



Rapport d'enquête technique

***LA TROUPE 19<sup>EME</sup> PARIS  
DES GUIDES ET SCOUTS  
D'EUROPE***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# Rapport d'enquête technique

## **INCIDENT**

**SURVENU LE 24 JUILLET 2005  
DANS LA RADE DE BREST**

à

***LA TROUPE 19EME PARIS  
DES GUIDES ET SCOUTS  
D'EUROPE***

## Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 et du décret n°2004-85 du 26 janvier 2004 relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, 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 *BEA*mer 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

<b>1</b>	<b>CIRCONSTANCES</b>	<b>Page 7</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTE</b>	<b>Page 7</b>
<b>3</b>	<b>NAVIRES</b>	<b>Page 9</b>
<b>4</b>	<b>COMPOSITION DE LA TROUPE</b>	<b>Page 12</b>
<b>5</b>	<b>CHRONOLOGIE</b>	<b>Page 14</b>
<b>6</b>	<b>FACTEURS DU SINISTRE</b>	<b>Page 16</b>
<b>7</b>	<b>CONCLUSION</b>	<b>Page 19</b>
<b>8</b>	<b>RECOMMANDATION</b>	<b>Page 20</b>

## ANNEXES

- A** Décision d'enquête
- B** Cartes de courant
- C** Cartographie

## Liste des abréviations

<b>AGSE</b>	:	Association des Guides et Scouts d'Europe
<b>CROSS</b>	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
<b>DDJS</b>	:	Direction régionale et départementale de la jeunesse et des sports
<b>SITREP</b>	:	SITuation REPort
<b>SNSM</b>	:	Société Nationale de Sauvetage en Mer
<b>UTC</b>	:	Temps Universel Coordonné (Universal Coordinated Time)
<b>tx</b>	:	Tonneaux
<b>VHF</b>	:	Ondes radio à très haute fréquence ( <i>Very High frequency</i> )
<b>VSAV</b>	:	Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes

# 1 CIRCONSTANCES

Le dimanche 24 juillet 2005, une troupe de scouts marins de la Troupe 19<sup>ème</sup> PARIS, embarquée sur quatre embarcations à voile et avirons non pontées de 8 mètres et un bateau pneumatique semi-rigide de sécurité, sort vers 14 heures de l'Aulne, qui se jette dans la partie Sud-Est de la rade de Brest, pour se rendre à Moulin-Mer, à l'embouchure de la rivière de l'Hôpital-Camfrout, de l'autre côté de la rade ; il y a un vent frais de Sud-Ouest, et un début de courant de flot de marée de vive-eau.

Vers 16 heures, perdant l'abri de la presqu'île de Landévennec, les voiliers se trouvent dans une mer hachée et ne peuvent contrer les effets conjugués du vent et du courant de marée.

Une des quatre embarcations est prise en remorque par le bateau de sécurité, une autre peut s'amarrer à couple d'un voilier mouillé sur un corps-mort, et les deux dernières dérivent vers la terre et mouillent au moment de s'échouer.

Un témoin à terre avertit le CROSS CORSEN par téléphone, qui engage immédiatement des moyens aériens, nautiques et terrestres.

Il n'y a eu ni blessés, ni dégâts matériels.

# 2 CONTEXTE

## Contexte de l'activité

La Troupe 19<sup>ème</sup> PARIS est une troupe de scouts marins faisant partie du Groupe 3<sup>ème</sup> Marine PARIS, des GUIDES et SCOUTS d'Europe.

La troupe comporte cinq patrouilles, chacune placée sous la responsabilité d'un chef de patrouille. Les jeunes composant les patrouilles sont appelés *éclaireurs* et sont âgés de 12 à 17 ans.

L'encadrement direct est assuré par un chef de troupe et des assistants au chef de troupe, leur âge allant de 18 à 23 ans. Un responsable supervise à distance les activités de la troupe et en assure l'organisation. Tous sont bénévoles.

Chaque année, la troupe effectue des camps. Celui en cours en juillet 2005 comporte deux activités : « Exploration » du 13 au 23 juillet, et « Navigation » du 24 au 29 juillet. De ce fait, la troupe s'est regroupée à Landévennec le 23 juillet 2005, en fin d'après-midi. La troupe effectue deux stages « navigation » de cinq jours par an, l'un à Pâques et l'autre l'été.

Les bateaux ont été pris en charge le 23 juillet. Pour la journée du 24 juillet 2005, la journée « navigation » prévue à la feuille d'autorisation d'activités nautiques consiste en une prise en main des bateaux, un exposé sécurité et une navigation vers Moulin-Mer. Il est prévu de faire des navigations de jour dans la rade de Brest, avec bivouac le soir, les jours suivants.

### Contexte réglementaire

Les Guides et Scouts de France sont régis par un certain nombre de textes encadrant leur activité :

- Décret n° 2002-571 du 22 avril 2002 relatif à *l'agrément des associations de jeunesse et d'éducation populaire* ;
- Décret n° 2002-883 du 03 mai 2002 relatif à *la protection des mineurs à l'occasion des vacances scolaires, des congés professionnels et des loisirs* ;
- Arrêté du 09 février 1998 relatif aux *garanties d'encadrement, de technique et de sécurité dans les établissements d'activités physiques et sportives qui dispensent un enseignement de la voile* ;
- Arrêté du 21 mars 2003 *fixant les titres et diplômes permettant d'exercer les fonctions d'animation et de direction en centres de vacances et de loisirs* ;
- Arrêté du 20 juin 2003 *fixant les modalités d'encadrement et les conditions d'organisation et de pratique de certaines activités physiques dans les centres de vacances et les centres de loisirs sans hébergement* ;
- Un document intitulé *activités de scoutisme et protection des mineurs* a été établi par le Ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative et la Fédération du scoutisme français, pour adapter les dispositions réglementaires aux spécificités du scoutisme.

