Sécurité à bord des Croisières de Plongée : Une Analyse des récents Accidents en Série

2019 reste l'année la plus tragique de l'histoire de la plongée sous-marine. Avec trente-quatre victimes, la tragédie du ***MV Conception*** en Californie reste à ce jour la catastrophe maritime la plus meurtrière du secteur de la plongée. Le procès s'est achevé fin 2023 et les conclusions du jury ont mis en lumière diverses causes potentielles d'incendie, des voies d'évacuation limitées et des protocoles de sécurité insuffisants à bord, conduisant à la condamnation du capitaine. Ce terrible accident aurait dû être un électrochoc pour l'ensemble du secteur. Mais alors que le tourisme reprenait en 2022 après deux ans de fermeture de frontières due à la pandémie de COVID, c'est l'inverse qui s'est produit.

Les publications faisant état d'incendies, d'échouages et de naufrages se sont multipliées ; l'année la plus noire a été 2024, avec dix incidents. Et, alors qu'on pourrait en déduire que les bateaux de croisière à petit budget sont les principaux responsables en rognant sur les coûts et en ignorant les protocoles de sécurité, la majorité des incidents concerne des bateaux haut de gamme. Il ne s'agit donc malheureusement pas toujours d'une situation où on en a pour son argent. La situation semble être bien plus complexe et cette tendance tend à se poursuivre sur 2025.

J'ai eu l'occasion de visiter les chantiers navals flottants de Labuan Bajo, en Indonésie, et j'ai pu constater par moi-même comment certains bateaux sont construits, non pas à partir de plans ou de normes de construction navale, mais sur la base de la longue expérience des capitaines et charpentiers. Si ce savoir-faire repose sur des générations de connaissances maritimes, il signifie également que les navires manquent souvent des dispositifs de sécurité que l'on trouve sur les navires construits en Australie. Sans contrôle standardisé, même les embarcations de luxe peuvent cacher des défauts de sécurité critiques sous leur belle apparence extérieure.

Komodo, Indonesia

Un problème généralisé ?

Une analyse des accidents de croisières de plongée entre 2017 et 2019 par rapport à la période 2022-2024 met en évidence une évolution inquiétante : alors que seuls cinq incidents ont été signalés entre 2017 et 2019, on en a dénombré vingt entre 2022 et 2024 (soit une augmentation vertigineuse de 300 %). Ces dates soulèvent des questions, en particulier si la pandémie et l'explosion du tourisme qui s'en est suivi puissent fournir une explication statistique valable.

Marta Marrocco, Senior Case Manager chez DAN Europe, suggère que l'augmentation des incidents pourrait être liée aux conséquences de la pandémie de COVID-19 : « Je pense que l'augmentation des incidents sur les croisières de plongée au cours des dernières années pourrait être attribuée à une combinaison de deux facteurs, tous deux liés à la période du COVID. » Le premier, dit-elle, concerne l'ampleur : « D'une part, depuis 2022-2023, les gens ont repris leurs voyages à un rythme plus soutenu qu'avant le COVID, peut-être pour retrouver une certaine liberté après les restrictions que nous avons tous connues. »

Pour la période 2022-2024, 55 % des accidents se sont produits en Égypte (11) et 20 % en Indonésie (4). Les autres incidents sont répartis entre la Thaïlande (2), les Maldives (1), le Mexique (1) et les Philippines (1). Si le tourisme s'est plus que redressé au Moyen-Orient depuis la pandémie, notamment en Égypte, avec 17,5 millions d'arrivées de visiteurs internationaux en 2024, soit une augmentation de 34,3 % par rapport à 2019, il n'a pas encore retrouvé son niveau antérieur en Asie du Sud-Est. En 2024, l'Indonésie a accueilli 13,9 millions de visiteurs internationaux (-13,7 % par rapport à 2019), et la Thaïlande 35,1 millions de visiteurs internationaux (-12 % par rapport à 2019).

Cependant, ces chiffres doivent être comparés à la répartition des bateaux offrants des croisières de plongée dans le monde. S'il est difficile de connaître le nombre exact de bateaux opérant de la mer Rouge à l'océan Pacifique, l'une des plateformes de réservation en ligne les plus populaires, Liveaboard.com, propose actuellement 80 bateaux de croisière en Indonésie (26 % du total), 68 en Égypte (22 %), 44 aux Maldives (15 %) et 31 en Thaïlande (10 %), soit un total de 223 bateaux sur une flotte mondiale de 316, qui effectuent environ 23 000 voyages par an. Quand on fait le calcul, s'il y a une tendance inquiétante, c'est bien celle qui s'observe en Égypte.

