

# RAPPORT D'ENQUÊTE

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer



*ACCIDENT JET-SKIS*

LE 4 AOUT 2024, SUR LE BASSIN D'ARCACHON  
(UNE VICTIME)

RAPPORT PUBLIÉ: AVRIL 2025

# AVERTISSEMENT

---

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

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

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

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

## Table des matières

- 1. RÉSUMÉ ..... 4
- 2. INFORMATIONS FACTUELLES..... 5
  - 2.1 Véhicules nautiques à moteur (VNM)..... 5
  - 2.2 Voyage ..... 6
  - 2.3 Accident ..... 7
  - 2.4 Intervention ..... 9
- 3. EXPOSÉ ..... 10
  - 3.1 Accidentologie VNM ..... 10
  - 3.2 Randonnée encadrée ..... 11
  - 3.3 La société proposant la randonnée ..... 13
- 4. ANALYSE ..... 15
  - 4.1 Les engins utilisés, la conduite et l'équipement des participants ..... 16
  - 4.2 L'inexpérience de la jeune pilote et les conditions environnementales ..... 20
  - 4.3 Rôle du tuteur encadrant un stagiaire et de l'accompagnateur ..... 21
- 5. CONCLUSIONS ..... 23
- 6. MESURES PRISES PAR LA SOCIETE ..... 24
- 7. ENSEIGNEMENTS ..... 24
- 8. RECOMMANDATIONS ..... 25
- 9. ANNEXES ..... 26

# 1. RÉSUMÉ

---

Le dimanche 4 août 2024 vers 18H40, un accident de jet-skis se produit sur le bassin d'Arcachon lors d'une randonnée encadrée par un accompagnateur.

La randonnée débute à 18h30 du port de Larros à Gujan-Mestras, la destination prévue est le site des cabanes tchanquées sur l'île aux oiseaux.

Après quelques minutes de navigation, l'accompagnateur stoppe l'avant du groupe (famille 1) à la sortie du petit passage (Trineat du Tés) entre le chenal du Passant et le chenal du Teychan, pour attendre la famille 2.

Le jet-ski du père de la famille 1 est à l'arrêt, ses filles sont sur l'arrière et soudain leur jet-ski accélère et percute le jet-ski de leur père et de sa passagère.

Celle-ci est heurtée violemment sur le côté gauche du visage et au dos.

Les deux victimes (pilote et passagère) tombent à l'eau inanimées. Elles sont récupérées peu de temps après par la vedette SNSM, déroutée sur cet accident.

Malgré l'intervention des secours, la passagère ne pourra être réanimée et sera déclarée décédée à l'arrivée de la vedette de sauvetage à quai à Arcachon.

Le BEAmer émet 3 enseignements et 4 recommandations.

# 2. INFORMATIONS FACTUELLES

---

## 2.1 Véhicules nautiques à moteur (VNM)

- Nom : S1 et S2
- Type : VNM (JET-SKI)
- Immatriculation : AC G54463 et AC G54470
- Longueur hors-tout : 3,35 m
- Poids à vide : 352 kg
- Fabricant : Bombardier recreational products INC
- Modèle : SEA DOO GTX
- Propulsion : 100 kW
- Moteur : ROTAX 1630 ACE130
- Année de construction : 2022

Le VNM peut prendre plusieurs dénominations selon le pays ou le constructeur : motomarine, scooter des mers, scooters nautique, jet-ski, water craft.

## 2.2 Voyage

La randonnée encadrée par un accompagnateur est proposée par la société JET EXPERIENCE au départ du port de Larros à Gujan-Mestras. Le parcours choisi par les deux familles participant à la randonnée est celui d'une durée de 45 minutes à une heure vers les cabanes tchanquées sur l'île aux oiseaux.



**JET EXPERIENCE**  
À la découverte du Bassin d'Arcachon !

SCAN ME  
FOR EXPERIENCE

# PARCOURS

--- RANDO CABANE TCHANQUEE	--- RANDO PILAT
🕒 1H00 € 125€	🕒 1H30 € 165€
--- RANDO DECOUVERTE DU BASSIN	
🕒 2H00 € 195€	

**Vitesse Max : Bande des 300 Mètres 5 Noeuds  
Sur le Bassin 20 Noeuds**

1-Parcours proposés

L'accompagnateur est âgé de 20 ans. Stagiaire du BPJEPS mention motonautisme et disciplines associées, il est titulaire de l'attestation justifiant des exigences préalables à la mise en situation pédagogique délivrée le 31/05/2024. Il est également titulaire des titres suivants :

- Permis option côtière obtenu le 05/06/2023 ;
- CRR obtenu le 07/12/2023.

## Les clients : les personnes impliquées et les témoins

Les clients du jour sont deux familles réparties sur quatre jet-skis.