L'Association des Guides et Scouts d'Europe est agréée par le Ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative, comme association nationale de jeunesse et d'éducation populaire (agrément en date du 18 mars 2004).

Sur le plan réglementaire, les camps scouts sont définis comme centres de vacances. La Troupe 19<sup>ème</sup> PARIS étant domiciliée à Paris, le responsable en charge de cette

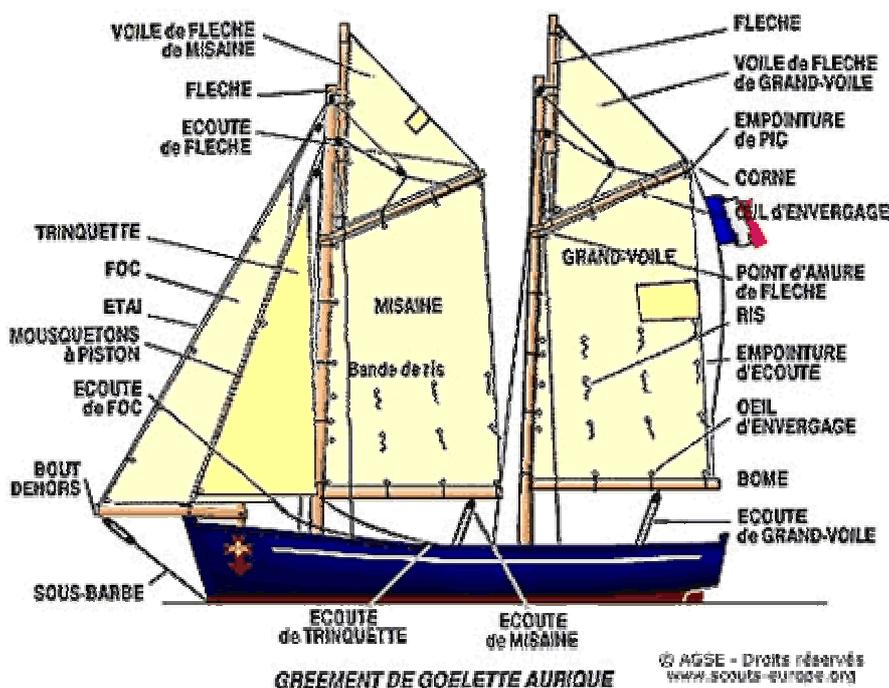
troupe a fait une déclaration de centre de vacances (modèle CERFA n° 12175\*01) à la direction régionale et départementale de la jeunesse et des sports de Paris-Ile-de-France (DDJS), qui en a accusé réception le 28 juin 2005, ce qui vaut autorisation. Une fiche complémentaire a été adressée à la DDJS le 07 juillet 2005 pour confirmer le nombre de scouts mineurs, et le détail de l'encadrement, avec noms, dates de naissance et qualifications.

### 3 NAVIRES

La troupe est répartie sur quatre embarcations à voiles et un bateau semi-rigide de sécurité.

- Les embarcations à voiles

Les embarcations utilisées par l'AGSE sont principalement des bateaux du type « Loup de Mer », canots de 8 mètres lestés à gréement goélette aurique. Sauf le *PEN AR VIR*, acquis en 2003, elles ont été achetées en 2004 par l'AGSE au Domaine, en provenance du Centre d'Instruction Naval de Brest (Marine Nationale).



Le descriptif particulier de chaque bateau est donné par le tableau suivant :

Nom	Port et n° d'immatriculation	Année de construction
<b>MENGAN</b>	BR C 39194	1977
<b>PORTZIC</b>	BR C 39192	1978
<b>PENFELD</b>	BR B 93176	1980
<b>PEN AR VIR</b>	BR B 93172	1980

Les caractéristiques générales communes aux quatre embarcations sont les suivantes :

- Longueur hors tout : 7,65 m (sans bout-dehors);
- Largeur hors tout : 2,37 m (au maitre-bau);
- Tirant d'eau moyen : 0,80 m ;
- Jauge brute : 2,22 tx ;
- déplacement : 1,450 tonne ;
- Construction : polyester / epoxy ;
- Réserve de flottabilité : par caissons étanches ;
- Gréement : goélette aurique ;
- Surface de voilure : 28,00 m<sup>2</sup> ;
- Avirons : 6 ;
- Chantier de construction : Plastique de l'Ouest  
(Locmiquelic, Morbihan) ;
- Catégorie de navigation : 6<sup>ème</sup>.

La catégorie de navigation est la sixième, ce qui correspond à une navigation à moins de deux milles d'un abri, sans limitation liée aux conditions météorologiques.

Les quatre voiliers ont fait l'objet d'une vérification annuelle le 18 juin 2005 par un responsable du Groupe 1° marine LANDERNEAU, de l'AG SE. Les procès-verbaux des visites témoignent d'un bon état général des quatre bateaux. Ils mentionnent les travaux d'entretien effectués, les dates des derniers carénages, ainsi que l'inventaire du matériel d'armement et de sécurité. On peut constater que les quatre bateaux ont passé l'hiver à sec sous hangar, et ont été mis à flot et remâtés au début de l'été.

Il y est spécifié que la navigation pratiquée doit être diurne, en rade de Brest uniquement, par vent strictement inférieur à 20 nœuds conformément aux règles de l'AGSE.

Le matériel d'armement comprend, entre autres, six avirons, huit brassières de sauvetage et une ancre de 10 kg avec 30 mètres de chaîne de 8mm.

Les procès-verbaux indiquent enfin les références de l'assurance couvrant l'activité nautique (responsabilité civile, défense pénale et recours, frais de retirement, frais de sauvetage et recherche en mer).

