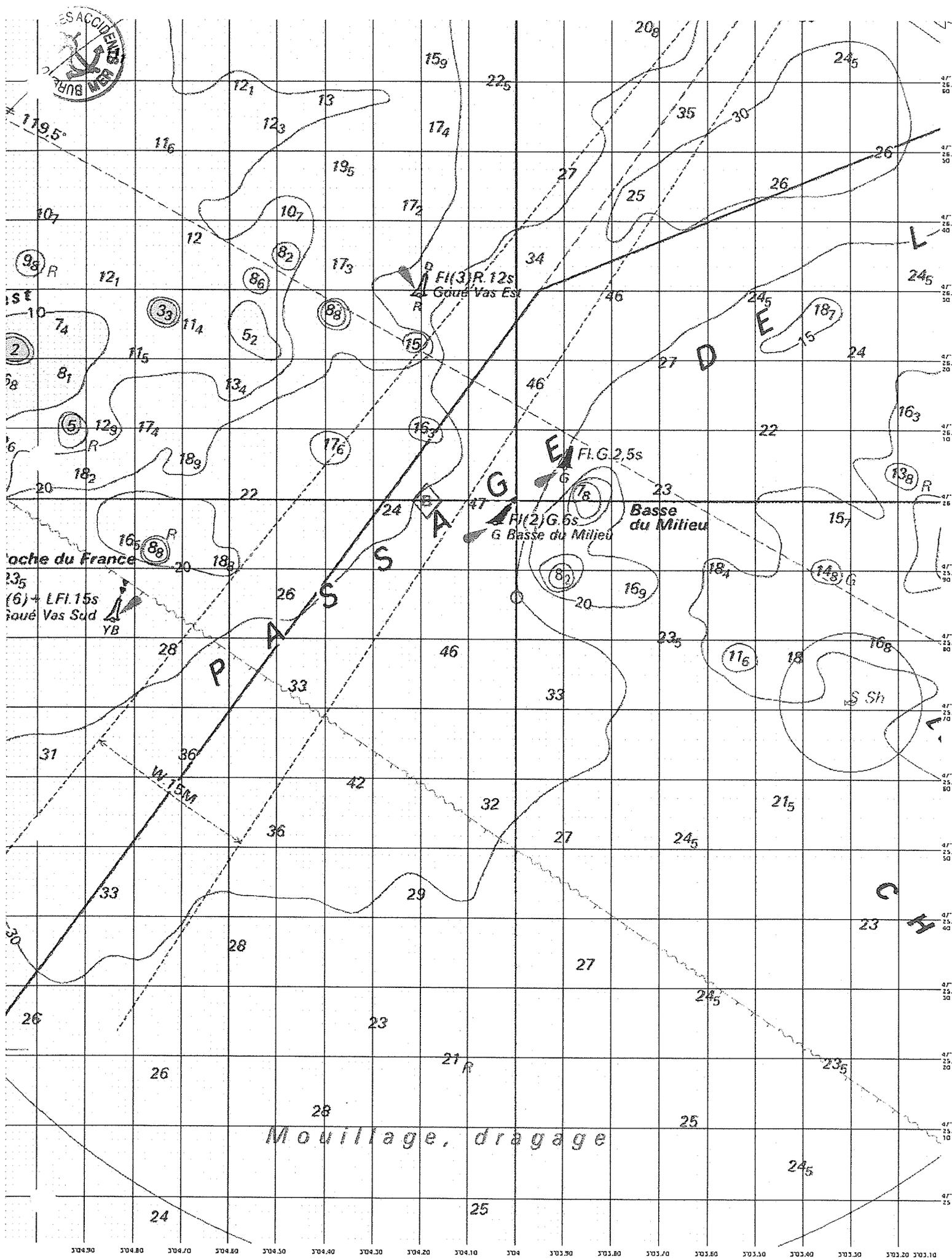
CARTOGRAPHIE

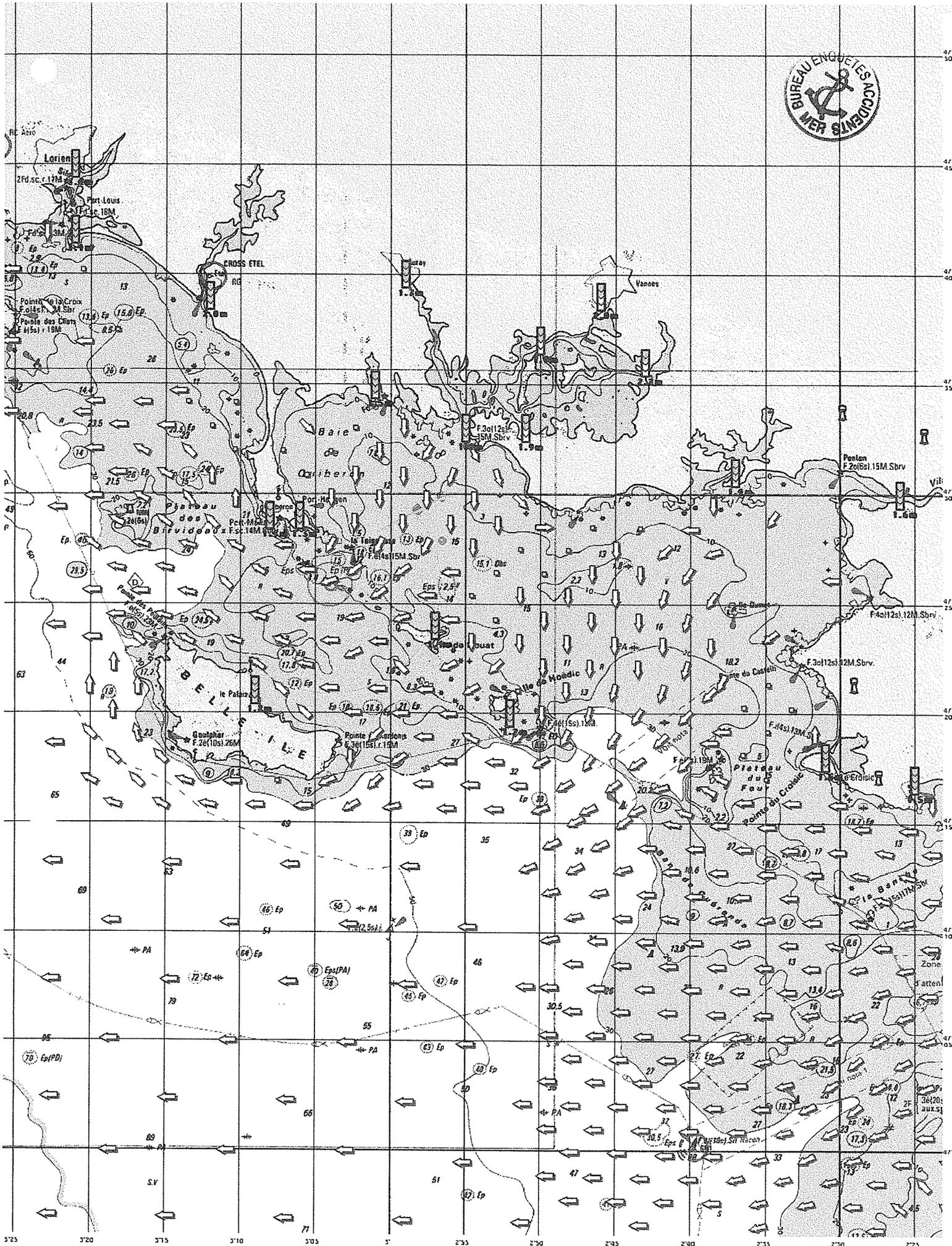


310 309 308 307 306 305 304 303 302 301 300 299 298 297 296

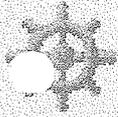
47 46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33 32 31 30 29 28 27 26 25 24 23 22 21 20 19 18 17 16 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1







Tide



Date

02/05/03



Heure locale

07:30



Hauteur

04.51 m



05:57 05:04 m



Coeff.