Une première famille est sur deux jet-skis, le père (48 ans) et une passagère (52 ans) sur l'un, les deux filles du père (16 ans), sur l'autre.

La deuxième famille non impliquée dans l'accident est sur deux autres jet-skis, les parents sur l'un, un neveu et le fils sur l'autre.

Les plus jeunes des participants n'avaient aucune expérience de la pratique du jet-ski.

## 2.3 Accident

L'accident de jet-skis se produit le dimanche 4 août 2024 vers 18h40 dans le chenal du Teychan sur le bassin d'Arcachon.

Environnement :

Vent 4 (19 à 24 nœuds), mer 3 (0,5 à 1,25 m), marée montante coefficient 77.

Les deux jet-skis impliqués font partie d'une randonnée encadrée par un accompagnateur proposée par la société JET EXPERIENCE.

L'accompagnateur stoppe le groupe à la sortie du petit passage (Trineat du Tés) entre le chenal du Passant et le chenal du Teychan.

Le jet-ski du père de la famille 1 est à l'arrêt. Les jeunes filles sont à dix/quinze mètres derrière, soudain leur jet-ski accélère et percute le jet-ski sur lequel se trouve leur père et sa passagère.

Celle-ci est heurtée sur le côté gauche du visage et sur le dos.

Les deux victimes (père et passagère) tombent à l'eau inanimées. Ils sont ramenés à quai par la vedette SNSM.

La passagère décède malgré les soins prodigués. Le père est blessé.



2-Carte source SIBA

## 2.4 Intervention

Dimanche 4 aout 2024

**16h41** un témoin sur un navire signale au CROSS Etel un accident de jet-skis lors d'une sortie encadrée sur le bassin d'Arcachon avec des blessés. Demande intervention immédiate.

**16h47** engagement de l'hélicoptère de la sécurité civile DRAGON 33 avec un médecin et un sauveteur hélicopté (SH) pour intervention.

**16h47** déroutement de la vedette SNS 250 "VICE PRESIDENT A. ROUILLEAUT" d'Arcachon engagée sur une autre opération.

**16h48** le médecin SCMM 64 préconise la prise en charge de la victime à bord de la SNS 250 pour transfert vers le port d'Arcachon.

**16h53** SNS 250 sur zone, prise en charge de la passagère inconsciente en urgence absolue.

**16h55** décollage de DRAGON 33 de sa base.

**16h56** réanimation cardio-pulmonaire de la victime en cours, à bord de la SNS 250.

**16h58** prise en charge du pilote qui est blessé mais conscient.

**17h04** DRAGON 33 sur zone.

**17h09** DRAGON 33 posé sur la DZ près de la capitainerie du port d'Arcachon.

**17h09** SNS 250 à quai au ponton d'accueil du port d'Arcachon.

**17h10** la Brigade Nautique d'Arcachon est avisée.

**17h14** prise en charge de la passagère en urgence absolue par le médecin du DRAGON 33.

**18h23** SCMM 64 confirme les circonstances de l'accident : abordage entre deux jet-skis. La passagère est déclarée décédée, le pilote blessé est transporté vers l'hôpital.

**18h38** DRAGON 33 quitte la zone.

**18h40** les deux personnes du second jet-ski impliqué sont choquées. Elles sont transportées également vers l'hôpital par le VSAV des pompiers.

**19h16** les trois personnes ont été transportées et prises en charge à l'hôpital Pellegrin de Bordeaux.

# 3. EXPOSÉ

## 3.1 Accidentologie VNM

Année	Accidents VNM	Blessés	Décédés
2020	208		
2021	170	15	1
2022	168	22	3
2023	184	16	3

*Nombre d'accidents VNM. Sources SNOSAN.*

En échangeant avec différentes parties, le BEA mer estime que ces chiffres sont probablement en dessous de la réalité, certains accidents ne faisant pas l'objet d'une opération de sauvetage ne sont pas signalés au CROSS.

Lors d'une sortie encadrée en jet-ski l'été 2022 lors qu'ils étaient en vacances en Guadeloupe, une jeune fille et son père participent à une activité scooter de mer. Un jet-ski lancé à pleine vitesse percute par le côté celui sur lequel se trouvait la jeune fille, qui s'est retrouvée projetée dans les airs. Elle reste gravement handicapée.

Le 13 juillet 2022, un accident entre trois jet-skis se produit à Fécamp. Le bilan est lourd avec 4 victimes dont deux blessés graves. Une jeune fille de 18 ans effectue une initiation avec un moniteur, deux engins avec une seule personne à bord sont impliqués. En fin de séance, la jeune fille perd le contrôle de son jet ski, fait une embardée et vient percuter le VNM du moniteur.

En 2023 les accidents sur VNM ont impliqué 317 personnes dont 16 ont été blessées et 3 sont décédées.