- Le canot de sécurité

Il s'agit d'un bateau pneumatique semi-rigide, immatriculé TL 811127, répondant au nom de *JAMBOREE*. Ses principales caractéristiques sont les suivantes :

- **Marque** : **Marshall ;**
- **Type** : **S 70 ;**
- **Longueur hors tout** : **4,87 m ;**
- **Largeur** : **2,15 m ;**
- **Jauge** : **1,63 ;**
- **Catégorie de navigation** : **5<sup>ème</sup> ;**
- **Année de construction** : **1991 ;**
- **Motorisation** : **un moteur hors-bord à essence ;**
- **Marque du moteur** : **YAMAHA 58 ;**
- **Puissance** : **29,44 kW (40 cv) .**

Les enquêteurs du BEAmer n'ont pas eu d'informations sur les visites d'entretien et de sécurité de ce bateau.

A leur connaissance, il n'y a pas de moyen de communication entre le bateau de sécurité et les voiliers.

## 4 COMPOSITION DE LA TROUPE

La troupe comprend vingt-neuf personnes : vingt-quatre mineurs, éclaireurs et chefs de bord, encadrés par cinq personnes majeures : un chef de troupe et quatre assistants chef de troupe.

### 4.1 Répartition de la troupe sur les bateaux

La répartition des cinq patrouilles sur les quatre « loups de mer » et le canot pneumatique de sécurité a été faite de la façon suivante :

✓ Canot pneumatique

Le chef de troupe et deux assistants chef de troupe.

✓ Loups de mer

Patrouille **Albatros** : 1 assistant chef de troupe  
1 chef d'équipage  
4 éclaireurs

Patrouille **Goéland** : 1 assistant chef de troupe  
1 chef d'équipage  
4 éclaireurs

Patrouilles **Panthère** et **Cormoran**  
2 chefs d'équipage  
6 éclaireurs

Patrouille **Orque** : 1 chef d'équipage  
5 éclaireurs

Il n'a pas été possible de déterminer sur quels bateaux se trouvaient les patrouilles, sauf pour l'**Orque**, qui se trouvait sur le *PEN AR VIR*, mais cela n'a aucune incidence sur le déroulement des événements, les bateaux étant identiques, en bon état général et équipés identiquement.

## 4.2 Composition et qualifications

### Le chef de troupe et les assistants chefs de troupe

Les fonctions de direction du camp sont confiées au chef de troupe, titulaire d'une licence de chef 2<sup>ème</sup> degré Guides et Scouts d'Europe, reconnue par l'arrêté du 21 mars 2003 pour exercer les fonctions d'animation et de direction en centres de vacances et de loisirs, pris en application du décret n°2002-883 du 3 mai 2002. Il a plus de 21 ans, ce qui est requis par l'article 19 de ce même décret.

Le chef de troupe possède également un diplôme de Moniteur Fédéral « Voile » délivré par la Fédération Fédérale de Voile, ce qui lui permet d'assurer les fonctions d'encadrement pour les activités de voile à moins de deux milles d'un abri, suivant les termes de l'annexe XIX de l'arrêté du 20 juin 2003.

Il est titulaire enfin d'une carte mer, lui permettant de piloter de jour les bateaux à moteur d'une puissance comprise entre 4,5 kW et 37 kW jusqu'à cinq milles d'un abri.

Deux assistants au chef de troupe sont titulaires d'une licence de chef 1<sup>er</sup> degré Guides et Scouts d'Europe, leur permettant d'exercer les fonctions de direction et d'animation suivant l'arrêté du 21 mars 2003; le troisième possède une attestation de capacité d'assistant, délivrée le 05 février 2005 pour l'année en cours.

L'article 18 du décret n° 2002-883 du 3 mai 2002 fixe dans son article 18 le nombre d'animateurs dans les camps de vacances à un animateur pour douze mineurs de six ans et plus, le directeur étant inclus dans le nombre d'animateurs. La troupe est encadrée par un directeur et trois assistants certifiés, pour vingt-quatre stagiaires.

Le quatrième assistant au chef de troupe a été désigné en dehors de l'encadrement réglementaire en raison de ses qualifications en voile (skipper des Glénans).

### Les chefs d'équipage et les éclaireurs

Les chefs d'équipage sont désignés par le chef de troupe en raison de leur ancienneté, leur maturité et leurs connaissances en voile. Certains éclaireurs n'ont de connaissances en voile que par les camps de scouts, mais un certain nombre pratiquent la voile en famille.

### 4.3 Aptitude physique

Tous les chefs d'équipage et éclaireurs présentent avant le camp un certificat médical de non-contre-indication à la pratique des sports nautiques.

Un jeune précédemment victime d'une entorse avait des béquilles. Ayant eu l'autorisation d'un médecin, il a embarqué avec la patrouille **Orque**, mais ne devait pas participer aux manœuvres du bateau. Dans la même patrouille, un jeune souffrait d'un genou à cause d'une malformation de croissance.

Les éclaireurs ont également fourni une attestation de natation 50 mètres nage libre, conformément à l'article 3 de l'arrêté du 9 février 1998. Mais ils ne possédaient pas de d'attestation de *test préalable à la pratique des activités aquatiques et nautiques en centre de vacances et de loisirs* (« test anti-panique »), requis par l'arrêté du 20 juin 2003, annexe I.