82

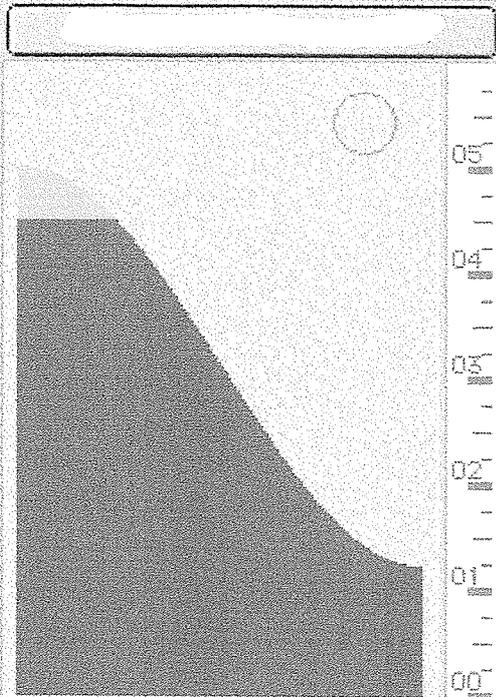


12:19 01.23 m



06 07 08 09 10 11 12

h m



PORT VARIO

2.2. ABORDS SE ET SW DE LA BAIE DE QUIBERON

07 Carte 7033.

01 2.2.0. GÉNÉRALITÉS.

01 2.2.0.0. — La Baie de Quiberon s'ouvre entre l'extrémité Sud de la Presqu'île de Quiberon et la Pointe du Grand Mont ($47^{\circ} 30' N - 2^{\circ} 51' W$), à 10 M à l'Est. Les abords Sud de la baie sont défendus par une chaîne d'îles et d'îlots, de rochers et de hauts-fonds prolongeant la Presqu'île de Quiberon jusqu'à 15 M vers le SE. Cette chaîne comprend principalement du NW au SE : les chaussées de la Teignouse et du Béniguet ; l'Île de Houat et la Chaussée de l'Île aux Chevaux ; l'Île de Hoëdic et enfin la Chaussée des Cardinaux.

07 Entre ces diverses chaussées existent plusieurs chenaux orientés SW-NE ou Sud-Nord, donnant accès à la Baie de Quiberon. Le chenal principal est le Passage de la Teignouse. On appelle Passage de l'Est, le passage par l'Est des Cardinaux et le Nord des îles de Houat et de Hoëdic.

01 2.2.0.1. Station de signaux. — Quiberon, Fort Saint-Julien, sémaphore ($47^{\circ} 29,8' N - 3^{\circ} 07,5' W$).

01 2.2.0.2. Stations de sauvetage. — Quiberon (Port Maria) [$47^{\circ} 28,6' N - 3^{\circ} 07,5' W$].

01 2.2.0.3. Courants de marée (voir les tableaux de la carte et l'atlas *Courants de marée : côte Sud de Bretagne, de Penmarc'h à Noirmoutier*). — Sur la chaîne des dangers bordant la Baie de Quiberon au SW, les courants sont pratiquement alternatifs et portent en direction des chenaux, avec des vitesses maximales en vive-eau moyenne de 1,8 nœud au NE et 2,1 nœuds au SW dans le Passage de la Teignouse, respectivement 3 heures avant et 3 heures après la PM à Port Navalo. Ils sont légèrement giratoires, par la droite, sur la Chaussée de la Teignouse et entre les îles de Houat et de Hoëdic, mais leurs vitesses en travers des chenaux ne dépassent pas 0,3 nœud.

07 Les courants diminuent rapidement au NE de la chaîne de dangers et sont plus faibles en Baie de Quiberon. Ils sont très influencés par les vents régnants.

01 2.2.0.4. Zones de câbles sous-marins (arrêté 10/66 du 9 mai 1966 du Préfet Maritime de la Deuxième Région). — En vue de protéger les câbles sous-marins, il est interdit de mouiller, draguer et chaluter dans les zones suivantes :

07 a) zone située au Nord de Belle-Île (§ 2.1.1.2) et indiquée sur les cartes ;

13 b) zone dont les limites sont portées sur les cartes, s'étendant de la côte Ouest de la Presqu'île de Rhuy à la côte Est de l'Île de Houat ainsi qu'à la côte Nord de l'Île de Hoëdic.

19 Sur la côte Nord de l'Île de Hoëdic, l'aboutissement des câbles est marqué par l'alignement à 175° de deux balises blanches et bleues à voyant circulaire. Sur la côte SW et à la pointe Est de l'Île de Houat, les aboutissements des câbles sont également signalés par des alignements de balises.

01 2.2.0.5. Zones de cultures marines.

07 Dans le Nord de l'Île de Houat, à 0,7 M au NNE du port de Saint-Gildas, à proximité du rocher la Vieille, est établie une zone d'élevage de coquillages dans laquelle sont immergés des conteneurs d'une hauteur de 1,5 m au-dessus du fond ; les angles de la zone sont matérialisés par des bouées de marque spéciale. Cette zone est portée sur la carte.

13 Une zone de captage et d'élevage de moules sur cordes en longues lignes est établie dans le Nord de l'Île de Houat, à 1,3 M au NNE du rocher la Vieille. Cette zone, portée sur la carte, est balisée par :

— une bouée cardinale Nord lumineuse à l'angle Nord ;

— une bouée cardinale Est lumineuse à l'angle NE ;

— plusieurs bouées de marque spéciale le long des limites NW et SE.

01 2.2.0.6. Zone de dépôt temporaire d'explosifs. — Voir le paragraphe 2.1.1.4.

01 2.2.2. DANGERS, BALISAGE ET LIMITES.

07 Carte 7141.

01 2.2.2.1. Chaussée de la Teignouse (vue 2.2.2.1). — Ce plateau de roches s'étend sur près de 3 M à l'ESE de la Presqu'île de Quiberon dont l'extrémité SW, **Beg er Lan**, qui porte un château remarquable (§ 2.2.3), est débordée au Sud par des rochers et des roches marqués par la bouée cardinale Sud, à sifflet, « **Le Pouilloux** ».

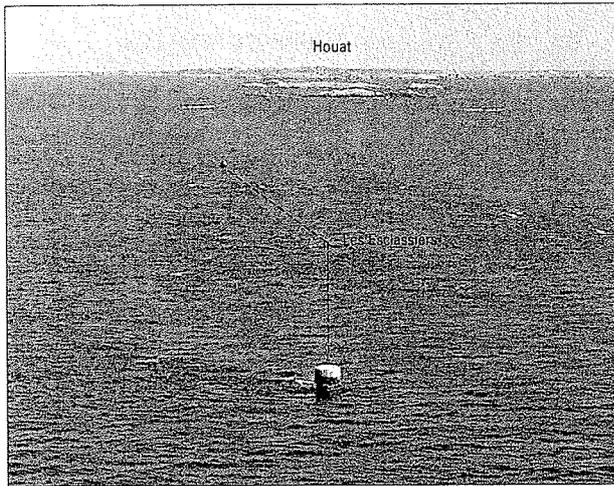


2.2.2.1. — Chaussée de la Teignouse, au NW (1997).