Ces 3 décès sont des conséquences de chute à la mer.

- juillet, rade de Hyères, chute à la mer, coupe circuit à poste sur l'embarcation ;
- février, Guadeloupe, chute à la mer le soir, corps retrouvé le lendemain ;
- août, étang de Berre, chute à l'eau sans gilet, fort mistral.

La répartition géographique montre que la Gironde (Bassin d'Arcachon) et la Charente-Maritime restent les départements les plus impactés en métropole même si le Var, les Alpes-Maritimes et l'Hérault demeurent bien concernés sur le bassin méditerranéen.

## 3.2 Randonnée encadrée

Le décret n° 2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur, prévoit à l'article 10 que :

*La pratique de l'initiation à la conduite des véhicules nautiques à moteur et celle, à bord de ces mêmes véhicules, de la randonnée encadrée par un moniteur diplômé, pour les personnes âgées de plus de seize ans et non titulaires d'un titre de conduite, peuvent s'effectuer en eaux maritimes et en eaux intérieures selon des dispositions fixées par un arrêté des ministres chargés de la mer et des transports.*

L'arrêté ministériel du 01/04/2008 autorise les initiations nautiques et les randonnées encadrées en véhicules nautiques à moteur pour les personnes non-titulaires d'un titre de conduite dans les eaux maritimes et les eaux intérieures. Elles ne peuvent être organisées que par un établissement agréé à cet effet et dans des conditions d'organisation réglementées.

L'encadrement est fait par une personne justifiant d'un diplôme en la matière, vérifié lors de la procédure d'agrément.

Le nombre de véhicules encadrés est fixé 4 ou 2 maximum en même temps, en fonction du diplôme de l'accompagnateur ([article 1 alinéa 1](#)).

Seuls les véhicules nautiques à moteur conformes aux exigences du marquage "CE" doivent être utilisés.

Les véhicules nautiques à moteur sur lesquels le pilote se tient en équilibre dynamique ne sont pas autorisés.

La puissance des véhicules nautiques à moteur est limitée à 75 kilowatts (102 CV).

L'embarcation sur laquelle se tient le moniteur doit être d'une puissance supérieure à celle des véhicules encadrés et offrir un minimum de deux places.

Le moniteur doit toujours garder le contact visuel avec les véhicules qu'il accompagne afin d'être en mesure d'intervenir à tout moment.

Le nombre de personnes autorisées à bord de chaque véhicule nautique à moteur doit être inférieur d'une unité à sa capacité maximum recommandée.

Le moniteur doit disposer d'une VHF.

Il doit également porter pendant toute la durée de l'activité un gilet de couleur vive sur lequel est portée l'inscription moniteur VNM.

Chaque établissement agréé doit disposer d'un registre destiné à enregistrer les véhicules nautiques à moteur utilisés. Ce registre doit être présenté, lors des contrôles, aux autorités de police et de sécurité, qui y apposent leur visa.

Lors de son inscription à l'activité, le participant signe une déclaration (annexe 2 de l'arrêté du 1er avril 2008).

Avant le début de l'activité, le moniteur présente aux participants le parcours emprunté, donne les consignes de sécurité et de conduite nécessaires. Il effectue une mise en main des véhicules nautiques à moteur et présente le matériel de sécurité et ses conditions d'utilisation.

Les établissements désirant organiser des initiations nautiques et des randonnées encadrées en véhicules nautiques à moteur pour les personnes non-titulaires d'un titre de conduite dans les eaux maritimes et les eaux intérieures doivent au préalable recevoir un agrément auprès de la délégation à la mer et au littoral.

L'agrément est délivré pour une durée d'un an.

Lors du renouvellement annuel, sont à fournir le registre des véhicules nautiques à moteur utilisés ainsi que les pièces relatives aux changements effectués pour les zones d'initiation ou de randonnée et pour les moniteurs.

En cas de modification des éléments fournis après l'obtention de l'agrément, l'établissement agréé doit communiquer au service instructeur copie des nouvelles pièces administratives, à l'exception des informations relatives aux embarcations, qui sont consignées dans le registre.

L'établissement agréé peut indiquer "*initiation et randonnée sans permis avec moniteur diplômé*" sur les documents qu'il estimera utiles. Les termes « *location sans permis* » sont strictement interdits.

### **La pratique du jet-ski sur le bassin d'Arcachon**

Au début d'été 2024 la mairie d'Arcachon, suivie par un certain nombre d'autres communes littorales du bassin, a interdit la mise à l'eau des jet-skis privés sur sa commune. Elle a également limité le nombre d'entreprises professionnelles, organisant les randonnées, pouvant utiliser les cales de mise à l'eau.

