



# Rapport d'enquête

**Chavirement du NUC CORALIA  
le 16 novembre 2022, au large de Pointe-à-Pitre  
lors de l'arrivée de la course à la voile *Route du Rhum*  
(deux victimes)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport définitif : février 2024

# Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du Code des transports, notamment ses articles L.1621-1 à L.1622-2 et R.1621-1 à R.1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre et portant les mesures de transposition de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes ainsi qu'à celles du « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), et du décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010 portant publication de la résolution MSC 255(84) adoptée le 16 mai 2008.

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

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

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

<b>1</b>	<b>Résumé</b>	<b>Page</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Informations factuelles</b>		
<b>2.1</b>	<b>Contexte</b>	<b>Page</b>	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>Navire</b>	<b>Page</b>	<b>8</b>
<b>2.3</b>	<b>Équipage</b>	<b>Page</b>	<b>9</b>
<b>2.4</b>	<b>Accident</b>	<b>Page</b>	<b>9</b>
<b>2.5</b>	<b>Intervention</b>	<b>Page</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>Exposé</b>	<b>Page</b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>Analyse</b>	<b>Page</b>	<b>14</b>
<b>4.1</b>	<b>Chavirage de la vedette</b>	<b>Page</b>	<b>14</b>
<b>4.2</b>	<b>Noyade de deux passagers</b>	<b>Page</b>	<b>18</b>
<b>5</b>	<b>Conclusions</b>	<b>Page</b>	<b>20</b>
<b>6</b>	<b>Enseignements</b>	<b>Page</b>	<b>21</b>
<b>7</b>	<b>Recommandation</b>	<b>Page</b>	<b>21</b>
	<b>Annexes</b>		
<b>A.</b>	<b>Liste des abréviations</b>	<b>Page</b>	<b>22</b>
<b>B.</b>	<b>Décision d'enquête</b>	<b>Page</b>	<b>23</b>

# 1 Résumé

Le **16 novembre 2022** vers 03h30, des vedettes transportant des passagers appareillent de la marina de Pointe-à-Pitre pour aller accueillir et accompagner le vainqueur de la course de la Route du Rhum-Destination Guadeloupe.

Parmi ces vedettes, le CORALIA, un Navire à Utilisation Commerciale (NUC) transporte 9 passagers, VIP invités de l'organisation, venus en Guadeloupe pour cette occasion.

Le CORALIA patiente un peu sur rade, jusqu'à ce que le premier concurrent se présente accompagné d'un convoi de navire de plaisance. Le CORALIA s'insère dans le trafic puis suit le convoi dans le sens général de circulation.

Les vagues générées par les nombreux navires de plaisance présents sur zone engendrent une mer agitée et désordonnée.

Le capitaine est surpris par une vague venant de l'arrière, le CORALIA part en surf.

Soulevé de l'arrière bâbord, le navire entame un mouvement de gîte sur tribord et enfourne de l'avant.

Le CORALIA chavire, les passagers se retrouvent immédiatement à l'eau. Sept passagers se retrouvent sous la coque retournée, cinq d'entre eux parviennent à s'extraire mais deux restent bloqués.

Des moyens de sauvetage ainsi que des navires de plaisance portent assistance aux passagers à l'eau et parviennent à sortir les passagers coincés.

Les premiers secours sont prodigués aux naufragés, ramenés à quai et pris en charge par des moyens médicaux.

Malgré les soins apportés, les deux passagers restés bloqués sous la coque ne peuvent être réanimés et décèdent.

## 2 Informations factuelles

### 2.1 Contexte

La Route du Rhum est une course à la voile transatlantique en solitaire organisée tous les quatre ans entre Saint-Malo et la Guadeloupe.

Créée en 1978, elle est organisée depuis 2006 par OC Sport Pen Duick.

Depuis 2014, la région Guadeloupe étant partenaire principal, la course porte le nom de Route du Rhum – Destination Guadeloupe.

Chaque édition de la Route du Rhum doit réglementairement faire l'objet d'une "déclaration préalable de manifestation nautique" auprès de l'administration de la mer.

Une « manifestation nautique », (ref ; Art. 6 - Arrêté du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques en mer) correspond à toute activité exercée dans les eaux maritimes et susceptible d'appeler des mesures particulières d'organisation et d'encadrement en vue d'assurer la sécurité des participants et des spectateurs. Il peut s'agir de régates, de fêtes de la mer, de compétitions (natation), de défis individuels, de courses de jet ski etc....

Une manifestation nautique est le fait d'un organisateur unique et dûment identifié, responsable de la préparation, du déroulement, de la surveillance et de la sécurité de la manifestation. Pour cela, il doit disposer de moyens nautiques et de communication permettant une surveillance efficace et continue de la manifestation. Les manifestations nautiques doivent être organisées de telle sorte qu'elles soient compatibles avec la sécurité et les intérêts de tous les usagers. L'organisateur doit mettre en place, du début de l'épreuve à l'arrivée du dernier participant, une structure opérationnelle qui est le correspondant permanent du CROSS géographiquement compétent. Il doit être en mesure de suspendre ou d'annuler la manifestation si les conditions dans lesquelles elle s'engage ou se déroule ne présentent pas toutes les garanties de sécurité souhaitables.

L'administration instruit la déclaration et en accuse réception. Elle peut édicter certaines prescriptions particulières dans l'accusé de réception afin de renforcer la sécurité de la manifestation.

Dans l'accusé de réception de la déclaration de manifestation nautique dans lequel OC Sport Pen Duick décrit son organisation de la Route du Rhum, l'autorité maritime édicte des prescriptions supplémentaires aux mesures déjà mises en place, afin de renforcer la sécurité de la course.