07 La chaussée est balisée, côté large et du NW au SE, par : la bouée de danger isolé « **An Tréac'h** », à 0,7 M au SSE de Beg er Lan ; la tourelle le **Four**, cardinale Sud ; la bouée cardinale Ouest, à cloche, « **Basse Cariou** » ; la bouée cardinale Sud « **Basse du Chenal** » ; la bouée cardinale Nord « **Goué Vas Nord** » ; et enfin la bouée cardinale Sud, lumineuse, à sifflet, « **Goué Vas Sud** », à l'entrée SW du Passage de la Teignouse. Toutefois la roche du **Hoche**, couverte de 6 m d'eau, à 0,2 M à l'Ouest de la bouée « Goué Vas Nord », n'est pas balisée.

13 On reste dans l'Ouest de la chaussée en se tenant à l'Ouest du relèvement du phare principal de Port Maria à 341° . De nuit, les mêmes dangers sont couverts par le secteur vert (297° - 340°) de ce feu.

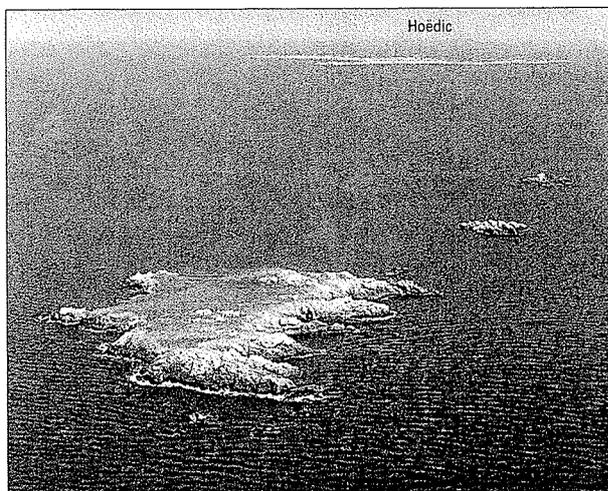
01 **2.2.2.2. Chaussée du Béniguet** (vue 2.2.2.2). — Elle s'étend jusqu'à 3,6 M au NW de l'Île de Houat. Le danger le plus au NW, la **Basse du Milieu**, est marqué par une bouée de tribord lumineuse, mouillée sur le côté Est de l'entrée du Passage de la Teignouse. À la limite SW de la chaussée, les **Esclassiers** (47° 25,6' N — 3° 02,9' W) sont des roches découvrantes très accores, marquées par une tourelle cardinale Ouest et une tourelle cardinale Est. Dans le SE de ces tourelles, la chaussée est formée d'un chapelet de roches découvrantes, de rochers et d'îlots dont les principaux sont : l'**Île Glazig**, l'**Île Valuec (Valhuec)** et le **Grand Coin**, qui porte une tourelle cardinale Est.



2.2.2.2. — Chaussée du Béniguet, au SE (1998).

07 L'Île Glazig et l'Île Valuec, sur la Chaussée de Béniguet, ainsi que l'**Île Guric** et l'**Île Seniz**, détachées de la côte Ouest de l'Île de Houat, constituent des réserves naturelles (§ 0.5.6). Leur accès est interdit du 15 avril au 31 août.

01 **2.2.2.3. Chaussée de l'Île aux Chevaux** (vue 2.2.2.3). — Parallèle à la côte Sud de l'Île de Houat, cette chaîne de dangers s'étend sur environ 4,5 M d'Ouest en Est, depuis la **Basse Occidentale**, couverte de 5,8 m d'eau, jusqu'au Passage des Sœurs qui la sépare de la partie Ouest du plateau de Hoëdic. Dans l'WNW de l'**Île aux Chevaux** (47° 21,5' N — 2° 58,1' W) se trouve la roche découvrante le **Pot de Fer**, marquée par la bouée de danger isolé, « Pot de Fer ».



2.2.2.3. — Chaussée de l'Île aux Chevaux, à l'Est (1998).

07 Du côté large, entre l'Île aux Chevaux et l'entrée Sud du Passage des Sœurs (§ 2.2.4.3), la chaussée n'est pas balisée.

01 **2.2.2.4. Dangers à l'Est et au Nord de l'Île de Houat.** — De nombreux hauts-fonds et roches découvrantes, dont plusieurs sont balisés, s'étendent dans l'Est de l'Île de Houat. La partie NE de cette zone de dangers constitue le **Banc de Houat**, qui, près de sa bordure Est, à 2,4 M dans l'Est de **En Tal**, porte un haut-fond couvert de 4,3 m d'eau. Un autre haut-fond isolé, couvert de 4,4 m d'eau, se trouve à 0,6 M au Sud du précédent.

07 Dans le Nord de Houat, les dangers les plus au large de l'île sont, outre le rocher la **Vieille** (15 m), ceux de la **Grande Basse de Houat** et de la **Petite Basse de Houat** où les profondeurs minimales sont de 3,5 et 6,5 m, respectivement à 0,7 et 1,7 M au NW du rocher la Vieille.

13 Tous ces dangers sont couverts par le secteur vert (297° - 340°) du phare principal de Port Maria.

19 L'îlot Er Yoc'h, détaché de la côte Est de l'Île de Houat, constitue une réserve naturelle (§ 0.5.6). Son accès est interdit du 15 avril au 31 août.

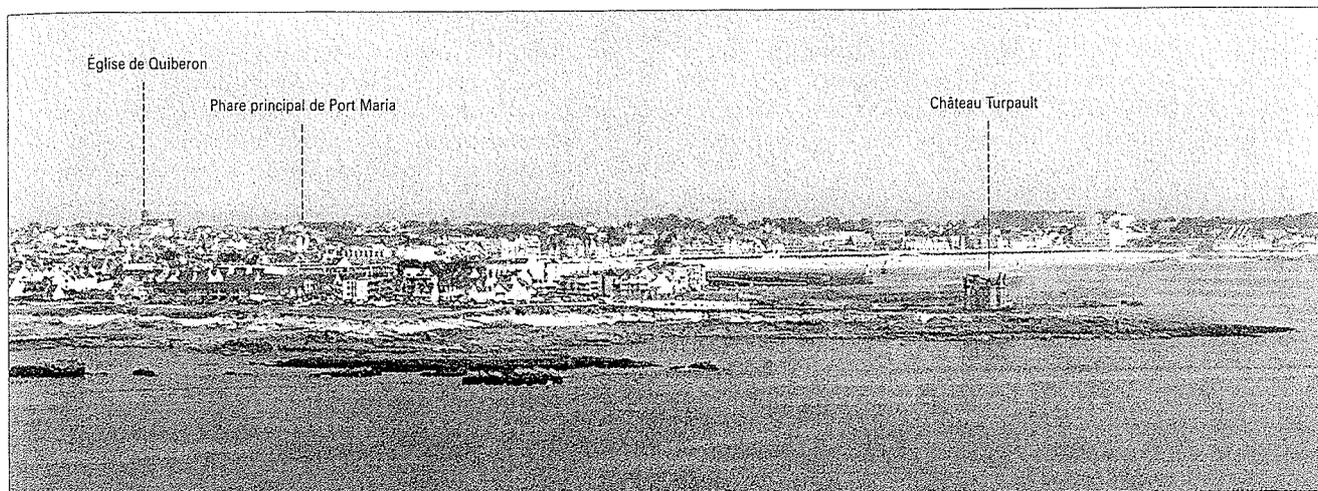
25 Entre l'Île de Houat, le Banc de Houat et le Passage des Sœurs, plusieurs tourelles, balises et bouées marquent les nombreux dangers du plateau de l'île.