### 3.3 La société proposant la randonnée

Un premier agrément a été délivré à JET EXPERIENCE le 28/11/2022 pour la saison 2023 et renouvelé le 8/11/2023 pour la saison 2024.

JET EXPERIENCE dispose de trois moniteurs diplômés BPJEPS, et de dix jet-skis.

Pour la saison 2024, un avenant du 11/07/2024 a permis d'ajouter un accompagnateur stagiaire BPJEPS mention motonautisme et disciplines associées. C'est lui qui a encadré seul la randonnée du 4 aout 2024.

La société dispose d'une cabane à la zone de loisir de Gujan-Mestras, où est dispensé le briefing préparatoire à la randonnée. L'accompagnateur présente le parcours, les consignes strictes de sécurité ainsi que le fonctionnement du jet-ski.

La société JET EXPERIENCE précise qu'une série de questions est ensuite posée aux participants pour vérifier leur bonne assimilation des consignes.



3-Cabane accueil JET EXPERIENCE



4-Jet-ski de démonstration JET EXPERIENCE

Les participants sont équipés avec un shorty, un gilet et un coupe-circuit pour le pilote.

Le shorty est devenu obligatoire après les nombreux accidents impliquant des passagers. En cas de chute derrière un jet-ski, l'absence de shorty peut entraîner des lésions très graves au niveau des orifices génitaux et anaux en raison de la puissance du jet.

Le gérant dispose d'une application qui lui permet de limiter la vitesse des jet-skis en fonction de leur position géographique. Ainsi les jet-skis ne vont pas à plus de cinq nœuds dans la zone des 300 mètres du rivage. Il peut aussi rendre inopérant les jet-skis en cas de vol.

Un contrat est signé par le représentant de chaque famille. Les participants s'engagent notamment sur les points suivants :

*Les participants déclarent avoir pris connaissance des conditions d'aptitude physique minimales requises figurant sur le présent document.*

*(Conditions d'aptitudes physiques minimales requises :*

*Acuité visuelle et auditive satisfaisantes, aucune lésion osseuse ou musculaire récente.*

*La fonction de préhension des membres supérieurs nécessaire à la conduite doit être satisfaisante*

*Intégrité des 2 membres inférieurs ou l'intégrité de l'un des membres pour assurer une bonne assise. Etat neuropsychiatrie et vasculaire satisfaisants.)*

*- Les participants s'engagent à respecter les consignes données par l'accompagnateur et notamment les limitations de vitesse, les règles de priorité et de balisage et le règlement particulier de police.*

*- Le port du gilet de sauvetage est obligatoire pendant la durée de l'activité.*

*Le non-respect des consignes du moniteur entraîne l'entière responsabilité des participants.*

- Les participants doivent naviguer à plus de 50 mètres de tout autre VNM ou embarcation et s'engager à porter le coupe circuit pendant toute la durée de l'activité.

- Les participants reconnaissent avoir été informés par le moniteur des conditions locales de navigation, s'engager à les respecter et à rester en zone de vue du moniteur. Vitesse max bande des 300m 5 Nœuds et sur le bassin 20 Nœuds.

- En cas de non-respect des consignes du moniteur, la randonnée pourra être arrêtée sans possibilité de remboursement de la prestation.

- Les participants reconnaissent avoir reçu une formation sur les zones d'évolution et le maniement du VNM.

## 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. Les engins utilisés, la conduite et l'équipement des participants
2. L'inexpérience de la jeune pilote de jet-ski et les conditions environnementales
3. Rôles du tuteur encadrant un stagiaire et de l'accompagnateur

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 Les engins utilisés, la conduite et l'équipement des participants

### 4.1.1 Les engins utilisés et l'équipement des participants

Les jet-skis utilisés par la société organisant les randonnées sont récents et en bon état. Les engins sont bridés électroniquement par le concessionnaire à 75 kW (102 CV) pour respecter l'arrêté du 1<sup>er</sup> avril 2008. L'attestation fournie est ambiguë et ne certifie pas clairement le bridage à 75 kW, elle indique seulement que le VNM a été limité sans préciser à quelle puissance. Malgré ce bridage, ils conservent un rapport puissance/poids très élevé. Leur propulsion par hydrojet leur confère une nervosité marquée, avec une forte capacité d'accélération. Ils peuvent ainsi atteindre rapidement des vitesses élevées et accumuler une énergie cinétique conséquente en quelques secondes.



5- Jet-skis impliqués dans l'accident

Les jets-skis n'utilisent pas de commande rotative style moto pour les raisons suivantes :

**Sécurité :** Une poignée tournante comme sur une moto pourrait être dangereuse en raison des secousses sur l'eau, risquant des accélérations involontaires.

**Ergonomie :** Sur un jet-ski, le pilote doit souvent se pencher, bouger et ajuster sa position rapidement. Une gâchette permet un meilleur contrôle, même en mouvement.