Marta Marrocco affirme que le deuxième facteur contribuant à l'augmentation des accidents en croisières de plongée pourrait être financier : « De nombreux exploitants de ces bateaux, dont les activités ont été interrompues pendant la pandémie, n'ont peut-être pas eu de revenus suffisants pour entretenir correctement leurs navires pendant cette période difficile. La hausse consécutive de la demande pour les croisières, associée à l'utilisation de bateaux qui n'ont peut-être pas été entretenus correctement, pourrait être à l'origine du nombre plus élevé d'incidents. »

Pete Mesley, de Lust4Rust Diving Expeditions, partage ce point de vue : « Je pense que l'immobilisation du monde pendant le COVID a eu un impact considérable. Peu après la réouverture des frontières, tout le monde s'est précipité pour gagner de l'argent. Je suis sûr que l'entretien et la maintenance des navires pendant cette période d'arrêt à l'échelle mondiale n'ont pas été aussi bons qu'ils auraient dû l'être. Il n'y a aucune preuve pour soutenir cette hypothèse, mais elle semble plausible au vu de l'augmentation du nombre de naufrages de bateaux de croisière de plongée. »

Par ailleurs, Craig Stephen, directeur général de Mike Ball Dive Expeditions en Australie, estime que les changements de propriétaires et de structures des entreprises ont eu une incidence sur les normes de sécurité : « De nombreuses entreprises de plongée autrefois gérées par leur propriétaire (avec passion, dynamisme et attention) ont changé de mains ou ont été vendues à des entreprises dont elles ne sont plus qu'une filiale parmi d'autres. Dans ce cas, le résultat net annuel en dollars est bien plus important que la sécurité. »

Komodo, Indonesia

Les conséquences pour les plongeurs

Par chance, la plupart des incidents survenus sur des croisières de plongée se sont soldés sans faire de victimes (75 % en 2022-2024), et les opérations de sauvetage ont été menées dans les meilleurs délais. En revanche, l'un des accidents survenus en Égypte a fait de nombreuses victimes en novembre dernier. Après le chavirement du Sea Story, sur les quarante-quatre passagers et membres d'équipage, quatre corps ont été retrouvés et sept sont toujours portés disparus. Si l'Indonésie se classe au deuxième rang pour le nombre d'incidents, il n'y a pas eu une seule victime depuis 2012. Sur les cinq accidents de croisière de plongée ayant fait des victimes entre 2022 et 2024, trois étaient dus à des problèmes de stabilité (entraînant le chavirement du navire) et deux à des incendies. Dans tous les cas, l'absence de voies d'évacuation alternatives a été la cause entrainant des accidents mortels ; les plongeurs n'étaient pas en mesure de sortir, bloqués soit par l'eau, soit par les flammes.

Guy Thomas, directeur des programmes de sécurité chez DAN Europe, souligne que l'un des principaux facteurs contribuant à ces accidents est le manque de formation des équipages et leur préparation aux situations d'urgence : « Un équipage bien formé peut faire la différence entre un incident maîtrisé et une catastrophe à grande échelle. » Il ajoute : « Le mauvais entretien des systèmes électriques et des tuyaux d'alimentation en carburant a été un facteur récurrent dans nombre de ces accidents. »

Si l'on examine les vingt incidents, la moitié d'entre eux sont dus à un incendie qui s'est déclaré dans la salle des machines, 30 % sont dus au fait que le navire s'est échoué, souvent la nuit, en raison de l'interruption de la veille de nuit, et enfin, quatre (20 %) sont liés à des problèmes de stabilité avec un bateau qui a chaviré pendant une tempête. Malheureusement, bien qu'il ne représente que quelques cas,

ce dernier cas de figure a été le plus meurtrier au cours des trois dernières années.

Au-delà du danger immédiat pour la vie, ces accidents ont laissé de nombreux plongeurs démunis, avec rien d'autre que les vêtements qu'ils portaient sur eux. Marta Marrocco note que DAN Europe a aidé de nombreux plongeurs qui ont tout perdu dans ces incidents de croisières de plongée :

« Au cours des deux dernières années, des plongeurs ont contacté le service d'urgence de DAN Europe pour signaler qu'ils avaient été victimes de naufrages pendant leur croisière. Heureusement, la plupart du temps, les plongeurs à bord de ces navires ont réussi à s'en échapper indemnes, mais ils ont presque toujours perdu tous leurs effets personnels et leur précieux équipement de plongée. En fait, leur demande la plus fréquente à notre service d'assistance téléphonique était le remboursement des biens perdus. »

Cependant, elle précise que la couverture d'assurance a des limites : « L'assurance que les membres de DAN Europe peuvent choisir de souscrire ne couvre que la phase aiguë des urgences médicales. L'équipement de plongée n'est couvert par l'assurance que s'il est endommagé ou perdu lors d'une opération de sauvetage d'un plongeur blessé à la suite d'un accident de plongée, mais pas s'il est perdu en mer après un naufrage. » S'il serait juste de demander à l'assurance de l'opérateur de couvrir l'équipement perdu, les plongeurs que nous avons réussi à contacter et qui se trouvaient sur le MY *Pacific Vortex* au Mexique en 2022 ont déclaré avoir obtenu moins de 30 % de la valeur de ce qu'ils avaient perdu après s'être longuement battus.