01 **2.2.2.5. Île de Hoëdic et plateau des Cardinaux.** — L'Île de Hoëdic est entourée d'un vaste plateau de hauts-fonds rocheux. À l'Ouest, le plateau s'étend jusqu'au Passage des Sœurs. Au Sud de l'île, la limite Sud des **Basses du Chariot** est marquée par la bouée cardinale Sud, « Le Chariot ». Au SE, le plateau des Cardinaux s'étend jusqu'à la **Basse des Cardinaux**, haut-fond isolé couvert de 5,5 m d'eau, à 0,8 M au Sud du phare des Grands Cardinaux.



2.2.2.5. — Phare des Grands Cardinaux, au Nord (1994).

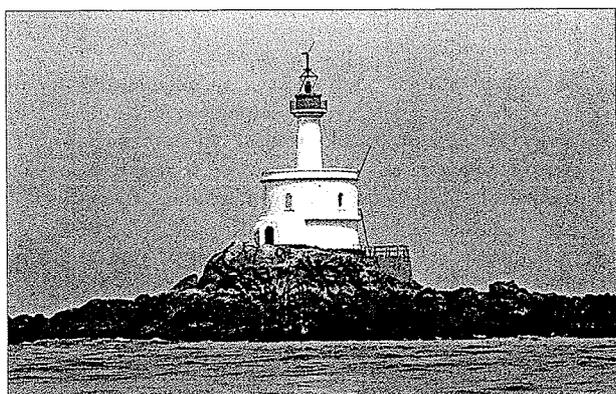
07 Le groupe de rochers et de roches des **Grands Cardinaux** porte le phare de ce nom (vue 2.2.2.5) et, au NE, la tourelle **Cohfournik**, cardinale Est. À 1,25 M au Nord du phare, une autre tourelle cardinale Est marque les roches **Er Gurannic'h**. Le **Plateau de l'Artimon**, avec une profondeur minimale de 11 m, se détache, à près de 2 M à l'ENE de l'Île de Hoëdic.



2.2.3.A. — Presqu'île de Quiberon. Beg er Lan, à l'Est (1997).

01 2.2.3. CÔTE ET AMERS.

- 07 Sur la partie Sud de la Presqu'île de Quiberon, on aperçoit le **Fort Saint-Julien** portant un sémaphore ($47^{\circ} 29,8' N - 3^{\circ} 07,8' W$), les châteaux d'eau de **Kerné**, l'église carrée de **Quiberon**, le phare principal de Port Maria, tour blanche à sommet vert (25 m) et, sur Beg er Lan, le **Château Turpault** est une grande maison remarquable comprenant une petite tour à créneaux et plusieurs poivrières (vue 2.2.3.A).
- 13 Outre ces amers, on aperçoit, sur la côte Est de la presqu'île, le **Fort de Riberen (Fort Neuf)**, sur la pointe de même nom, à 1 M dans le NW de la **Pointe du Conguel**, extrémité SE basse et sablonneuse de la presqu'île. Dans l'ESE de cette dernière, se trouvent successivement l'**Îlot En Toull Bihan**, l'**Îlot En Toull Bras** et, à 1 M de ce dernier, le phare de la **Teignouse** ($47^{\circ} 27,5' N - 3^{\circ} 02,7' W$), tour cylindrique et soubassement blancs, sommet rouge (20 m) [vue 2.2.3.B].



2.2.3.B. — Phare de la Teignouse, au NE (1995).

- 19 Dans le prolongement SE de la presqu'île et séparée d'elle par de vastes plateaux rocheux, se trouve l'**Île de Houat**. Rocheuse sur ses côtés Nord et Sud, l'île se termine par le promontoire bas de En Tal, au SSW duquel s'étend la plage de Tréac'h er Goured ; à l'extrémité de cette dernière, se trouve l'ancien **Port Er Beg**. Dans sa partie Est, l'île est dominée par un ancien fort au NE duquel se trouve le village de Houat, marqué par son clocher, et le port de l'Île de Houat (§ 2.2.5.2). À 0,7 M au NNE de ce dernier, le rocher la Vieille (15 m) est remarquable. Au Sud de l'île, on distingue l'Île aux Chevaux, au SSE de laquelle se trouvent deux gros rochers de hauteurs sensiblement égales, **Grimaud Tost** et **Grimaud Pell**.

- 25 À 3 M au SE de l'Île de Houat, est située l'Île de Hoëdic (§ 2.2.5.3) sur laquelle on reconnaît l'église à clocheton dominant le village au centre de l'île, un ancien fort au SE du village, un calvaire à proximité Ouest d'un menhir, à 900 m dans l'Est de l'église, et un autre calvaire à 500 m dans l'Ouest de celle-ci.
- 31 La côte Nord s'étend de la Pointe du Vieux Château à l'Ouest, à **Beg Lagad** à l'Est. Sur cette côte Nord, deux mires (murs gris hauts de 4 m et au sommet arrondi), utilisées autrefois pour localiser le danger de la Chèvre lorsque celui-ci n'était pas balisé, demeurent très visibles ; celle de l'Ouest est située à moins de 300 m de l'église sur l'alignement à 195° de celle-ci par la balise de la Chèvre ; l'autre, à 1 000 m au NE de l'église, est sur l'alignement à 137° de cette balise par une maison occupant la place de l'ancien phare. Devant la côte Ouest, près du milieu, se détache le haut rocher **Caspéraquiz**.
- 37 À l'ESE de l'Île de Hoëdic, on remarque le phare des Grands Cardinaux, tour rouge à large bande blanche (27 m) [vue 2.2.2.5].

01 2.2.4. CHENAUX.

- 07 Cartes 7033 et 7141.

- 01 2.2.4.0. **Généralités.** — Les passages décrits ci-après ne sont pas difficiles à suivre par beau temps et bonne visibilité. Mais par temps bouché ou incertain, les petits navires à destination de la Baie de Quiberon feront bien de prendre le mouillage d'attente en Rade du Palais, devant Belle-Île, ou d'utiliser seulement le Passage de l'Est, c'est-à-dire de contourner par l'Est les Grands Cardinaux pour entrer en Baie de Quiberon. Pour les courants, voir le paragraphe 2.2.0.3.

- 01 2.2.4.1. **Passage de la Teignouse.** — Ce chenal entre la Chaussée de la Teignouse et la Chaussée du Béniguet, a une profondeur minimale de 11,7 m.
- 07 Les routes à suivre de jour sont portées sur la carte. En venant du SW, la route laisse sur bâbord la bouée cardinale Sud lumineuse « Goué Vas Sud » et la bouée de bâbord lumineuse « Goué Vas Est », et sur tribord la bouée de tribord lumineuse « Basse du Milieu ». À son extrémité NE, le chenal passe entre la bouée de tribord lumineuse « NE Teignouse » marquant la **Basse de la Teignouse** et la bouée de bâbord lumineuse « Basse Nouvelle ».
- 13 Une épave couverte de 11,7 m d'eau gît à 2,2 M à l'ENE de la sortie NE du chenal. Pour le Banc de Quiberon, au NNW de l'extrémité NE du chenal, voir le paragraphe 2.3.2.1.