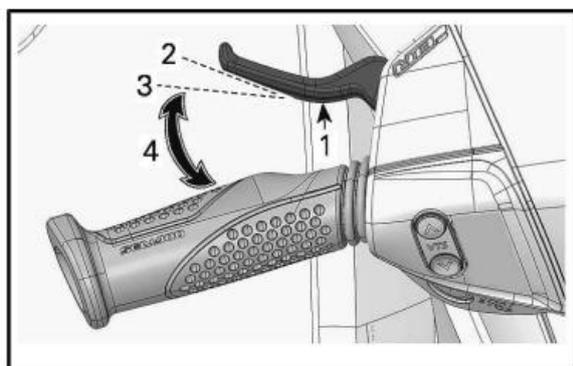
Parmi les commandes alternatives, le système de gâchettes est le plus répandu, c'est celui adopté par Sea-Doo.

Le guidon de commande de l'engin dispose de deux gâchettes électriques, une à droite pour augmenter la puissance du jet d'eau à l'arrière et une à gauche pour inverser la propulsion.

En actionnant la gâchette de droite, le jet-ski avance et accélère.

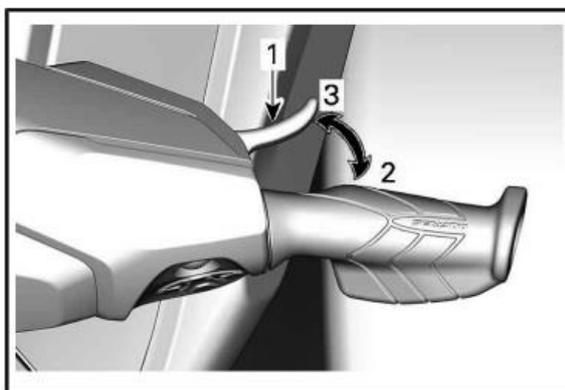
En lâchant la gâchette de droite l'engin arrête d'accélérer et continue sur son erre.

Les VNM Seadoo impliqués dans l'accident étaient équipés de l'iBR (Intelligent Brake & Reverse). Ce Système breveté par Sea-Doo permet un freinage progressif et une marche arrière avec une commande à main gauche, tout en gardant l'accélération à droite. En actionnant la gâchette de gauche (iBR), un volet s'abaisse au niveau du jet d'eau à l'arrière, cela permet de casser l'erre. En actionnant les deux gâchettes simultanément, le jet-ski recule.



#### *TYPIQUE - LEVIER iBR*

1. Levier iBR
2. Levier en position initiale
3. Levier à environ 25 % de sa course pour activer une fonction iBR
4. Plage de fonctionnement



1. Manette d'accélérateur
2. Pour accélérer
3. Pour décélérer

Le levier d'accélérateur est à ressort et devrait revenir en position initiale (ralenti) lorsqu'on le relâche.

Alors que l'activité est une activité de promenade avec des passagers novice, le système de commande peut être mal appréhendé par les utilisateurs. Par ailleurs la puissance bien que bridée reste très importante et permet peu d'erreur de la part du conducteur.

**La trop forte puissance des VNM utilisés au regard de l'activité est un facteur contributif de l'accident.**

Le constructeur de VNM Bombardier Recreational Products (BRP) préconise une familiarisation de l'utilisation des engins pour les novices avant le départ en randonnée. Le VNM comme tout autre véhicule motorisé demande un minimum de maîtrise de l'engin et une utilisation adaptée au niveau d'expérience des utilisateurs.

Cette prise en main pratique du VNM consisterait à la réalisation dans un périmètre sécurisé d'exercices de base sous supervision du moniteur afin de s'assurer notamment de la compréhension des éléments suivant :

- Familiarisation concernant l'utilisation des gâchettes
- Accélération, relâche des gaz, distances d'arrêts et freinage
- Virages, maintien d'un cap et contournement d'un obstacle
- Marche arrière

BRP suggère que si une personne est incapable d'effectuer les exercices de base, elle devrait être écartée du rôle de conducteur. Cela devrait être de même, si en cours de randonnée, il y a un comportement inadéquat d'un participant

### 4.1.2 La conduite

La conduite d'un jet-ski peut sembler intuitive, mais elle repose sur des principes bien différents de ceux d'un véhicule terrestre. Contrairement à une voiture ou une moto, où le simple braquage du volant ou du guidon suffit à changer de direction, un jet-ski utilise un système de propulsion par hydrojet. Cela signifie que pour tourner efficacement, il est nécessaire de maintenir une certaine accélération. En effet, l'absence de gouvernail rend la direction directement dépendante de la poussée de l'eau. Si l'on coupe brusquement les gaz, comme c'est souvent le réflexe des débutants en cas de danger, la maniabilité est fortement réduite, rendant la trajectoire difficile à corriger et augmentant ainsi les risques de collision.