La douzième édition dont le départ a été donné le 9 novembre 2022 comptait 138 participants.

La société organisatrice souhaite que les officiels, l'organisation, le comité de course et les médias puissent assister aux arrivées des concurrents sur la rade de Pointe-à-Pitre. Elle rédige alors un cahier des charges demandant à la région Guadeloupe la mise à disposition de bateaux.

Ces bateaux doivent disposer d'un équipage de deux personnes, être disponibles 24h/24h, être aptes à naviguer à plus de 25 nœuds et embarquer 7 à 8 passagers.

La région Guadeloupe émet un appel d'offre avec lots selon les règles des marchés publics.

La société Atmosphère qui exploite quelques bateaux en location sans skipper, un NUC avec équipage et quatre bases nautiques pour jet-skis, répond à l'appel d'offre concernant un lot.

Suite à l'obtention du contrat elle emploie plusieurs NUC exploités habituellement dans le transport de passagers pour des excursions pendant la journée.

Le CORALIA fait partie de ces bateaux engagés par la société prestataire.

A l'arrivée des concurrents de la course, un dispositif de sécurité est mis en place par l'organisation.

Ce dispositif classe les navires accompagnants en trois catégories : organisation, presse et VIP.

En fonction de la catégorie dans laquelle est affectée le bateau, une couleur de pavillon facilitant son identification lui est attribuée.

L'approche du concurrent de la course est conditionnée par la catégorie du bateau accompagnateur. Seuls les navires de l'organisation peuvent approcher au plus près. Les catégories presse et VIP sont plus éloignés. Les plaisanciers non accrédités doivent se tenir à l'écart.

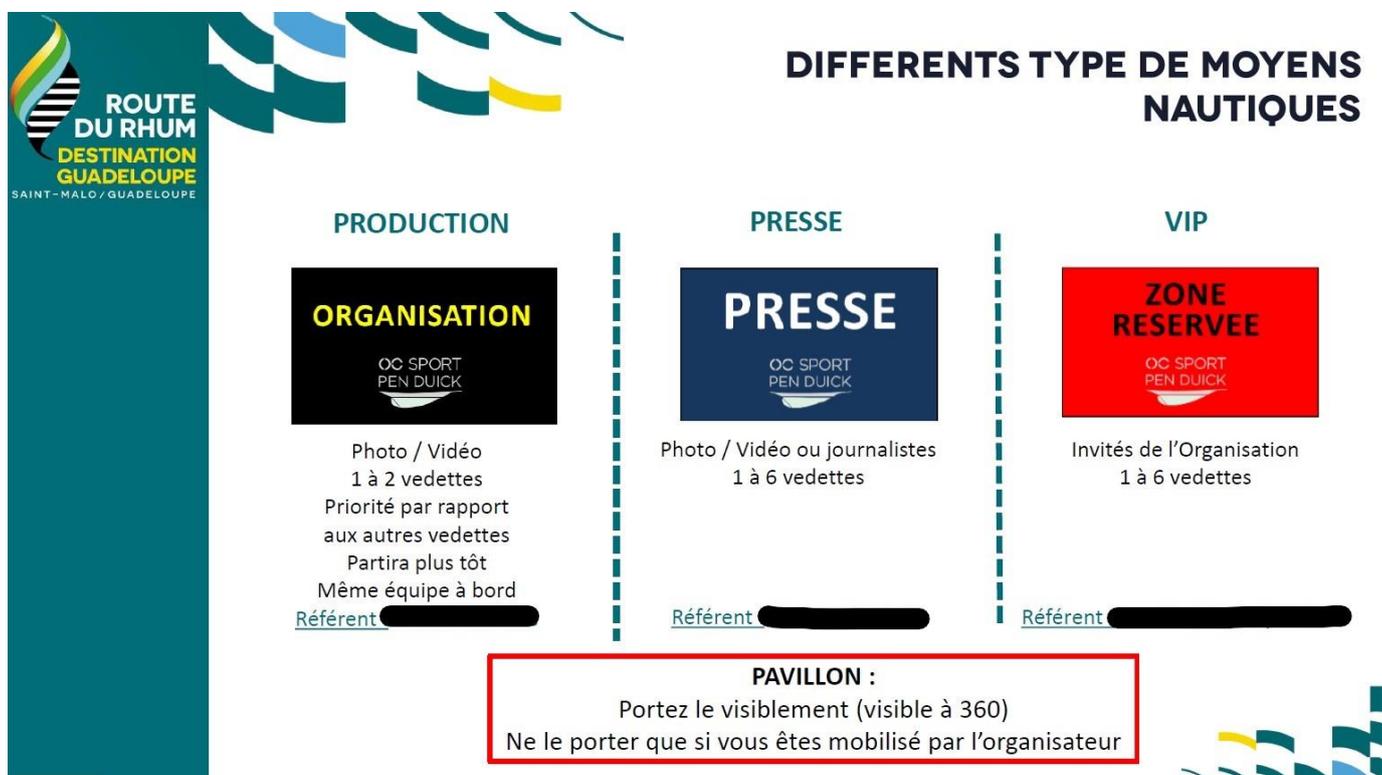
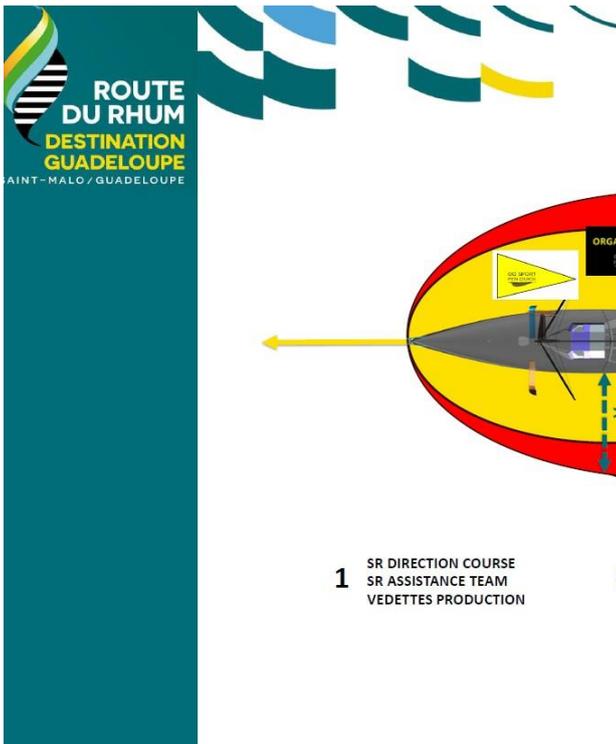