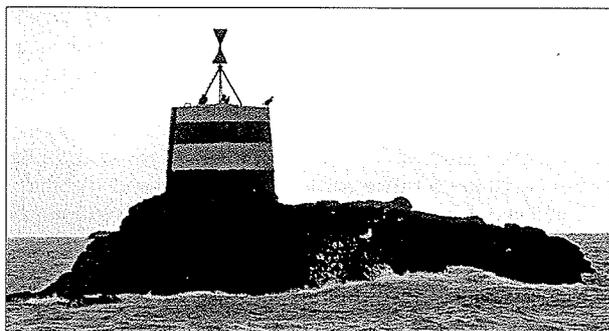
19 De nuit, avant de pénétrer dans le secteur vert 297°-340° du feu principal de Port Maria, se placer sur la bissectrice du secteur blanc 033° - 039° du feu de la Teignouse ; quand on relève le feu de Port Maria à 315°, faire route à 073°, pour passer entre les bouées lumineuses « NE Teignouse » et « Basse Nouvelle ».

01 **2.2.4.2. Passage du Béniguet.** — Ce chenal en eau profonde n'est praticable que de jour. Les courants y présentent en vive-eau une composante traversière non négligeable, de 2 à 5 heures avant et après la PM à Port Navalo.

07 Du côté Est, son entrée Sud est marquée par la tourelle le **Rouleau**, cardinale Ouest, et, à 0,7 M au NNE de celle-ci, la tourelle **Bonnenn Braz**, également cardinale Ouest, marque des roches découvrantes. Immédiatement au Nord de ces dernières, le côté Est est bordé par des têtes rocheuses couvertes de 1,5 à 2,5 m d'eau. Du côté Ouest, le passage n'est limité pratiquement que par l'**Îlot le Grand Coin** et sa tourelle cardinale Est ; toutefois, une roche isolée couverte de 6,8 m d'eau se trouve à 0,25 M au NE de la tourelle. Faire route en conséquence pour passer plus près du Grand Coin que de Bonnenn Braz, dans le NE duquel **Men er Brog** est un rocher remarquable (7 m).

01 **2.2.4.3. Passage des Sœurs.** — Il est compris entre la Chaussée de l'Île aux Chevaux et les dangers débordant la côte Ouest de l'Île de Hoëdic. Le chenal profond de 5,5 m n'est praticable que de jour.

07 **INSTRUCTIONS.** — Venant du Sud, faire route à 019° sur le clocher de Saint-Gildas-de-Rhuys (47° 30,1' N — 2° 50,3' W). Cette route correspond à l'alignement du clocher par la tourelle **Er Rouzès**, détruite en 1993 et remplacée par une bouée-fuseau (4 m) cardinale Est, mouillée à 80 m dans l'Est de son emplacement ; elle fait passer à 400 m environ dans l'Ouest de la roche **Er Palaire**, marquée par une bouée cardinale Ouest, à cloche, située du côté Est de l'entrée, et à moins de 150 m de la tourelle **Les Sœurs**, cardinale Ouest (vue 2.2.4.3). Au Nord de cette dernière tourelle, venir sur la droite et prendre par l'arrière l'alignement à 246° du phare de Kerdonis (Belle-Île) par le rocher **En Dravanteg Vraz** (à 1,2 M au SE de l'Île aux Chevaux). Cet alignement conduit au Nord de la Rade de Hoëdic.



2.2.4.3. — Tourelle Les Sœurs, au Sud (1995).

13 Quand la visibilité ne permet pas de voir le clocher de Saint-Gildas-de-Rhuys, ce passage peut être pratiqué en passant dans l'Ouest et à la distance indiquée ci-dessus de la roche Er Palaire.

19 En approchant de la tourelle les Sœurs, il suffit d'en passer à 50 ou 100 m dans l'Ouest pour prendre par l'arrière l'alignement à 246°, ou simplement se tenir au Sud de l'alignement de la Pointe du Skeul de Belle-Île par En Dravanteg Vraz à 236°, ce qui fait parer Bonnenn er Rouzès que marquait la tourelle Er Rouzès.

01 **2.2.4.4. Passage de l'Est.** — Après avoir contourné les Grands Cardinaux par l'Est, le Passage de l'Est donne accès à la Baie de Quiberon en passant entre les îles de Hoëdic et de Houat, au Sud, et le Plateau de la Recherche (§ 2.5.1.1), au Nord.

07 **INSTRUCTIONS.**

13 De jour. — Venant du Sud, après avoir contourné par l'Est les Grands Cardinaux, suivre l'alignement du clocher de Quiberon (Loc Maria) par le phare de la Teignouse à 298°, alignement qui fait passer très près (300 m) au Nord du Banc de Houat et d'une zone d'élevage de moules établie et balisée au NNE du rocher la Vieille (§ 2.2.0.5).

19 De nuit. — Pour passer au Sud des dangers du plateau des Cardinaux, tenir le feu de Goulphar à 272° à gauche du feu de Kerdonis : l'alignement de ces feux passe sur la Basse des Cardinaux.

25 Après avoir contourné, par l'Est et par le Nord, le plateau, suivre l'alignement du phare principal de Port Maria par le phare de la Teignouse à 293°.

01 **2.2.5. PORTS ET MOUILLAGES.**

07 *Cartes 7033 et 7141.*

01 **2.2.5.1. Port Maria (Quiberon)** [47° 28,6' N — 3° 07,3' W]. — Ce port est établi sur le côté Ouest d'une anse au Sud de la Presqu'île de Quiberon (vue 2.2.5.1.A). Il est fréquenté par des pêcheurs et par les courriers des îles.

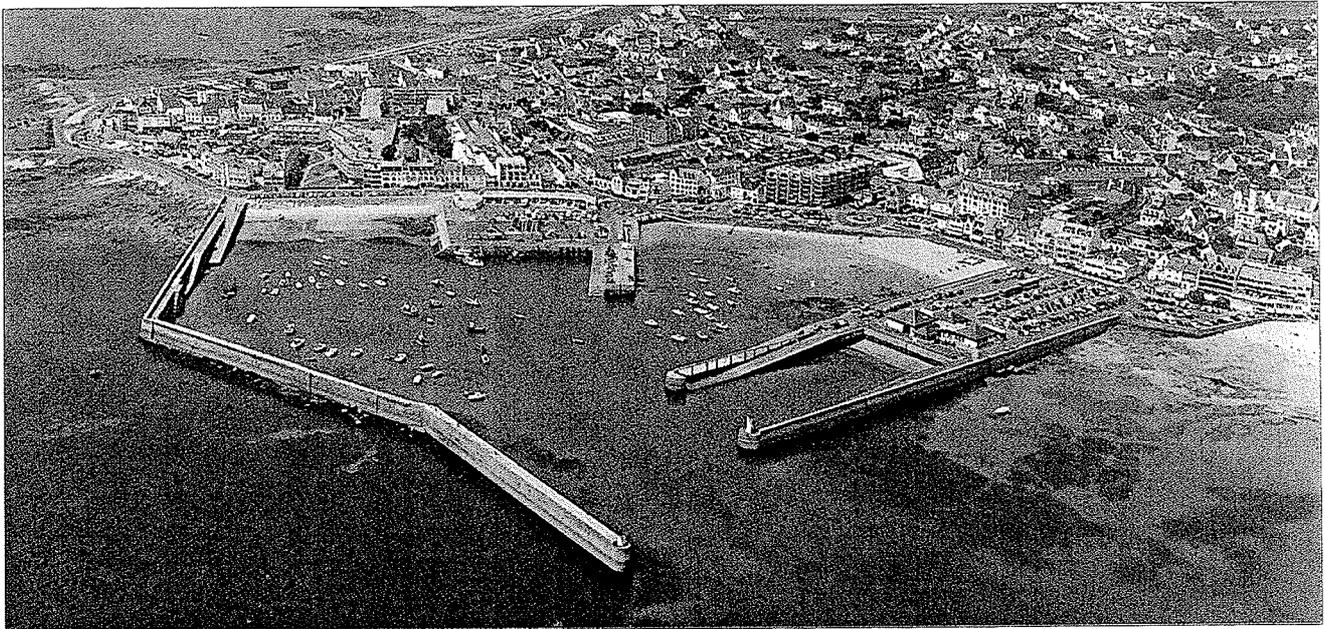
07 **CÂBLES SOUS-MARINS.** — Voir le paragraphe 2.2.1.2.