Les premières difficultés pour un novice résident d'abord dans la stabilité de l'engin. À l'arrêt ou à faible vitesse, un jet-ski peut sembler instable, nécessitant un bon équilibre et une répartition adéquate du poids. Ensuite, la gestion de l'accélération demande un certain apprentissage : ces engins sont très réactifs et peuvent atteindre rapidement des vitesses élevées, ce qui peut surprendre un conducteur inexpérimenté. Une accélération mal dosée, notamment en sortie de virage ou en franchissement de vague, peut entraîner une perte de contrôle ou une chute.

Le freinage est également une particularité à appréhender. Sur les modèles récents, des systèmes comme iBR (Sea-Doo) ou RiDE (Yamaha) permettent d'améliorer le contrôle du ralentissement.

Une accélération soudaine d'un jet-ski non voulue par son pilote peut résulter d'une confusion des commandes. Les jet-skis sont équipés de manettes qui, lorsqu'elles sont mal interprétées, peuvent entraîner des réactions imprévues. L'accélérateur est situé à droite, tandis que la commande de freinage / marche arrière se trouve à gauche. Cependant, en raison de la pression du moment ou d'une mauvaise habitude, il arrive que le pilote appuie accidentellement sur l'accélérateur au lieu de freiner ou de diriger, provoquant une

accélération brutale et non désirée. Cette confusion peut être exacerbée dans des conditions de faible visibilité, lorsque des éclaboussures d'eau viennent gêner la vue, ou encore dans des moments où le conducteur est perturbé par la vitesse, rendant difficile le contrôle simultané des manettes.

Une autre cause fréquente de cette accélération incontrôlée réside dans la prise en main des commandes. Un manque de familiarisation avec les mécanismes du jet-ski ou une mauvaise gestion de la manette d'accélérateur peut amener le pilote à maintenir une pression constante sur celle-ci, même sans en avoir l'intention. Cette pression, souvent inconsciente, entraîne une accélération continue, imprévue, qui peut déstabiliser le conducteur, surtout dans les premières phases d'initiation à ce type de véhicule.

La position du corps joue également un rôle crucial dans la gestion de l'accélération. Une posture incorrecte, qu'il s'agisse d'un déséquilibre en se penchant trop en avant ou trop en arrière, peut altérer la capacité du pilote à contrôler efficacement le jet-ski. Un mouvement brusque peut également exercer une pression non désirée sur l'accélérateur, provoquant ainsi une accélération rapide et non intentionnelle. Ce phénomène est d'autant plus préoccupant lorsqu'il survient en pleine mer, où les vagues et les mouvements imprévus de l'eau peuvent surprendre le pilote et le pousser à réagir précipitamment, ce qui accroît les risques de perte de contrôle.

Enfin, la posture et l'observation de l'environnement sont des éléments clés pour une conduite sécurisée et agréable. Une position souple, légèrement fléchie, permet d'amortir les chocs dus aux vagues et de réduire la fatigue musculaire. Il est aussi essentiel de rester vigilant aux autres embarcations et aux zones de baignade, ainsi que d'apprendre à lire l'état de la mer pour éviter les pièges des courants et des vagues. L'utilisation sur les vagues pour un novice qui n'aurait pas la position idéale peut s'avérer physiquement éprouvante.

Ainsi, la prise en main d'un jet-ski demande un minimum d'initiation, notamment pour comprendre que relâcher les gaz ne signifie pas toujours reprendre le contrôle, bien au contraire. Avec un peu de pratique et une bonne connaissance des réactions de l'engin, la navigation est accessible au grand public.

### 4.1.3 L'équipement des participants

Les participants à la randonnée respectaient la division 240 portant navires de plaisance concernant les équipements obligatoires : shorty, gilet (240-2.12), coupe-circuit (240-2.01).

Actuellement la division 240 n'exige pas le port du casque sur les VNM.

Le BEAmer considère que le port du casque devrait être obligatoire dans le cadre des randonnées encadrées, généralement pratiquées par des novices sans permis. Il pourrait être préconisé un casque dont les normes devraient être définies par l'administration.

Les avantages du port d'un casque excèdent de beaucoup les inconvénients. Les casques ont pour but d'offrir une certaine protection en cas de coups à la tête.

## 4.2 L'inexpérience de la jeune pilote et les conditions environnementales

### 4.2.1 L'inexpérience de la jeune pilote de jet-ski

La jeune fille qui pilotait le jet-ski abordeur n'avait aucune expérience des engins motorisés.

Dès le briefing à la cabane, elle n'est pas très attentive et ne retient pas les consignes qu'elle trouve trop compliquées.