Figure 1- Extrait briefing arrivées - Navires accrédités



# DISPOSITIF DE SUIVI

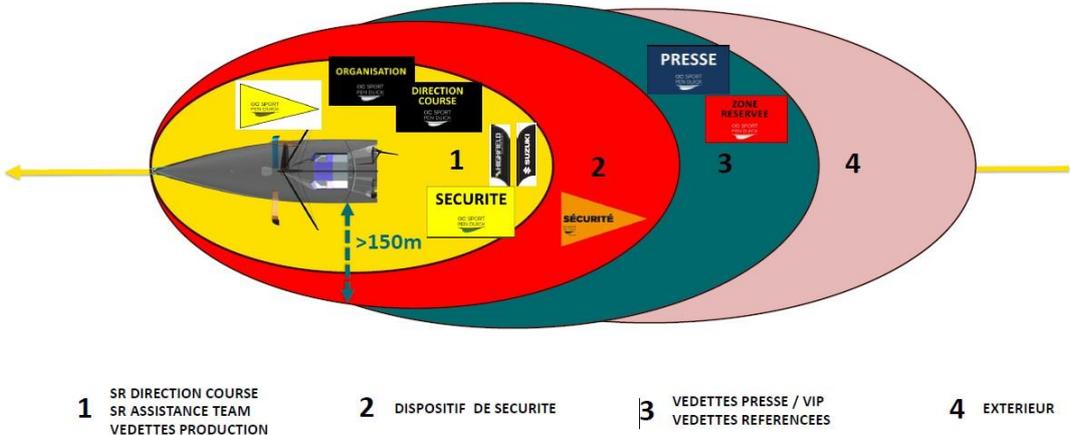


Figure 2- Extrait briefing arrivées - Navires accrédités

Si l'accès à la zone « au plus près » est respecté, selon les témoignages recueillis, c'est bien moins le cas dans la zone presse et VIP qui touche la zone extérieure.

## 2.2 Navire



Figure 3: NUC CORALIA, source: site tripadvisor

- Nom : CORALIA
- Immatriculation : PP 935003
- Longueur HT : 8,94 m
- Largeur : 2,92 m
- Jauge brute (UMS) : 6,20
- Propulsion : 258 kW
- Coque : Plastique
- Construction : 2017
- Modèle FORBOAT 29

Le CORALIA est un navire de plaisance à utilisation commerciale (NUC)

Au titre de la réglementation communautaire et nationale, le modèle de navire de plaisance FORBOAT 29 a été évalué selon les modules B+C : la tête de série de ce modèle de navire de plaisance a ainsi été certifiée conforme à la directive européenne 2013/53 par un organisme dit notifié (société d'approbation de navires de plaisance habilitée par une administration européenne). L'organisme notifié effectue le suivi de construction et vérifie l'environnement de travail et la conformité aux plans du premier navire en chantier. Les navires suivants, dont le CORALIA, sont attestés conformes par le chantier de construction.

Le FORBOAT 29 est certifié en « catégorie de conception » C, c'est-à-dire conçue pour pouvoir naviguer jusqu'à des vents de force 6 (vent établi de 27 nœuds avec des rafales à 35 nœuds) et pour des vagues qui peuvent atteindre une hauteur de 2 mètres.

En conception de navire de plaisance, pour la catégorie C, un essai de tassement est effectué : le poids de toutes les personnes prévues embarquées (14 personnes de 85 kg) est déplacé d'un bord à l'autre du navire. Si un dossier de stabilité en bonne et due forme n'est réglementairement pas requis pour l'exploitation en NUC du CORALIA, il est à noter qu'un navire du modèle FORBOAT 29 (coque et carène identiques) a été approuvé également pour la pêche professionnelle par l'administration maritime française. Ainsi, pour un navire de la même série que le CORALIA, un dossier de stabilité a été approuvé par l'administration.

En résumé, le CORALIA disposait d'une coque et carène d'une série dont le modèle était approuvé aussi bien pour la plaisance que pour la navigation en pêche professionnelle. La stabilité d'un navire de cette série avait été vérifiée selon les exigences réglementaires afférentes à chacun de ces statuts.

En plus de l'équipage, le CORALIA peut transporter jusqu'à douze passagers en 4ème catégorie de navigation (5 milles des eaux abritées du port de départ). Les places assises sont réparties sur une banquette arrière de 4 places, une banquette centrale de 2 places et deux banquettes à l'avant en latéral de 3 places chacune.