## 5 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

- Le **24 Juillet 2005 en début d'après-midi**, la troupe embarque sur les bateaux. Le chef de troupe consulte par téléphone portable METEO CONSULT, pour connaître le bulletin météorologique valable pour l'après-midi. Selon ses dires, des vents de 18 à 23 nœuds (force 5 à 6) de Sud/ Sud-Ouest étaient annoncés à Brest, et pour lui ne présentaient pas de risque pour la navigation sur la route qu'il devait effectuer. Après avis des assistants et chefs d'équipage, il est décidé d'appareiller sous foc et trinquette seuls, et avec les avirons. Il est également décidé d'annuler la sortie en mer prévue le lendemain, au départ de Moulin-Mer, en raison des conditions météorologiques.
- Aux environs de **14h00**, les jeunes embarquent à bord des quatre goélettes et appareillent du port de Landévennec au niveau du cimetière à bateaux (Sud de la presqu'île de Landévennec), accompagnés du canot semi-rigide de sécurité sur lequel ont pris place le chef de troupe et deux assistants chefs de troupe
- Les premières manoeuvres dans le port et la sortie du port se déroulent sans incident, à l'aviron et sous les voiles d'avant, puis la navigation se déroule sans encombre conformément aux directives du chef de troupe ; le bateau de sécurité est en tête du groupe. Le vent est entre Sud et Sud-Sud-Ouest avec des rafales, et la mer est calme.

- Vers **14h30**, entre la bouée de couleur verte n°9 et la bouée de couleur rouge n°18, les navires se situent à l'ouvert de la rade de Brest et se trouvent confrontés à un vent forcissant à force 6 et passant à l'Ouest/ Sud-Ouest, en même temps que se fait la renverse du courant de marée. La mer devient hachée.
- L'un des bateaux, l'**Albatros**, commence à dériver vers la terre, et le bateau de sécurité le prend en remorque pour le ramener au centre du chenal. Vers **15h30**, le bateau repart à la dérive et va s'amarrer à couple d'un voilier amarré sur un corps mort dans l'anse du Traon.
- Le chef de troupe dit aux bateaux de mouiller dans l'anse du Traon en attendant son retour, et prend en remorque le **Panthère / Cormoran** pour le mettre sur un corps mort à Moulin-Mer, lieu de destination. Le voilier étant en sécurité vers **16h15**, le canot retourne chercher les autres.
- Le **Goéland**, qui a une annexe à la traîne, utilise cette dernière pour mouiller dans l'axe du vent en éloignant l'ancre du bateau, pendant que deux équipiers, aidés par un témoin, sont à l'eau à mi-taille et maintiennent le bateau dans le lit du vent. Ils remontent à bord dès que le bateau est stabilisé, et les voiles sont affalées. Le bateau de sécurité vient les prendre en remorque jusqu'à un corps mort à 200 mètres.
- L'**Orque** continue à dériver vers le nord-ouest et mouille à la limite de l'échouage dans l'anse de Troaon, après avoir talonné sur des rochers. Il se dégage avec le flot, en poussant sur les avirons et en tirant sur la ligne de mouillage.
- A **15h56**, un témoin signale au CROSS Corsen des embarcations à voile en difficulté.
- A **16h01**, le CROSS demande l'intervention des sapeurs pompiers et des gendarmes terrestres.
- A **16h05**, un message PAN est diffusé.
- A **16h12**, la vedette *RESEDA* de la Gendarmerie Maritime se rend sur zone.
- A **16h30**, les pompiers venus par l'hélicoptère de la Sécurité Civile Dragon 29 et à pied évacuent l'équipage de l'**Orque** à pied. Quatre jeunes sont envoyés à l'hôpital : l'un qui souffrait d'une entorse, l'autre d'une malformation, antérieure à cette journée ; les deux autres, qui s'étaient égratignés sur les rochers.

- A **16h52**, liberté de manoeuvre est donné aux diverses unités présentes sur zone.

## **6 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, conformément à la résolution OMI A. 849 (20) modifiée par la résolution A . 884 (21).

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- **facteurs naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteur humain ;**

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.

## 6.1 Facteurs naturels

Le bulletin de prévision météorologique à 06 heure U.T.C., établi par METEO-FRANCE, prévoit pour l'après-midi du 24 juillet 2005 un vent de Sud-Ouest 4 à 5 Beaufort avec rafales, atteignant passagèrement 6 Beaufort en Iroise et entrée de Manche. Le même bulletin donne comme temps observé à 09 heures U.T.C. à Ouessant : Vent d'Ouest-Sud-Ouest 19 nœuds, rafales à 29 nœuds.

Les prévisions de METEOCONSULT, telles que rapportées par le chef de troupe, sont, pour Brest, un vent de Sud-Sud-Ouest de 18 à 23 nœuds.

Les conditions météorologiques sur zone relevées sur le journal de navigation du patrouilleur *RESEDA* au moment de son intervention sont: vent W/WS 4/5, mer 3/4 hachée.

En réalité, le vent frais de secteur Sud-Ouest a tendance à pousser vers l'Ouest entre Landévennec et Daoulas, suivant l'orientation de l'extrémité Sud-Est de la rade de Brest. Mais contournant la presqu'île de Landévennec, il paraît plus Sud-Sud-Ouest au sortir de l'Aulne.

Les Instructions Nautiques indiquent que, par vent de SW établi, l'Aulne a une surcote de 20 à 30 centimètres. Elles indiquent aussi que le courant de flot s'établit à Landévennec à – 0500 PM BREST.

Le 24 juillet 2005, la BM BREST est à 14h20 et la PM BREST à 20h22 pour un coefficient de 99.

Quittant vers 14 heures le cimetière de bateaux de Landévennec, situé sur la partie sud de la presqu'île de Landévennec et abrité par elle, la troupe a donc descendu l'Aulne aux allures portantes. Etant sensiblement 6 heures avant la pleine mer de Brest, il y a un courant de jusant, portant dans le sens de la rivière et amplifié par l'effet de surcote due au vent.