13 **ACCÈS.** — Suivre l'alignement à 006,5° des deux balises lumineuses établies à l'Est de l'entrée, ce qui fait passer dans l'Ouest, mais tout près, de la **Basse An Tréac'h** marquée par une bouée de danger isolé ; cette route passe ensuite entre la balise latérale bâbord lumineuse **Les Deux Frères** et la balise latérale tribord **Basse Frégate**. Il est recommandé de suivre attentivement l'alignement, surtout en flot ; le courant est alors traversier et porte à l'Est. À proximité de la Basse An Tréac'h, en effet, on peut être drossé sur ce haut-fond juste après avoir dépassé normalement la bouée, dont la chaîne de mouillage est longue. À la hauteur des Deux Frères, il y a peu de courant.

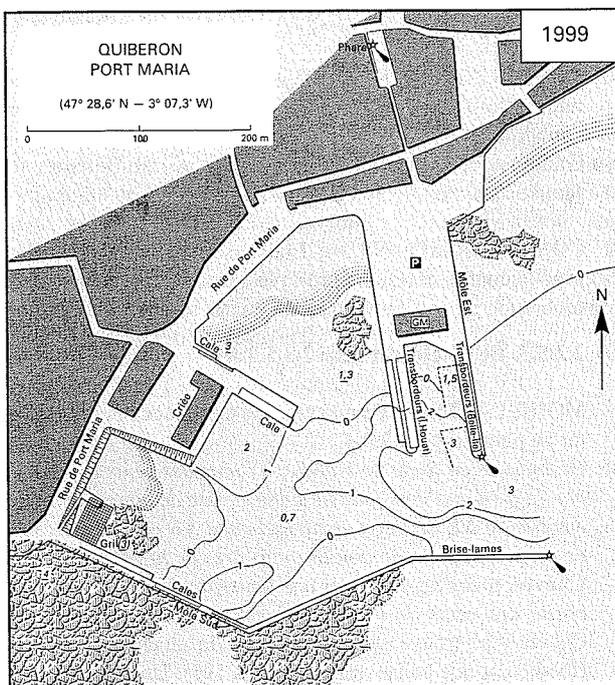
19 Le port est protégé au Sud par un môle prolongé par un brise-lames coudé, et à l'Est par un môle ; leurs musoirs portent chacun une tourelle lumineuse. La passe, ouverte à l'ENE, est large de 70 m et profonde de 3 m. Par grosse houle de SW à SE, le ressac est violent ; la levée à l'entrée est très forte et la passe devient dangereuse. En pareil cas, il est recommandé de ne pas essayer d'entrer et d'aller mouiller à Belle-Île ou à Port Haliguen (§ 2.3.5.1) en attendant l'accalmie.

25 **PORT** (planche 2.2.5.1.B). — Au NNW de la passe, s'étend le terre-plein de la gare maritime, encadré par le môle Est et un môle intérieur ; à la face intérieure du môle Est est accolée une longue cale utilisée par les courriers de Belle-Île. La face du môle intérieur est également munie d'une cale de débarquement en vis-à-vis du môle Est ; elle est utilisée par les courriers de Houat et de Hoëdic.

31 Dans la partie Ouest, un môle central s'appuie sur le flanc Nord d'un terre-plein qui porte la criée. À l'enracinement de ce môle, se trouvent deux cales, l'une accolée à l'extérieur de l'ouvrage, l'autre, plus petite, en bordure de la plage ; à la face Sud du môle est accolée une autre cale, réservée au débarquement du poisson. Les deux terre-pleins sont accostables ; celui de la gare maritime par fonds découvrant de 2 à 2,8 m, celui de la criée par 1,2 m d'eau. La plage de sable, qui s'étend de part et d'autre du terre-plein de la criée, découvre largement à basse mer ; au large de celle-ci, quelques roches découvrent de 1,3 à 1,5 m aux plus basses mers. Le môle Sud et le brise-lames qui le prolonge ne sont accostables que le long des cales ; on trouve 1 m d'eau à l'extrémité de la grande cale.



2.2.5.1.A. — Quiberon. Port Maria. Vue générale, au NW (1997).



2.2.5.1.B. — Quiberon. Port Maria.

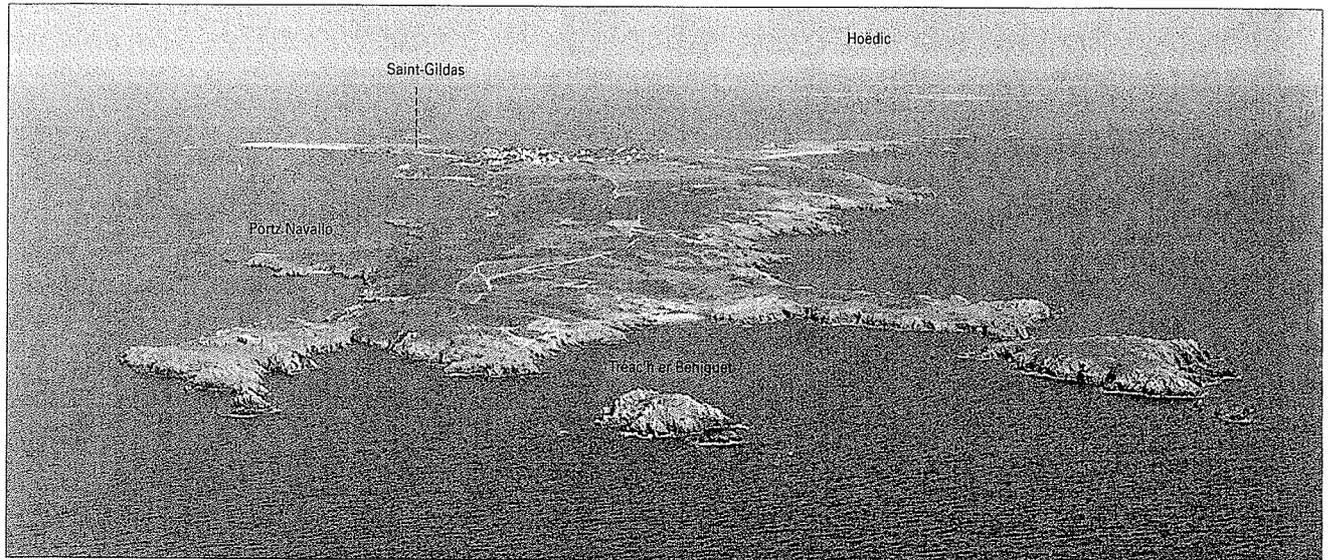
- 37 Les navires de plaisance de passage mouillent au milieu du plan d'eau, parmi les navires de pêche, et débarquent de préférence aux cales jouxtant au Nord le terre-plein de la criée, sinon à celles du môle Sud.
- 43 RESSOURCES: ÉQUIPEMENTS. — Vivres. Combustibles liquides à l'extrémité du môle central ; possibilité de ravitaillement en gazole sous douane. Grue de 1 t sur le quai, en face de la criée. Eau à quai. Sanitaires. Gril de carénage à l'enracinement du môle Sud de la criée.
- 49 RENSEIGNEMENTS. — Département du Morbihan ; commune de Quiberon (§ 2.3.5.1) [concessionnaire de la partie du port située à l'Ouest de la cale des courriers de l'Île de Houat].