Le permis de navigation est valide jusqu'au 28 avril 2024 avec les limitations suivantes :

NUC effectuant une navigation inférieure à 6 heures avec 12 passagers maximum. Navigation diurne et vitesse maximum en exploitation limitée à 20 nœuds.

## 2.3 Équipage

Au moment de l'événement, le capitaine est âgé de 21 ans. Il est titulaire du BACPN. Il est à jour de son aptitude médicale.

Un accompagnant non marin professionnel est embarqué comme effectif support.

Neuf passagers sont embarqués, ils sont invités par l'organisation pour suivre l'arrivée. Aucun d'entre eux n'est marin professionnel.

## 2.4 Accident

Heure locale TU - 4

Le **mercredi 16 novembre 2022** vers 5 heures, lors de l'arrivée du premier voilier de course participant à la Route du Rhum, le CORALIA, navire accompagnant, chavire et se retourne à 1 mille de la ligne d'arrivée (à 1,3 mille de l'entrée du port de Pointe-à-Pitre).

Parmi les passagers et l'équipage, certains sont éjectés mais plusieurs restent sous la coque retournée.

Deux personnes ne parviennent pas à s'en extraire et se noient.

## 2.5 Intervention

Heure locale TU - 4

Le **mercredi 16 novembre 2022 à 05h00**, un navire de plaisance rapporte au CROSS avoir un visuel sur un navire suiveur ayant chaviré à la position 16°11,4 N et 061°30,4 W. La vedette SNS 263 qui était s'était positionnée à proximité de la ligne d'arrivée, fait route aussitôt pour arriver sur zone à **05h05**.

L'équipage de la SNS 263 aperçoit une coque retournée noire et les bandes réfléchissantes des brassières de sauvetage dans le faisceau lumineux du projecteur de recherche. Il y a quatre personnes à califourchon sur la coque du CORALIA.

Deux navires de plaisance à moteur sont déjà sur place, le navire MISS HALLI a récupéré une personne et le WHAT'S UP quatre personnes.

À **05h09**, le CROSS engage le zodiac de la brigade nautique de Pointe-à-Pitre ESR NC avec un plongeur à bord.

L'équipage de la SNS 263 envoie des bouées couronnes et récupère les quatre personnes réfugiées sur la coque. Les passagers récupérés signalent qu'il y avait 11 personnes à bord du CORALIA et qu'une personne est coincée sous le navire retourné. Deux canotiers se mettent aussitôt à l'eau afin de porter secours.

À **05h13**, le CROSS engage le zodiac du navire de la Marine nationale P734 RESOLUE avec un plongeur à bord.

Faisant le point avec le CROSS sur les rescapés secourus, l'équipage de la SNS 263 comprend alors qu'en fait deux personnes se trouvent toujours prisonnières sous le navire.

À **05h17**, le zodiac de la RESOLUE arrive sur zone.

À **05h19**, un des nageurs de la SNS 263 parvient à dégager une des victimes qu'il maintient hors de l'eau jusqu'à l'arrivée du plongeur.

À **05h21**, la victime est amenée à bord de la SNS 263, inconsciente, en arrêt cardio-respiratoire.

Le massage cardiaque est aussitôt pratiqué par les canotiers secouristes.

À **05h27**, la deuxième victime est récupérée par le plongeur gendarmerie, puis embarquée sur le zodiac de la RESOLUE. L'équipage commence le massage cardiaque aussitôt.

À **05h31**, en accord avec le CROSS, la SNS 263 et le zodiac de la RESOLUE font route vers le quai de Fouillole.

Les deux moyens sont à quai à **05h41** et à **05h47**, arrivée du premier VSAV, les pompiers prennent en charge la réanimation de la victime se trouvant sur le zodiac.

À **05h49**, arrivée du deuxième VSAV, les pompiers prennent en charge la victime à bord de la vedette SNSM.

À **05h53** première équipe du SAMU sur place, s'occupe de la victime du zodiac.

À **05h56** la deuxième équipe du SAMU sur place, s'occupe de la victime à bord de la SNS 263.

À **06h35**, après avoir renouvelé une partie de l'équipage et à la demande de la Direction de la Mer, la SNS 263 appareille pour les lieux du naufrage.

À **06h47**, la SNS 263 arrive sur la zone de l'accident et le zodiac de la gendarmerie qui était resté pour baliser l'épave, a liberté de manœuvre.

À **06h50**, une remorque est frappée à l'étrave du navire retourné et à **06h53**, le convoi met en route.

À **07h57**, le CORALIA est à couple du baliseur KAOUANNE à Fouillole.

### 3 Exposé

Heure locale TU – 4

Météo dans la nuit du mardi 15 au mercredi 16 novembre 2022 :

Vent d'est à 9 nœuds. Mer belle (0,10 à 0,50 m). Visibilité 10 milles, nuit noire.

Le **dimanche 13 novembre 2022**, la société organisatrice réunit tous les patrons des bateaux accrédités pour un briefing concernant l'arrivée. Les badges d'accès et les pavillons de couleur sont remis aux équipages.

Le **mardi 15 novembre vers 10h00**, le CORALIA est amené au ponton, tous pleins faits.

Le capitaine va se reposer de **20h00 à 02h00**.

Le **mercredi 16 novembre 2022 vers 03h00**, les invités passagers des bateaux accompagnateurs sont rassemblés au Mémorial ACTe pour un café, le temps de patienter en attendant l'arrivée du leader de la course.

Les invités sont repartis sur les différents bateaux suivant une liste établie par l'organisation.