Au départ du port de Larros, lorsque le gérant lui demande de stopper, la jeune fille se trompe et clique sur la gâchette de droite pour accélérer au lieu de cliquer sur la gâchette de gauche pour s'arrêter.

Lors du trajet entre le port de Larros et le chenal du Teychan le jet-ski des jeunes filles est souvent trop près du jet-ski de leur père.

Peu de temps avant l'accident, la jeune fille se met debout pour imiter le moniteur.

Les deux jet-skis impliqués sont proches. Il est ensuite probable que la pilote ait de nouveau confondu les commandes et cliqué à droite, ce qui a fait accélérer son jet-ski qui s'est dirigé vers l'arrière de l'engin du père et de sa passagère.

En position debout, la jeune pilote n'a pas pu anticiper l'accélération du jet, son corps est alors parti en arrière. S'accrochant par réflexe aux manettes, cela a pu entraîner une accentuation de la pression sur la gâchette et une vitesse d'abordage plus grande.

Le manque de concentration de la jeune pilote de jet-ski est un facteur contributif de l'accident.

### 4.2.2 Les conditions environnementales

A l'heure de l'accident le vent fraichissait avec la marée montante. Vent 4, mer 3, coefficient de marée 77.

Les participants à la randonnée arrivent dans le chenal du Teychan. Le moniteur demande au groupe de stopper à proximité des piquets délimitant le chenal des parcs à huitres. Il y a du clapot dans le chenal et une densité de navires plus importante que dans la première partie du parcours.

Les conditions environnementales ont pu générer un certain stress chez les participants et l'accompagnateur.

## 4.3 Rôle du tuteur encadrant un stagiaire et de l'accompagnateur

### 4.3.1 Rôle du tuteur encadrant un stagiaire BJEPS

Les stagiaires BPJEPS (brevet professionnel de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport, mention "motonautisme") peuvent encadrer en autonomie un maximum de quatre véhicules nautiques à moteur, sous l'autorité d'un tuteur désigné parmi les moniteurs déclarés par l'établissement. Le rôle du tuteur encadrant un stagiaire BPJEPS en motonautisme est crucial pour la formation et le développement professionnel du stagiaire.

Voici les principales responsabilités du tuteur :

Accueillir le stagiaire dans la structure, l'aider à s'intégrer dans l'équipe et à comprendre le fonctionnement de l'entreprise.

Guider le stagiaire pendant son séjour dans l'entreprise, le former sur les aspects techniques et pratiques du métier, veiller au respect de l'emploi du temps du stagiaire.

Assurer la liaison entre les organismes de formation et les salariés de l'entreprise impliqués dans la formation du stagiaire, participer à l'acquisition des compétences professionnelles du stagiaire

Superviser les activités du stagiaire pour garantir la sécurité des pratiquants, veiller à ce que le stagiaire respecte les règles de sécurité et les bonnes pratiques du métier.

Évaluer les progrès du stagiaire, fournir des retours constructifs pour aider le stagiaire à s'améliorer.

Le tuteur joue donc un rôle essentiel dans la formation pratique du stagiaire BPJEPS en motonautisme, en assurant un encadrement de qualité et en veillant à la sécurité des activités nautiques.

### 4.3.2 Rôle de l'accompagnateur

La présence d'accompagnateurs lors des sorties en jet-ski devrait réduire les risques d'accidents, en offrant une supervision et un encadrement adaptés aux participants, en particulier les novices. Pourtant, il existe des cas où des accidents surviennent même en présence de ces encadrants. Cela peut s'expliquer par une gestion parfois insuffisante des groupes, où les moniteurs peinent à maintenir un contrôle optimal de la vitesse et de la direction des participants, ou encore par un manque d'expérience des accompagnateurs face à des situations imprévues.

Certains accompagnateurs, peu expérimentés ou insuffisamment formés pour faire face à des urgences, peuvent être déstabilisés par des incidents qui échappent à leur contrôle. Cette situation soulève la question de la pertinence et de l'efficacité de la réglementation en vigueur qui ne garantit pas une supervision efficace, ni une sécurité optimale pour les participants, avec des engins très puissants. Les règles de sécurité doivent être réévaluées pour mieux protéger les usagers, car la situation actuelle, en dépit des intentions de régulation, ne suffit pas à prévenir les risques.

Le rôle de l'accompagnateur demande une certaine posture pour encadrer des randonnées où les participants sont pour la plupart des novices. Il est nécessaire de montrer de l'autorité et de la fermeté pour le respect des consignes de sécurité.

Lors du début de randonnée, le moniteur stoppe le groupe à deux reprises pour rappeler à la jeune fille qu'elle navigue trop près du jet de son père.

Un jeune passager d'un des jets de la 2ème famille monte avec le moniteur car le jeune pilote n'est pas très à l'aise.