- 55 Mairie : à Quiberon (§ 2.3.5.1).
- 61 Criée : tél. : 02.97.30.48.61.
- 67 SNSM : tél. : 02.97.50.27.02.
- 73 Affaires Maritimes : Rue du Pouligner, tél. : 02.97.50.08.71.

01 2.2.5.2. Île de Houat (vue 2.2.5.2.A).

- 07 MOUILLAGES. — On mouille à l'abri des vents de SW, à environ 700 m à l'Est du rocher la Vieille, par 14 à 17 m d'eau, fond de sable, argile et vase de très bonne tenue. On peut mouiller également à 700 ou 800 m au SSW de ce même rocher, à l'abri des vents de SE à l'Ouest par le Sud, par 7 à 9 m d'eau, fond de sable et de coquilles de tenue médiocre. Pour la prise de ces mouillages, il faut prendre garde à la zone de câbles sous-marins à l'Est du rocher (§ 2.2.0.4), au parc à moules et à la zone d'aquaculture établis respectivement au NNE et au SSW de ce rocher (§ 2.2.0.5).
- 13 Les navires de plaisance peuvent mouiller à l'abri également des vents de SW, par 2 à 5 m d'eau, fond de sable parsemé de roches, de bonne tenue, dans la petite baie de **Portz Navallo** à 1 M à l'Ouest du port de Saint-Gildas ou dans la baie suivante, plus à l'Ouest, qui est bordée d'une plage de sable.
- 19 Par vent d'Est, ils peuvent mouiller sur la côte Ouest de l'île, dans l'anse **Tréac'h er Béniguet** qui s'ouvre entre les îles Guric et Seniz. L'accès à ces deux îles est réglementé (§ 2.2.2.2).
- 25 Le mouillage est interdit sur la côte SW (§ 2.1.1.2).

- 31 PORT. — Le port de **Saint-Gildas** (47° 23,6' N — 2° 57,3' W) [vue 2.2.5.2.B] est situé sur la côte Nord et protégé par un brise-lames courbe débordé par des enrochements découvrants et dont l'extrémité porte la tourelle blanche à sommet vert (5 m) d'un feu à secteurs, dont le vert (198°-210°) couvre le rocher la Vieille et le parc à moules au NE de ce rocher. Ce port est abrité de tous les vents, et la tenue y est excellente.
- 37 À l'extérieur du port, un coffre métallique blanc avec l'inscription « Gourinis » en noir, à l'usage des bateaux de la Compagnie Morbihannaise de Navigation, est mouillé à 300 m au NE du feu, sur l'alignement de celui-ci par le rocher la Vieille. Une bouée de corps-mort, réservée aux Vedettes Vertes (Navix), est mouillée à 450 m dans l'Est du feu.



2.2.5.2.A. — Île de Houat. Vue générale, au SE (1998).



2.2.5.2.B. — Île de Houat. Port de Saint-Gildas, au SE (1998).

43 À l'intérieur, on trouve de 2 à 2,5 m d'eau le long du côté Sud du brise-lames. Dans sa partie Sud, le port assèche. En général, les bateaux de pêche s'embossent sur corps-morts au milieu du port ; certains s'embossent l'avant sur corps-mort et l'arrière amarré au brise-lames. Le plan d'eau est bordé par un terre-plein limité côté port par un mur accostable et au pied duquel le fond assèche de 2,5 m. Une cale de débarquement est accolée au brise-lames, le long du tronçon amont.

49 RESSOURCES. — Possibilités réduites de ravitaillement en gazole sous douane et en essence. L'eau, à un robinet public au centre du village, peut être rationnée en été. Toilettes sur le brise-lames.

55 RENSEIGNEMENTS. — Département du Morbihan. La commune Île-d'Houat (390 habitants), rattachée au canton de Quiberon (§ 2.3.5.1), est concessionnaire du port de Saint-Gildas.

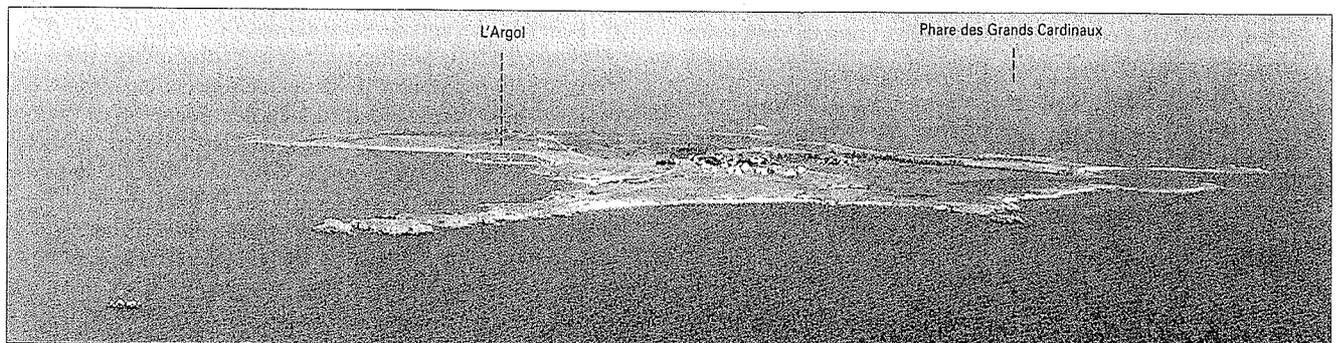
61 Mairie : tél. : 02.97.30.68.04.

67 COMMUNICATIONS. — Liaisons maritimes quotidiennes avec le continent (Quiberon) ; plusieurs fois par jour en été.

01 2.2.5.3. Île de Hoëdic (vue 2.2.5.3.A).

07 MOUILLAGES. — Pour la zone de mouillage interdit, se reporter au paragraphe 2.2.0.4.

13 On mouille en Rade de Hoëdic, à l'abri des vents de Sud à SW, par 13 à 14 m d'eau, fond de sable et vase de bonne tenue, à 1 M environ au NE de Beg Lagad, extrémité NE de l'île. Les navires de plaisance peuvent mouiller plus près de la côte, à terre de la Chèvre, roche signalée par une balise de danger isolé ; on y est abrité des vents de l'Est à l'Ouest par le Sud. La balise « la Chèvre » se trouve sur l'alignement du clocher de l'église de Hoëdic par une balise (mire Ouest) à 195°. Une balise cardinale Nord marque la roche découvrente à l'Ouest de Beg Lagad.



2.2.5.3.A. — Île de Hoëdic. Vue générale, à l'Est (1998).