À **03h10**, le capitaine et l'accompagnant rejoignent le CORALIA et le prépare pour la sortie.

À **03h30**, les 9 passagers embarquent sur le CORALIA et se répartissent d'eux-mêmes à bord.

Le CORALIA appareille immédiatement et après une vingtaine de minutes de navigation, se positionne sur rade et fait des « ronds dans l'eau » en attente de l'arrivée du premier voilier de la course.

Quelques passagers demandent à capeler une brassière de sauvetage. Des brassières leur sont remises et les passagers s'aident mutuellement pour les passer et les attacher.

Vers **04h30**, le voilier leader de la course se présente, précédé de deux vedettes ouvreuses et suivi d'environ deux cents bateaux suiveurs.

La vitesse du voilier est de 11 nœuds et le CORALIA laisse passer le gros des navires accompagnants et s'insère dans le trafic par la droite et plutôt en queue de convoi.

De nombreux bateaux suiveurs croisent en tous sens, certains n'ont pas de feux de navigation.

Vers **04h50**, un paquet de mer déferle sur le CORALIA trempant les passagers qui se situent sur l'avant. L'accompagnant demande aux passagers de se répartir différemment à bord pour équilibrer les poids.

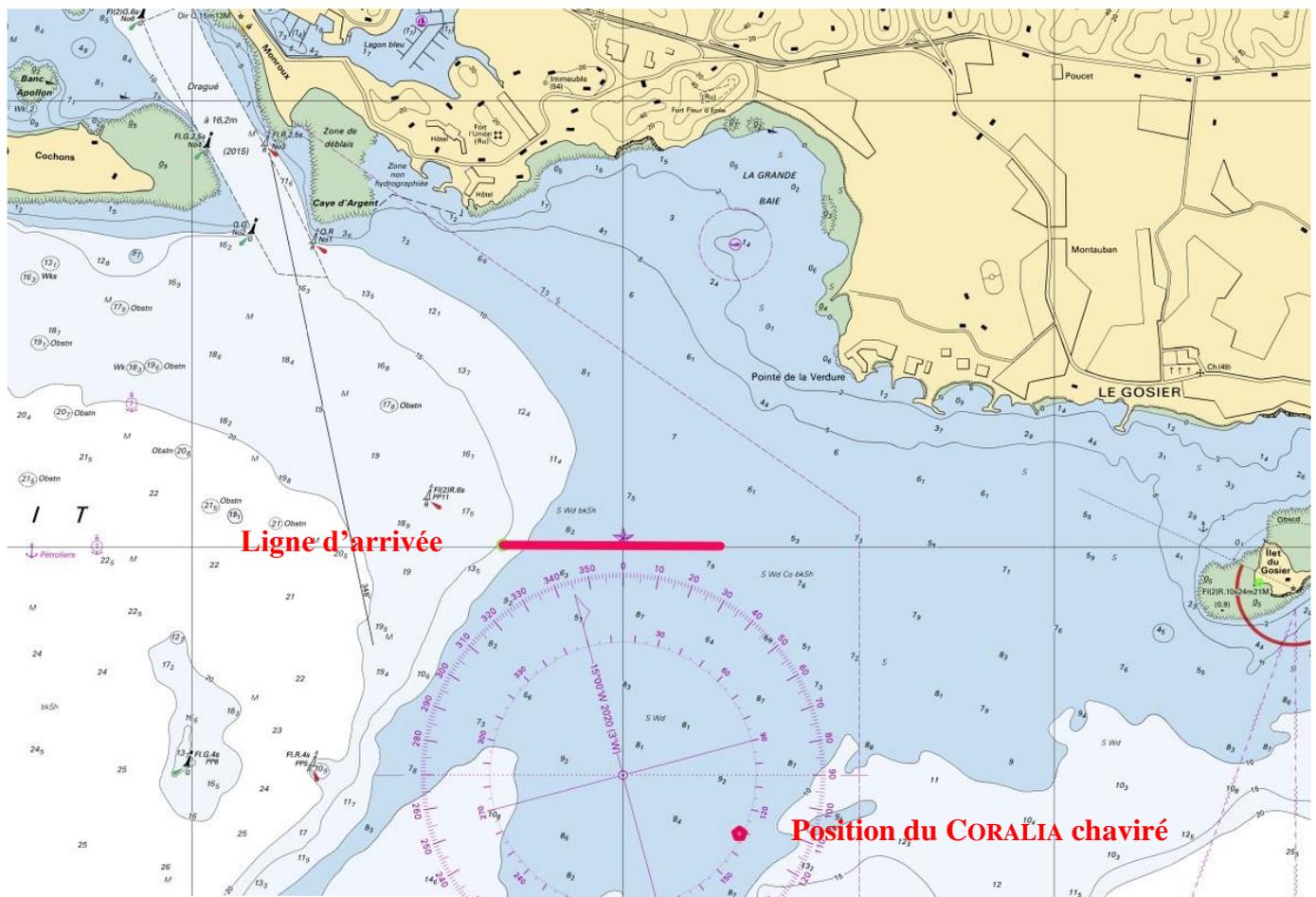


Figure 4 - Cartographie de la zone d'arrivée

Vers **04h55**, un autre navire suiveur faisant une route parallèle, se rapproche dangereusement sur bâbord, obligeant les deux capitaines à effectuer une manœuvre brusque en s'écartant l'un de l'autre. Le capitaine du CORALIA réduit alors l'allure.

À **05h00**, le CORALIA soulevé par une vague venant de l'arrière bâbord, part en surf puis enfourne de la proue dans un gros paquet de mer. L'eau balaye immédiatement le pont et le navire chavire en un instant sur tribord.