Après 15 heures, les bateaux quittent l'abri de la presqu'île : le vent pousse vers l'Ouest en forçant, les bateaux se trouvent par vent de travers, puis au près sous foc et trinquette, donc avec tendance à l'abattée. En même temps, le courant de flot s'établit, portant d'abord au Sud-Est, puis carrément à l'Est au fur et à mesure que les bateaux vont vers le Nord-Ouest ; en même temps, il gagne en intensité, passant de 0,2 à 0,8 nœud en une heure. La mer devient hachée (voir annexe B, cartes de courant de 6h à 4h avant la pleine mer de Brest).

Les effets du vent, de la houle et du courant s'accumulant sur des bateaux préparés pour une navigation allant des allures portantes au près bon plein, n'ont pu être contrés.

La conjugaison des effets du vent de secteur Sud-Ouest et du courant de flot apparaissant au moment où les bateaux quittaient l'abri de la presqu'île de Landévennec constitue donc le **facteur déterminant** des échouements.

L'atlas des courants de marée (ouvrage 560-UJA du SHOM) montre clairement qu'un départ pris cinq heures après la précédente pleine mer, c'est-à-dire vers 13 heures, permettait de s'allier un courant de jusant favorable tout au long du trajet de l'Aulne à Moulin-Mer (voir annexe B, cartes de courant 6h et 5h après la pleine mer de Brest).

Ce n'est donc pas la force du vent en elle-même qui est la cause de l'incident : il faut y ajouter l'effet de la marée.

## 6.2 Facteurs matériels

Aucune défaillance matérielle n'a été relevée par les enquêteurs du *BEA*mer. Des témoins ont dit que le moteur du bateau de sécurité avait des ratés, ceci n'a pas pu être corroboré.

## 6.3 Facteur humain

La sortie du 24 juillet 2005 de la troupe était la première de l'été : il fallait donc faire une première prise en main du matériel dont le maniement, de par son acquisition relativement récente, n'était pas forcément familier à tous. Pour tenir compte de cet état de fait, le chef de troupe a réparti l'encadrement sur l'ensemble des embarcations, de manière à n'avoir qu'un canot avec seulement un chef d'équipage, mais dont l'expérience était démontrée, puisqu'il devait passer le brevet de patron de bord.

Tous les membres de la troupe portaient une brassière de sauvetage depuis le départ, en application des consignes données.

Le chef de troupe, en faisant naviguer les bateaux sous foc et trinquette seuls, a fait preuve de prudence, en anticipant sur la force du vent prévisible au sortir de l'abri de la presqu'île de Landévennec. Il évitait aussi de naviguer sous misaine ou grand-voile, ce qui aurait nécessité

de prendre des ris, opération pouvant s'avérer délicate pour des équipes pas encore amarinées, et aurait nécessité une navigation plus précise, notamment dans les rafales de vent.

Lorsqu'il a constaté que les canots ne pouvaient étaler le vent et le courant, il leur a enjoint de mouiller ou de prendre un corps mort en attendant leur remorquage, ce qui était la seule solution possible.

Cette manœuvre a été faite correctement et dans le calme par les trois canots concernés .

## **7 CONCLUSION**

L'après-midi du 24 juillet 2005 consistait pour les scouts marins à traverser la rade de Brest de Landévennec à Moulin-Mer, ce transit servant en même temps de prise en main de bateaux lestés à gréement aurique dont le maniement peut ne pas être familier même à des gens expérimentés dans la manœuvre de gréements marconi. La force du vent ne peut être considérée à elle seule comme la cause de l'incident, mais sa conjugaison avec l'apparition du courant de flot et d'une mer hachée est à l'origine de la dérive des bateaux les empêchant de tenir leur route. Un départ une heure plus tôt, pour bénéficier d'un courant de jusant sensiblement parallèle aux routes suivies et dans leur direction, aurait permis de faire le trajet sans problème.

Les bateaux paraissent en bon état, l'encadrement de la troupe bien assuré, et les mesures prises après le constat que les bateaux ne pouvaient remonter le vent et le courant, adéquates. Depuis le départ, tous les membres de la troupe ont porté une brassière, comme prescrit par le chef de troupe.

La dérive des bateaux vers la terre et leur sécurisation par mouillage ou prise de corps-mort et remorquage par le bateau de sécurité est devenue incident lorsqu'elle a été perçue par des témoins à terre, fort bien intentionnés au demeurant, comme une situation dangereuse et non maîtrisée : les bateaux n'étaient pas groupés, l'un se déséchouait en poussant sur ses avirons, il y avait des équipiers à l'eau jusqu'à mi-taille, le canot de sécurité partait vers l'Ouest avec un bateau en remorque, puis allait de bateau en bateau.

Lorsque le CROSS CORSEN a été informé de la situation par ces témoins, il a, à juste titre, engagé des moyens importants sur place, aériens, nautiques et terrestres, pour mettre à l'abri les équipages.

Les secours sur place ont rencontré quelques difficultés : il leur a fallu convaincre les scouts de quitter leurs embarcations, et surtout s'assurer du nombre exact de personnes impliquées, ce qui a été rendu difficile par leur dispersion entre Moulin-Mer et Traon.

A la suite de leur enquête sur cet incident, les enquêteurs du *BEA*mer n'ont pas d'observation particulière à formuler quant à l'application de la réglementation.

## **8 RECOMMANDATION**

- 8.1** Ils recommandent à l'association organisatrice de veiller à mieux prendre en compte les effets de marée ou de courantologie en cas de navigation en eaux resserrés (goulets, estuaires etc...).