- 9 PORT DE L'ARGOL (47° 20,7' N — 2° 52,4' W) [vue 2.2.5.3.B].
Le petit port de l'**Argol**, situé sur la côte Nord de l'île, a un plan d'eau d'environ 1 hectare dont la profondeur varie de 2 m à l'entrée à 0,5 m le long de la cale. Il est protégé à l'Ouest par une digue en enrochements dont l'extrémité porte un feu à secteurs sur tourelle blanche à sommet vert (7 m). Il est limité à l'Est par un petit épi de pierres. Ce port est le port d'attache du navire assurant la liaison des îles (Houat et Hoëdic) avec le continent ; un poste de nuit sur pieux métalliques, situé dans le Nord de la cale, est réservé à ce navire.



2.2.5.3.B. — Île de Hoëdic. Port de l'Argol, au SSW (1998).

- 37 PORT DE LA CROIX (47° 20,1' N — 2° 52,4' W) [vue 2.2.5.3.C]. — Le petit port de la **Croix**, asséchant et situé sur la côte Sud, est d'un accès difficile qu'on ne doit pas tenter sans pratique. Ouvert aux vents du large, il est dangereux par grosse houle et il y a du ressac par vents d'Est ou de Sud. En dedans des môles, les posées assèchent de 2,8 m. Ressources très limitées.
- 43 RENSEIGNEMENTS. — Département du Morbihan. Commune de Hoëdic (Hœdic) [140 habitants] rattachée au canton de Quiberon.
- 49 COMMUNICATIONS. — Liaisons maritimes quotidiennes avec le continent et l'Île de Houat.



2.2.5.3.C. — Île de Hoëdic. Port de la Croix, au NNE (1998).

- 25 Une plate-forme en béton, établie le long d'une souille, entre l'extrémité de la cale et le coude du tronçon amont de la digue, porte les installations d'alimentation du port en gazole par navires ravitailleurs.
- 31 Abri précaire par vent de Nord. Ressources très limitées. Possibilités réduites de ravitaillement en gazole sous douane. L'eau peut être rationnée en été.

annexe D

METEOROLOGIE



Service Central d'Exploitation de la Météorologie
42 Avenue Gustave CORIOLIS, 31057 TOULOUSE Cedex

05.61.07.81.75

WHRN40 LFRN 011230
ORIGINE METEO-FRANCE BREST

BMS COTE NR 76

AVIS DE GRAND FRAIS A FORT COUP DE VENT

ZONE MENACEE:

1-ENTRE OUESSANT ET SUD VENDEE:

-LE VENDREDI 2 MAI ENTRE 00 UTC ET 09 UTC

VENT DE SUD ATTEIGNANT 7 BEAUFORT, VIRANT OUEST.

2-ENTRE OUESSANT ET LA RAGUE:

-DU VENDREDI 2 MAI A 06 UTC AU SAMEDI 3 MAI A 00 UTC

VENT DE SUD-OUEST 6 A 7 BEAUFORT FRAICHISSANT 8 A 9 BEAUFORT,

LOCALEMENT 10 BEAUFORT PRES DU COTENTIN, VIRANT OUEST.

INDICATIONS COMPLEMENTAIRES:

VIOLENTES RAFALES EN MANCHE L'APRES-MIDI ET EN SOIREE DE VENDREDI.=

=

**METEO
FRANCE**Service Central d'Exploitation de la Météorologie
42 Avenue Gustave CORIOLIS, 31057 TOULOUSE Cedex

05.61.07.81.75

WHRN40 LFRN 010330
ORIGINE METEO-FRANCE BREST

SMS COTE NR 75

AVIS DE GRAND FRAIS A COUP DE VENT

ZONE MENACEE:

1-ENTRE Ouessant et Sud Vendée:

-LE VENDREDI 2 MAI ENTRE 00 UTC ET 09 UTC

VENT DE SUD 7 BEAUFORT PASSAGEREMENT 8 B VIRANT OUEST.

INDICATIONS COMPLEMENTAIRES:

MENACE DE FORT COUP DE VENT A TEMPETE AVEC VIOLENTES RAFALES EN
MANCHE EN JOURNEE DE VENDREDI.=



Service Central d'Exploitation de la Météorologie
42 Avenue Gustave CORIOLIS, 31057 TOULOUSE Cedex

05.61.07.81.75

NRN40 LFRN 011500
ORIGINE METEO-FRANCE BREST

BMS COTE NR 77 ANNULE ET REMPLACE LE BMS NR 76
AVIS DE GRAND FRAIS A FORT COUP DE VENT

ZONE MENACEE:

1-ENTRE LA HAGUE ET PENMARCH:

-LE VENDREDI 2 MAI ENTRE 00 UTC ET 21 UTC

VENT DE SUD-OUEST ATTEIGNANT 7 BEAUFORT FRAICHISSANT 8 A 9

BEAUFORT, LOCALEMENT 10 BEAUFORT PRES DU COSENTIN, VIRANT OUEST.

2-ENTRE PENMARCH ET L ANSE DE L AIGUILLON:

-LE VENDREDI 2 MAI ENTRE 03 UTC ET 09 UTC

VENT DE SUD FRAICHISSANT 7 BEAUFORT, PASSAGEREMENT 8 BEAUFORT,

VIRANT RAPIDEMENT OUEST.

INDICATIONS COMPLEMENTAIRES:

VIOLENTES RAFALES EN MANCHE DANS L'APRES-MIDI ET LA SOIREE DE
VENDREDI.=

=



WHRN40 LFRN 020330
ORIGINE METEO-FRANCE BREST

LES COTE NR 78 ANNULE ET REMPLACE LE BMS NR 77

AVIS DE GRAND FRAIS A FORT COUP DE VENT

ZONE MENACEE:

1-ENTRE LA HAGUE ET PENMARCH:

-LE VENDREDI 2 MAI ENTRE 00 UTC ET 21 UTC

VENT DE SUD-OUEST FRAICHISSANT 8 A 9 BEAUFORT AVEC MENACE DE 10
BEAUFORT PRES DU COTENTIN, ET VIRANT OUEST.

2-ENTRE PENMARCH ET BELLE-ILE:

-LE VENDREDI 2 MAI ENTRE 03 UTC ET 09 UTC

VENT DE SUD-OUEST FRAICHISSANT 7 BEAUFORT, VIRANT RAPIDEMENT OUEST.

INDICATIONS COMPLEMENTAIRES:

VIOLENTES RAFALES ET MER GROSSE EN MANCHE.

=
=



Service Central d'Exploitation de la Météorologie
42 Avenue Gustave CORIOLIS, 31057 TOULOUSE Cedex

05.61.07.81.75

WHRN40 LFRN 020600
ORIGINE METEO-FRANCE BREST

BMS COTE NR 79 ANNULE ET REMPLACE LE BMS NR 78
AVIS DE GRAND FRAIS A FORT COUP DE VENT

ZONE MENACEE:

1-ENTRE LA HAGUE ET PENMARCH:

EN COURS JUSQU'AU VENDREDI 2 MAI A 21 UTC

VENT DE SUD-OUEST 8 A 9 BEAUFORT AVEC MENACE DE 10 BEAUFORT PRES DU
COTENTIN VIRANT OUEST.

2-ENTRE PENMARCH ET L'ANSE DE L'AIGUILLON

EN COURS JUSQU'AU VENDREDI 2 MAI A 18 UTC

VENT DE SUD-OUEST FRAICHISSANT 7 BEAUFORT VIRANT RAPIDEMENT OUEST.

INDICATIONS COMPLEMENTAIRES:

VIOLENTES RAFALES ET MER GROSSE EN MANCHE.

=

=