Comprenant que le bateau va se retourner, un des passagers saute à la mer, le capitaine, l'accompagnant et un passager sont projetés à l'eau.

Les sept autres passagers se retrouvent sous la coque retournée. Cinq d'entre eux parviennent à s'en extraire avec plus ou moins de difficultés mais les deux passagers qui étaient situés sur l'arrière restent prisonniers.

L'accompagnant tente de secourir une des personnes bloquées. Certains passagers s'aident mutuellement à se réfugier sur la coque retournée.

Des moyens déjà sur place ou arrivés très rapidement récupèrent l'ensemble des naufragés et les ramènent à quai.

## 4 Analyse

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

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

1. **Chavirage de la vedette**
2. **Noyade de deux passagers**

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

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

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

### 4.1 Chavirage de la vedette

#### 4.1.1 Embarquement des passagers

Après le rassemblement au Mémorial ACTe de Pointe-à-Pitre et environ une heure de visite, les passagers sont regroupés sur le quai et un bateau leur est attribué suivant une liste établie par l'organisation.

Arrivés au ponton, ils embarquent et s'installent à bord du CORALIA comme bon leur semble.

Occupés par les préparatifs du départ, le capitaine et l'accompagnant ne prennent pas le temps d'effectuer un briefing d'embarquement ni de communiquer de consignes aux passagers.

La division 241 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (Navires de plaisance de longueur de coque inférieure à 24m, à utilisation commerciale) indique dans l'article 241-4.02 :

*III. Consignes aux passagers : Avant l'appareillage, le chef de bord informe les passagers des mesures à prendre en cas de situation critique. Il indique notamment l'emplacement des brassières de sauvetage, du ou des radeaux de sauvetage. Il s'assure par un essai pratique que chaque personne est en mesure d'endosser correctement la brassière qui lui est attribuée.*

## 4.1.2 Les passagers capèlent les brassières de sauvetage

Après une vingtaine de minutes de navigation, le CORALIA se positionne sur rade en attente de l'arrivée du premier concurrent.

Quelques passagers, apercevant des bateaux dont les passagers sont équipés de brassières de sauvetage, souhaitent en être équipés. Ils communiquent entre eux et finissent par demander au capitaine de leur fournir des brassières.

Devant l'insistance des passagers, l'accompagnant, leur en fournit et aide un passager à passer sa brassière mais sans lui passer la sous-cutale.

Certains passagers, peu amarinés capèlent leur brassière comme ils le peuvent sans mettre la sous-cutale.

Les brassières se fermant avec une sangle, un passager y fait un solide double-nœud.

## 4.1.3 Une vague de l'arrière soulève le CORALIA qui enfourne

Au moment de l'arrivée du premier concurrent de la course, la météo est clémente avec un vent d'est de 9 nœuds et une mer belle (0,1 à 0,5 m).

Cependant le grand nombre de navires accompagnateurs modifie la structure de la mer. Si le comportement des navires officiels est stable en cap et vitesse, de nombreux navires de plaisance ont un comportement erratique. Ils naviguent en tous sens et modifient constamment leur vitesse.

Des professionnels de la mer présents à titre privé en tant que plaisanciers remarqueront :

- « *la mer était très fortement perturbée par le grand nombre de navires qui marchaient à 30 nœuds* »
- « *je me suis cru dans une bouilloire* »
- « *j'ai préféré m'écarter du groupe* »
- « *il y avait beaucoup de remous et j'avais de grandes difficultés à tenir le cap* ».

Bien que la météo soit relativement clémente, ce fort trafic génère donc une mer hachée et imprévisible. Les vagues engendrées par les navires peuvent créer, en se croisant et s'additionnant, des vagues de forte amplitude présentant un risque pour les petits navires. La nuit noire limite la visibilité et hors des feux réglementaires de navigation, le navire est équipé d'un feu de courtoisie situé sous le bimini top.

Le caractère imprévisible de la mer et le manque de visibilité rendent difficile l'ajustement des manœuvres du navire en réponse aux conditions changeantes, le capitaine ne peut pas véritablement anticiper les mouvements de la mer.

Le capitaine, qui a quelque peu réduit son allure, n'est pas libre d'adapter sa vitesse à la situation. En effet, d'autres navires le précèdent, le suivent, et naviguent en parallèle.

Une vague venue de l'arrière bâbord provoque le départ en surf du CORALIA et le soulève en amorçant un début de gîte sur tribord. L'avant du navire enfourne alors dans un gros paquet de mer et la gîte sur tribord s'accroît, jusqu'à faire chavirer le navire.

Le paquet de mer envahissant soudainement le navire sur l'avant tribord a fait accélérer le mouvement de chavirage.

Compte tenu de la double vérification à laquelle un des navires de cette série a été soumis, comme navire professionnel de pêche et navire de plaisance, le respect des critères de stabilité n'est très probablement pas à mettre en cause.

Le navire qui, de par sa conception, est conçu pour des vagues de 2 mètres, s'il peut les épauler, reste un navire de petites dimensions, ouvert en coque *open*, sans rouf sur son avant, qui n'est pas exempt de risque d'enfournement violent même par mer moindre lorsqu'une vague est mal négociée.

Par chance, un professionnel de la mer qui assistait à l'événement dans le cadre de ses loisirs se trouvait juste derrière le CORALIA. Il a immédiatement compris la gravité de la situation. Il s'est mis en travers pour éviter que les navires suivants passent sur les personnes tombées à l'eau ou heurtent la coque retournée, difficilement visibles dans la nuit. Grâce à ce réflexe salutaire, il a probablement évité l'aggravation des conséquences de l'accident.