Le jeune accompagnateur stagiaire qui disposait d'une expérience très faible, a donc eu à gérer un groupe non homogène lors de cette sortie.

Le BEAmer estime nécessaire de réviser les dispositions réglementaires, notamment l'arrêté du 1<sup>er</sup> avril 2008 relatif à l'initiation et à la randonnée encadrée en véhicules nautiques à moteur. À l'occasion de cette refonte le nombre de VNM encadrés par un moniteur stagiaire devraient être revu à la baisse compte tenu de son expérience en cours d'acquisition.

# 5. CONCLUSIONS

---

L'accident survient lors d'une randonnée encadrée par un accompagnateur stagiaire, proposée par une société agréée.

Le briefing est effectué dans les règles, cependant l'attention accordée par certains participants n'est pas optimale.

Les participants sont correctement équipés au regard de la réglementation en vigueur.

Les véhicules nautiques motorisés (VNM) de type jet-skis, sont récents et en bon état, mêmes bridés ils restent bien trop puissants pour des novices effectuant une simple randonnée.

L'engin confié à la jeune pilote impliquée dans l'accident ne permettait pas le moindre manque de concentration, ni le moindre écart par rapport aux consignes de sécurité. En particulier celle qui impose de maintenir, lorsqu'ils naviguent, une distance de sécurité de 50 mètres de tout autre jet-ski participant à la randonnée ou autre embarcation sur le plan d'eau.

La réactivité des gâchettes électriques, très sensibles, rend délicate la conduite de ces engins.

Il est probable que la jeune pilote ait confondu la gâchette de gauche (pour stopper) avec celle de droite (pour accélérer).

Bien que l'encadrement soit censé prévenir les accidents, sur ces engins au rapport puissance/poids très élevé, la gestion des groupes est telle que l'encadrement par le moniteur ne garantit pas une supervision suffisante, ce qui soulève des questions sur la pertinence de la réglementation actuelle.

# 6. MESURES PRISES PAR LA SOCIETE

---

Suite à l'incident, il a été ajouté des repères visuels sur le guidon pour renforcer la clarté des indications :

- Côté droit : vert avec une flèche vers l'avant ;
- Côté gauche : rouge avec un pictogramme "STOP"

# 7. ENSEIGNEMENTS

---

1. **2025-E-27** : les clients devraient suivre avec la plus grande attention les informations données lors du briefing avant les randonnées encadrées.
2. **2025-E-28** : les sociétés organisant les randonnées encadrées devraient s'assurer que tous les clients ont bien assimilé les consignes de sécurité.
3. **2025-E-29** : alors que l'activité est décrite réglementairement comme une initiation, dans les faits, l'activité ressemble fort à de la location sans permis, terme interdit mais néanmoins largement usité sur le marché.

# 8. RECOMMANDATIONS

---

À l'administration :

1. **2025-R-11** : de modifier l'arrêté de 2008 en abaissant fortement la puissance motrice des VNM autorisés dans le cadre des randonnées encadrées pour les personnes non titulaires du permis plaisance et en réduisant le nombre de VNM que peut encadrer un moniteur stagiaire.
2. **2025-R-12** : de rendre obligatoire pour les novices une phase de familiarisation sur l'eau avant le départ en randonnée. La société de location devra exclure de la conduite un client qui montre une incapacité à réaliser les exercices de base et à respecter les consignes.
3. **2025-R-13** : de rendre obligatoire le port du casque pour les clients des randonnées encadrées de VNM.
4. **2025-R-14** : de disposer d'une attestation indiquant clairement le bridage des VNM conformément à la réglementation en vigueur pour les randonnées encadrées.

# 9. ANNEXES

---

## ANNEXE A

## LISTE DES ABRÉVIATIONS

BEAmer	: Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
BPJEPS	: Brevet Professionnel de la Jeunesse, de l'Éducation Populaire et du Sport
CRR	: certificat radio restreint
DDTM	: Direction départementale des territoires et de la mer
SNOSAN	: Système national d'observation de la sécurité des activités nautiques
VHF	: Appareil de radio téléphonie très haute fréquence : very high frequency
VNM	: véhicule nautique à moteur

# ANNEXE B

## DÉCISION D'ENQUÊTE



Bureau d'enquêtes sur  
les événements de mer



Paris, le 06 août 2024

N<sup>o</sup> réf. : BEAmer 10

### 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 l'accident de jet-ski survenu le 4 août 2024 dans le bassin d'Arcachon (une victime).

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

BEAmer  
Arche Sud  
90555 LA DEFENSE CEDEX  
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24  
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr  
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes  
François-Xavier RUGIER DE CÉRINENS  
Directeur du BEAMER



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

**(BEAmer)** Arche sud

92055 LA DEFENSE CEDEX

Téléphone : +33 (0)1 40 81 38 24

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