===+++===

## **LISTE DES ANNEXES**

- A. Décision d'enquête**
- B. Cartes de courant**
- C. Cartographie**

**Décision d'enquête**

Paris, le 25 JUIL. 2005  
N/réf. : BEAmer/IGSAM/MTETM

000136



DÉCISION

**Le directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;**

- Vu** la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu** le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu** l'arrêté ministériel du 17 février 2004 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** l'arrêté ministériel du 24 février 2004 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le message SITREP Nr 382 / Unique du CROSS Corsen en date du 24 juillet 2005.

DECIDE

**Article 1 :** En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant les difficultés survenues à un groupe de 24 enfants encadrés par 4 moniteurs et embarqués sur plusieurs embarcations, par vent frais en rade de Brest le 24 juillet 2005.

**Article 2 :** Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que ces événements comportent pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables et notamment la résolution A.849 (20).

Ministère des Transports,  
de l'Équipement,  
du Tourisme  
et de la Mer

BEAmer

Tour Pascal B  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24  
télécopie : 33 (0) 1 40 81 38 42  
Bea-Mer@equipement.gouv.fr

pour le Directeur,

L'administrateur en chef  
de 1<sup>ère</sup> classe des affaires maritimes  
Germain VERLET p.i.

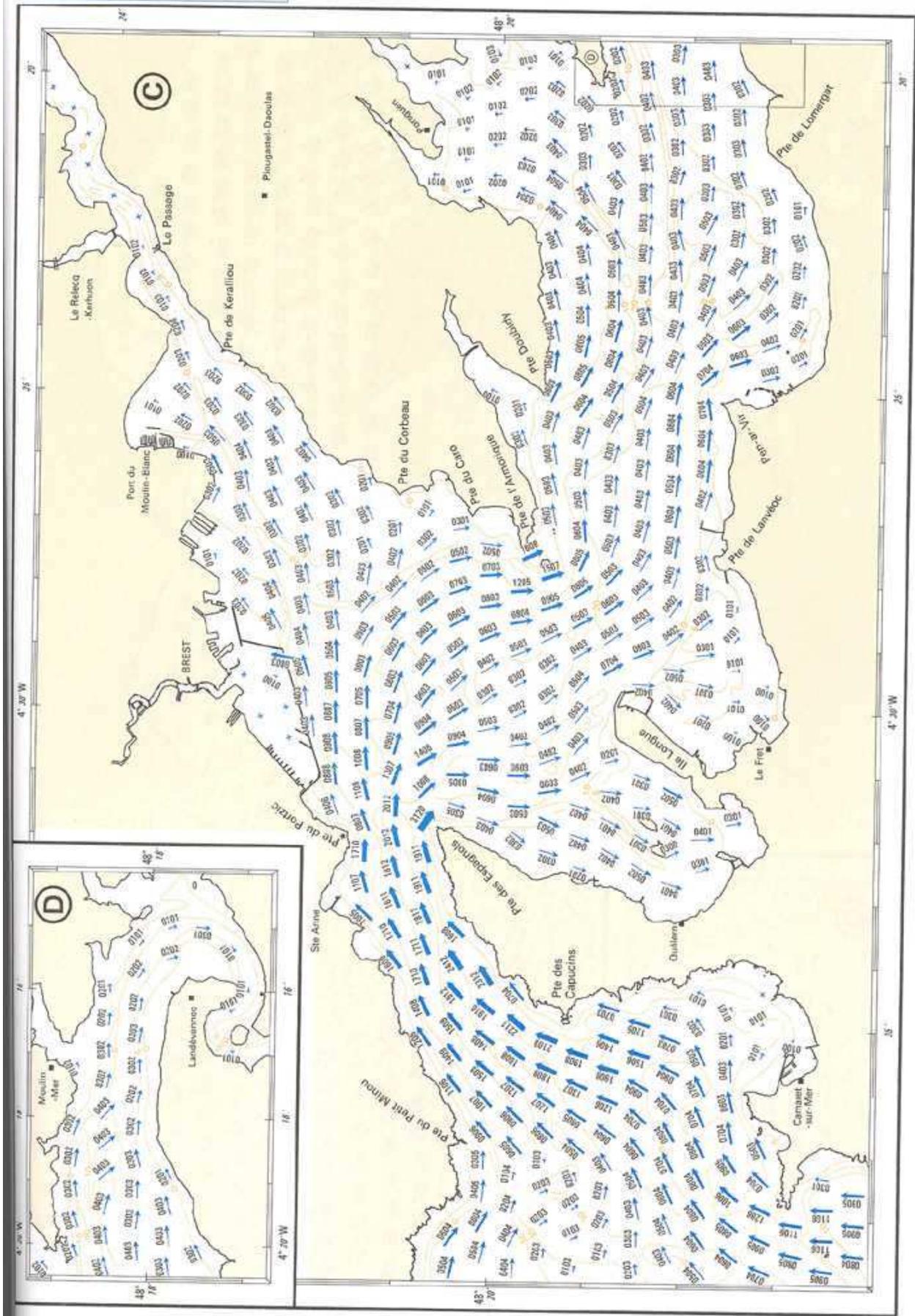


**Cartes de courant**



5h AVANT PM BREST

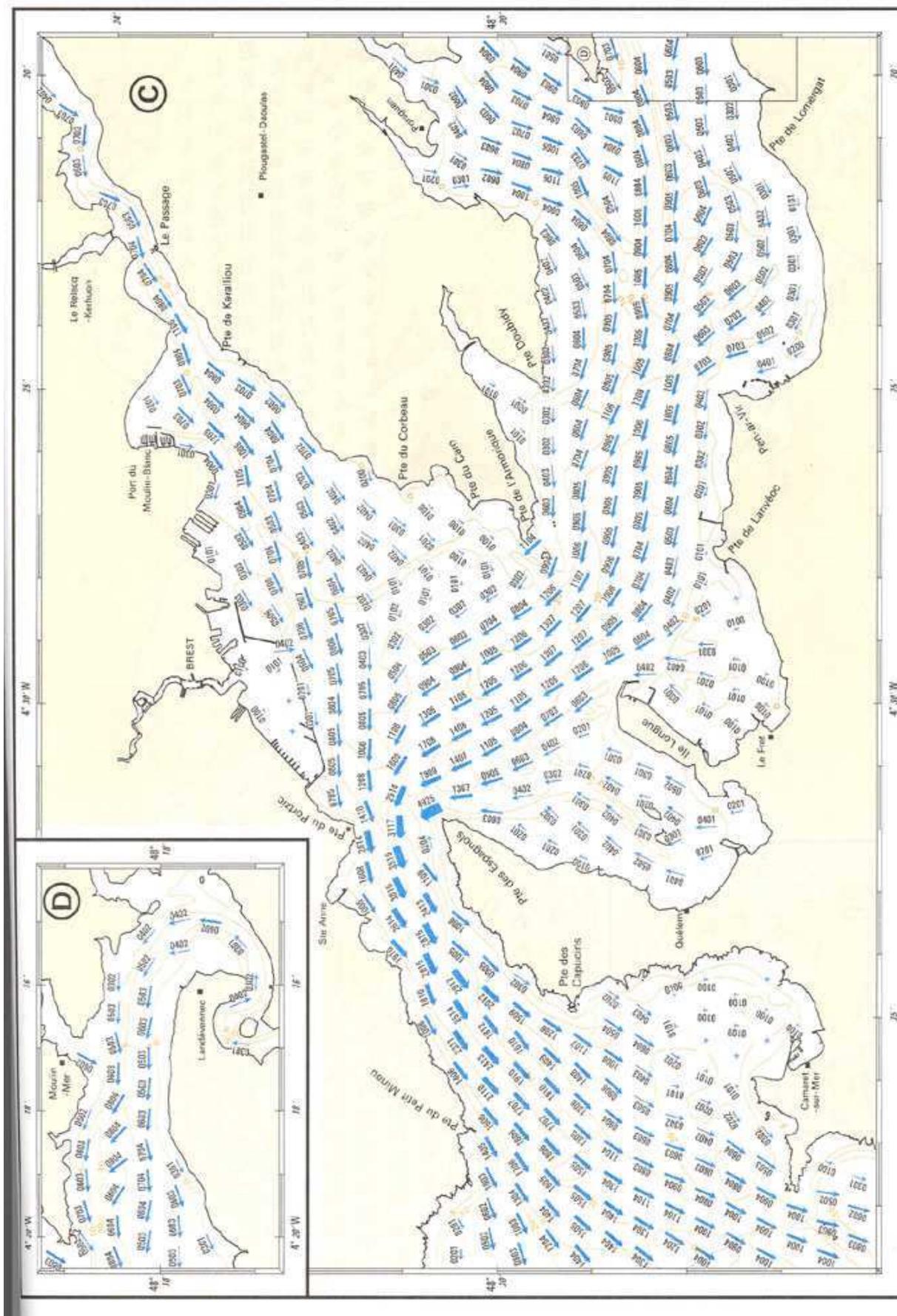
= 15h22 le 24 juillet 2005





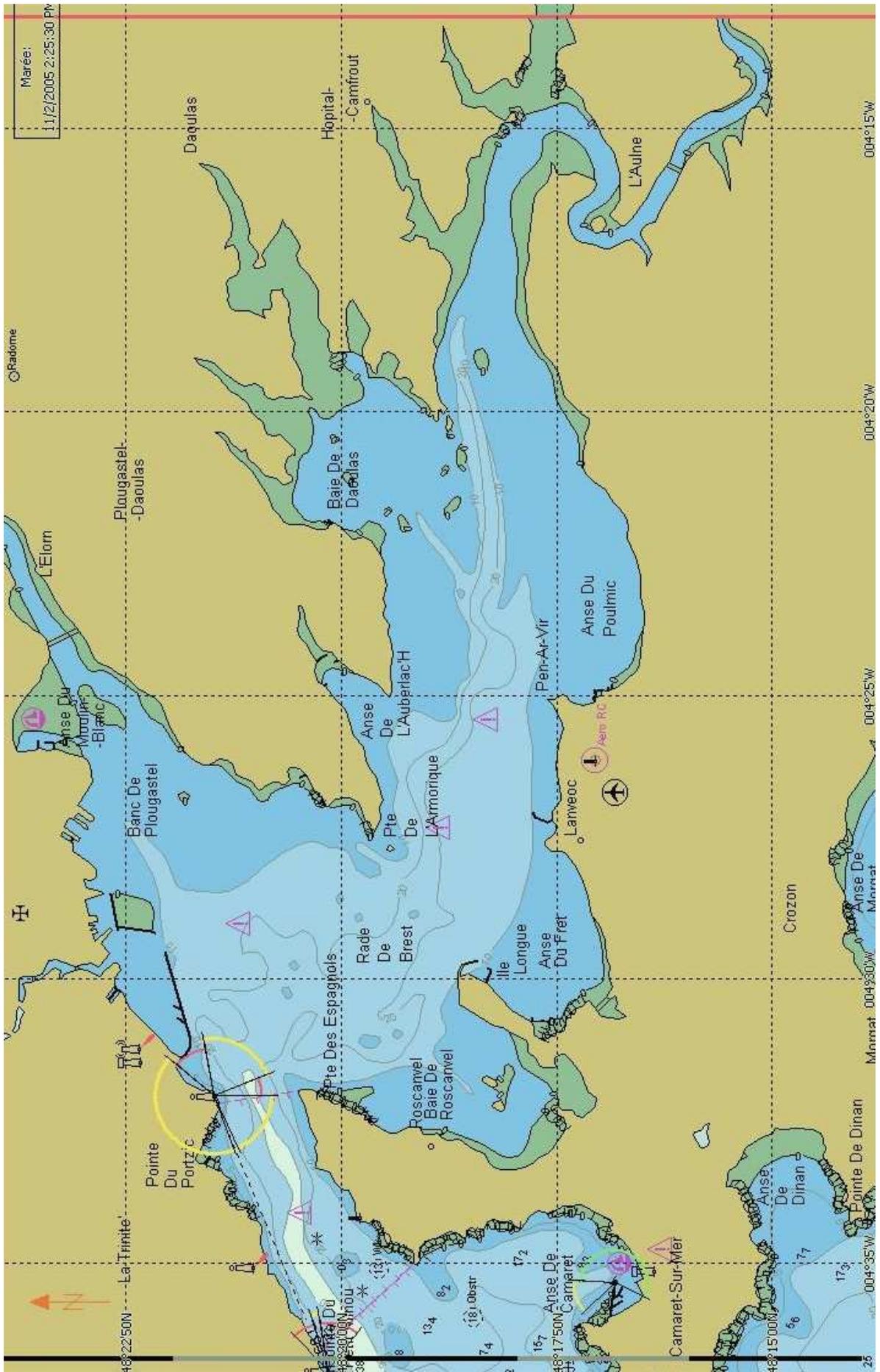
5h APRÈS PM BREST

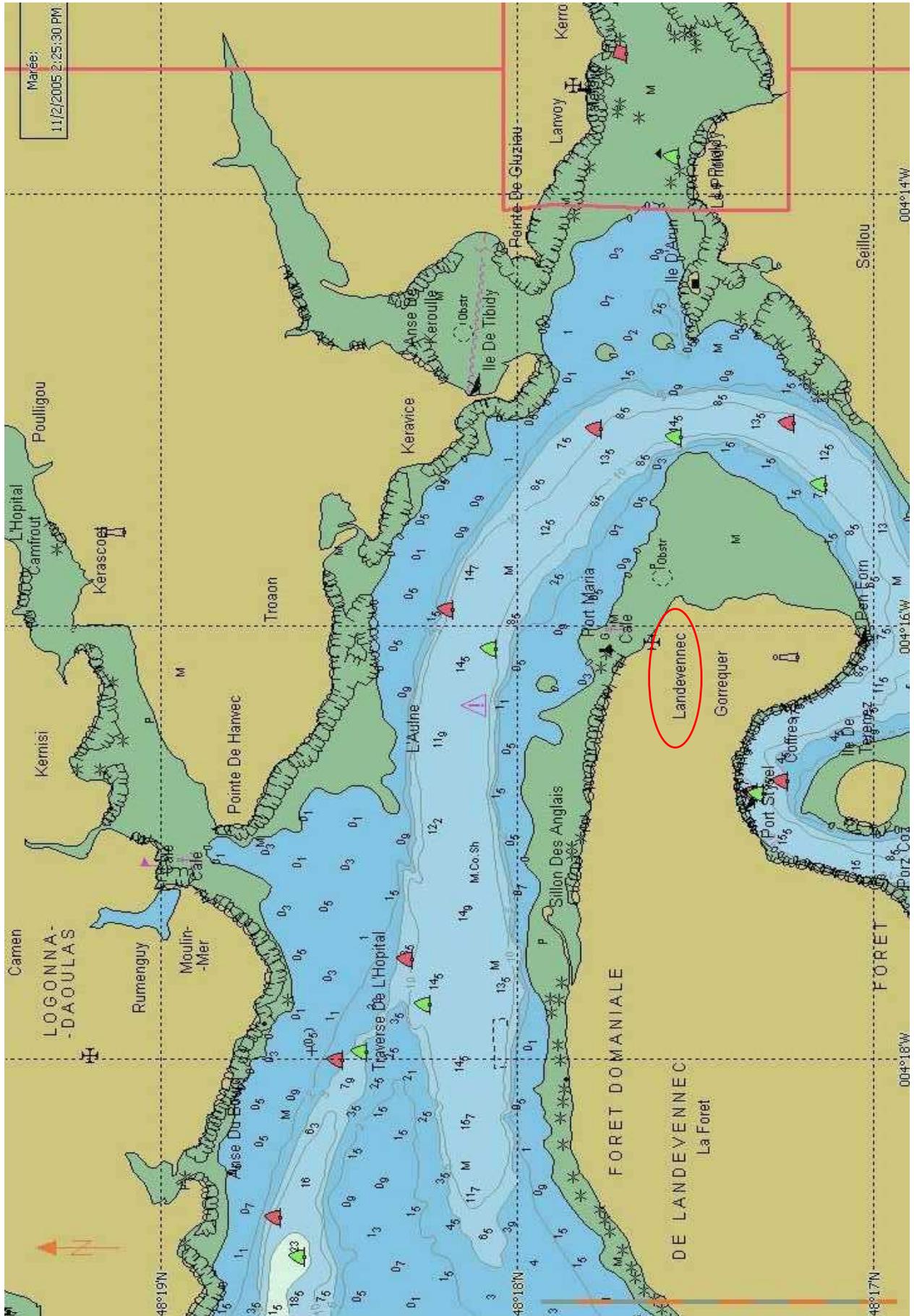
= 13h03 le 24 juillet 2005





**Cartographie**











**Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer**

**Bureau d'enquêtes sur les événements de mer**

**Tour Pascal B 92055 LA DEFENSE CEDEX  
T : + 33 (0) 140 813 824 / F : +33 (0) 140 813 842  
Bea-Mer@equipement.gouv.fr  
[www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)**