**Le grand nombre de navires de plaisance aux routes aléatoires et provoquant des vagues de sillage est un facteur contributif à l'accident.**

#### **4.1.4 Formation et expérience du capitaine**

Le capitaine, qui réside depuis quelques mois sur l'île de la Guadeloupe, souhaitait rapidement démarrer une activité d'excursion avec le CORALIA. Il s'est alors orienté vers la formation BACPN qui lui permettait d'exploiter immédiatement un navire.

Les prérogatives attachées au titre BACPN sont les suivantes :

*Capitaine ou matelot de navires à moteur de longueur inférieure à 12 mètres effectuant une navigation à moins de 6 milles du point de départ et transportant au plus 12 passagers - Puissance propulsive inférieure à 250 kW.*

Bien que sans incidence sur l'événement, les 258 kW de puissance propulsive du CORALIA dépassent de 8 kW les prérogatives du brevet du capitaine, cependant le permis d'armement a été délivré par l'administration.

À la création du BACPN, le 28 décembre 2017, la puissance maximale autorisée était de 250 kW. Cependant l'administration a décidé de ramener la puissance maximale attachée au brevet à 160 kW à compter de 30 décembre 2020 ou à la revalidation du brevet pour ceux acquis avant cette date.

La formation porte sur une durée totale de 107 h de cours essentiellement théoriques et répartis comme suit :

- 56 h de navigation (dont 8 h de pratique)
- 16 h d'entretien et réparation,
- 8 h de réglementation nationale
- 27 h de formation sécurité pour les navires < 12m

Ensuite une évaluation finale permet la délivrance du titre.

En comparaison, pour obtenir la qualification professionnelle maritime immédiatement supérieure, le brevet de capitaine 200, il faut :

- Suivre la formation de matelot (235 h)
- Naviguer 6 mois dans des fonctions d'appui (matelot)
- Suivre la formation C200 (378 h)
- Naviguer de nouveau 6 mois avant de se voir délivrer le brevet.

Ce brevet de capitaine 200 permet d'exercer au commerce des fonctions aux niveaux d'appui (matelot), opérationnel (officier) et de direction (second ou capitaine) sur navires de jauge brute inférieure à 200, allant au plus à 20 milles des côtes.

On s'aperçoit qu'il y a une grande disparité entre les deux titres : le capitaine 200 exige un prérequis de matelot avant d'entamer la formation de capitaine proprement dite, puis, ensuite, de valider les acquis théoriques de capitaine par de l'expérience en navigant pour l'obtention du brevet.

A l'inverse, la formation théorique du BACPN suffit à l'obtention du titre de capitaine permettant d'endosser la responsabilité du transport de passagers sur un NUC, sans navigation préalable ni postérieure aux acquis théoriques, le brevet est immédiatement valable sans restriction.

Le BACPN est le seul titre de commandement qui n'exige pas d'acquisition d'expérience par temps de navigation. Bien que le capitaine dispose d'un brevet lui permettant de commander de jour comme de nuit, le NUC CORALIA disposait d'un permis de navigation, délivré par l'administration, dans lequel le navire n'était pas autorisé à naviguer de nuit.

L'activité habituelle du CORALIA consiste en excursion à la demi-journée uniquement de jour, proche de son port base et dans des eaux calmes et abritées.

L'activité ayant démarré en janvier 2022, le capitaine a donc une expérience de 10 mois comme capitaine pour une navigation de jour et en eau calme.

C'était la première fois qu'il était confronté à une navigation de nuit sur le CORALIA, dans des eaux tumultueuses de surcroît.

Le capitaine a donc été confronté à une situation qu'il ne pouvait parfaitement appréhender au regard de son expérience et de sa formation.

Le jeune capitaine, attiré par le milieu de la course au large, lorsqu'il s'est vu proposer un affrètement consistant en l'emport de VIP pour assister au plus près à l'arrivée des voiliers, a accepté avec enthousiasme, sans probablement mesurer toutes les conditions dans lesquelles il était employé.

#### **4.1.5 Affrètement du navire**

Les conditions d'emploi stipulées dans le cahier des charges précisent que *les bateaux doivent disposer d'un équipage de deux personnes, être disponibles 24h/24h, être aptes à naviguer à plus de 25 nœuds et embarquer 7 à 8 passagers.*

La société attributaire du contrat, ne possédait pas de navires en propre pour satisfaire ces exigences.

En conséquence, elle décide d'employer des navires qui sont affrétés dans des conditions non formalisées.

Le CORALIA n'était pas autorisé à la navigation de nuit et par ailleurs, en tant que NUC, sa vitesse était limitée à 20 nœuds en vertu de ses titres de sécurité.

Le BACPN détenu par le capitaine l'autorisait à naviguer de nuit, la restriction de son navire à la navigation diurne l'a empêché d'acquérir une expérience nécessaire pour les conditions d'arrivée d'une course de nuit.

Le CORALIA était armé avec un unique marin professionnel. L'accompagnateur, ne possédant pas de qualification professionnelle maritime, avait un statut administratif de passager.

Le BEAmer n'a pas été en mesure d'obtenir les contrats liant les navires à la société prestataire.

L'absence de contrat écrit encadrant les conditions d'emploi du CORALIA pourrait expliquer la raison pour laquelle un navire ne répondant pas au cahier des charges a pu être employé, sans vérifications préalables.

## **4.2 Noyade de deux passagers**

Dès que le CORALIA a amorcé son mouvement de chavirage, quatre personnes se retrouvent hors du navire. Sept passagers sont sous la coque retournée. Cinq d'entre eux étaient positionnés sur l'avant, devant la console centrale ; ces cinq passagers ont réussi avec plus ou moins de difficulté à s'extraire de la coque.

Deux passagers étaient assis sur la banquette située juste devant les deux moteurs hors-bord et derrière la console centrale.

Contrairement aux passagers situés sur l'avant, les deux passagers de l'arrière n'ont pu s'apercevoir immédiatement que le navire chavirait et ont dû être surpris, voir sidérés de se

retrouver sous la coque. N'ayant pu retirer leur brassière de sauvetage, ils se sont probablement retrouvés plaqués contre le pont retourné qui faisait plafond.

De plus le poids des deux moteurs situés sur l'arrière donne une position « sur le cul » à la coque retournée supprimant toute poche d'air sur l'arrière.



Figure 5- Coralia partie arrière, source BEAmer

Les deux passagers se sont retrouvés brutalement sous une coque retournée sans réserve d'air, équipés d'une brassière qu'ils n'ont pu retirer qui les maintenait sous le pont retourné.

## 5 Conclusions

La société organisatrice de la Route du Rhum est désireuse de disposer de bateaux afin que des passagers puissent assister à l'arrivée de la course. Pour cela, elle rédige un cahier des charges qu'elle communique à la région Guadeloupe qui émet un appel d'offre pour la mise à disposition de vedettes.

Le CORALIA ne répondait pas stricto sensu au cahier des charges. Il ne disposait pas d'un deuxième membre d'équipage mais seulement d'un accompagnant, son permis de navigation ne l'autorisait pas à naviguer la nuit, et enfin, sa vitesse était limitée à vingt nœuds. Le navire a cependant été affrété, sans formalisation préalable, par la société prestataire retenue par l'appel d'offre, pour suivre l'arrivée des concurrents de la course la Route du Rhum.

Lors de l'arrivée du premier voilier de la course, le CORALIA appareille de la marina de Pointe-à-Pitre avec 9 passagers VIP à son bord. Le capitaine et son accompagnant ont manqué de faire le briefing avant départ aux passagers précisant les mesures à prendre en cas de situation critique.

Une fois sur rade et en attente de l'arrivée du vainqueur, les passagers mettent leur brassière de sauvetage, la plupart d'entre eux sans maîtriser la façon optimale de s'en équiper.

Une multitude de navires de plaisance sont présents et s'insèrent au convoi, leurs sillages croisés engendrant une mer hachée et irrégulière.

Le capitaine n'avait probablement pas l'expérience suffisante pour affronter cette situation sortant de son ordinaire (obscurité, mer irrégulière, trafic intense) sur un petit navire sensible aux conditions de mer.

Pris dans le flot des navires, sans pouvoir adapter aisément ses route et vitesse, le capitaine se fait surprendre par une vague venant de l'arrière. Celle-ci propulse le navire en surf, soulevé de l'arrière, poussé par la vague, sa proue enfourne, le navire chavire. Deux passagers restent coincés sous l'arrière de la coque retournée et décèdent par noyade malgré les soins prodigués par les équipes de secours.

## 6 Enseignements

1. [2024-E-06](#) : bien qu'il autorise le transport et l'encadrement de passagers, le BACPN est le seul titre de commandement qui peut être obtenu sans aucune expérience de navigation professionnelle préalable à sa délivrance. Seuls sur leur navire, les commandants, doivent acquérir l'expérience nécessaire sans possibilité d'être conseillés.
2. [2024-E-07](#) : lorsque le trafic est très dense et désordonné, il peut générer des vagues croisées dangereuses pour les petits navires.

## 7 Recommandation

Le **BEA**mer recommande :

À la société **Atmosphère** :

1. [2024-R-02](#) : de tenir compte de l'expérience de l'équipage et du statut administratif du navire lors d'un affrètement pour une mission spécifique au regard d'un cahier des charges.

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

*Une recommandation de sécurité ne doit en aucun cas faire naître une présomption de responsabilité ou de faute.*

**Liste des abréviations**

- BACPN** : Brevet d'aptitude à la Conduite des Petits Navires
- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
- CROSS** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
- EPI** : Equipement de Protection Individuel
- NUC** : Navire de plaisance à Utilisation Commerciale
- VIP** : Very Important Person
- VSAV** : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes

## Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur  
les événements de mer



Paris, le 18 Nov. 2022

N°réf. : BEAmer 011

## D é c i s i o n

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

- VU le Code international pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer adopté par l'Organisation Maritime Internationale ;
- VU la Directive 2009/18/CE relative aux investigations sur les événements de mer ;
- VU le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 qui concernent les dispositions communes relatives à l'enquête technique et à l'enquête de sécurité après un accident ou un incident de transport ;

## D E C I D E

**Article 1** : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant le chavirement du navire de plaisance à utilisation commerciale CORALIA (PP935003) survenu le 16 novembre 2022 au large de Pointe-à-Pitre lors de l'arrivée de la course à la voile *Route du rhum* (deux victimes et neuf blessés légers).

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

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes  
François-Xavier RUBIN DE CERVENS  
Directeur du BEAmer

Secrétariat d'État chargé de la mer

BEAmer

Anche Sud  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
téléphone : 33 (0) 1 40 81 36 24  
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr  
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



---

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

Arche sud

92055 LA DEFENSE CEDEX

Téléphone : **+33 (0)1 40 81 38 24**

Adresse électronique : [bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)

Site web : [www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr)



**Intertek**