C'est pourquoi, à la suite de l'accident tragique du Sea Story, en novembre dernier, DAN Europe a décidé d'apporter un peu de réconfort aux plongeurs touchés par cet accident en leur offrant un **soutien financier et psychologique** supplémentaire**.**

Galapagos, Ecuador

Protocoles de sécurité : à quoi les plongeurs doivent-ils être attentifs ?

À la lumière de ces chiffres préoccupants, que devraient faire les plongeurs pour se protéger ? Pete Mesley propose quelques idées à ceux qui souhaitent donner la priorité à leur sécurité de façon proactive lors de croisières de plongée : « Exigez des exercices d'incendie et d'évacuation, des points de rassemblement, la localisation et le port des gilets de sauvetage. Il faut les mettre en pratique et pas seulement en parler. » Il recommande également « d'avoir un sac de secours étanche près de son lit contenant des objets essentiels tels que son téléphone, son argent, ses cartes de crédit, ses lunettes et son passeport ».

Guy Thomas évoque les mesures de sécurité que les plongeurs peuvent vérifier à bord : « Dans de nombreux cas, nous avons constaté que les systèmes de détection et d'extinction des incendies étaient soit inadaptés, soit défectueux. » Pour en savoir plus, il a publié dès 2020 des directives de sécurité incendie avec François Burman, vice-président des services de sécurité en plongée, à la suite de l'incendie du MV *Conception.*

Craig Stephen conseille aux plongeurs d'examiner plusieurs points avant de monter à bord : « Avant de partir pour une destination lointaine, renseignez-vous. Ce pays a-t-il des normes strictes ? Serez-vous loin des secours ? L'opérateur met-il la sécurité au premier plan ? Après l'accueil, il devrait y avoir un briefing sur la sécurité en cas d'incendie, de collision, d'abandon du navire, etc. Y a-t-il plusieurs issues de secours dans toutes les zones ? Les cabines sont-elles sous le pont (non recommandé) ? »

Il souligne également un risque spécifique lié à la charge des batteries : « [La charge des batteries] ne devrait pas être autorisée à l'intérieur [c'est-à-dire dans la cabine des passagers] et sans surveillance ». Guy Thomas soutient la même idée : « Les incendies peuvent se déclarer dans la salle des machines, mais cela ne signifie pas que le moteur lui-même est en cause. Cela peut être dû à une surcharge du système ou à un circuit défectueux sur le navire. Les incendies causés par la charge des batteries ne doivent pas être écartés ».

En effet, depuis l'incendie du MV *Conception en* 2019, on a longtemps pensé que la cause était la charge des batteries qui aurait pu provoquer une surcharge du circuit électrique, ou que les batteries elles-mêmes auraient pu prendre feu. Ce scénario potentiel a conduit certains professionnels du secteur croisières de plongée à prendre des mesures drastiques ces dernières années.

Alors que les conclusions du procès du MV *Conception ont* finalement montré que l'incendie s'était déclaré dans une poubelle sur le pont principal, les chiffres de l'aviation civile donnent un aperçu incontestable de ce risque spécifique. « Les incidents ont augmenté de 28 % au cours des cinq dernières années, de 2019 à 2023 », affirme UL Standards & Engagement**.** Les plongeurs pensent immédiatement aux batteries des phares de plongée, ainsi qu'aux appareils photo et aux téléphones ; cependant, il est intéressant de noter que les cigarettes électroniques et les batteries externes ont été les principaux coupables sur les vols commerciaux. Heureusement, dans 85 % des cas, les incidents ont été gérés avant de devenir graves, grâce au fait que les appareils étaient à portée de main des passagers. Ainsi, bien qu'aucun rapport ne confirme à ce jour que les batteries au lithium sont à l'origine d'un incendie sur une croisière de plongée, leur utilisation doit être prise très au sérieux.

Tenir les opérateurs responsables

Pete Mesley souligne que les agences de voyages doivent assumer une plus grande responsabilité : « Les

voyagistes et les agences de voyages ont une grande responsabilité. Quelqu'un doit faire preuve de diligence et auditer les opérateurs, et pour être honnête, les clients ne veulent pas vraiment le faire ; ils veulent pouvoir compter sur les agents de voyages pour le faire à leur place. Certaines régions du monde ne sont soumises à aucune réglementation, il faut donc faire pression sur ces opérateurs de croisières pour qu'ils élaborent des plans opérationnels, qu'ils fournissent des preuves de leurs rapports de sécurité, des qualifications de leurs capitaines, ainsi que de la formation et compétence de leur équipage. »

En effet, tous les pays ne sont pas égaux en ce qui concerne les réglementations[1] qui s'appliquent aux navires de transport de passagers. Craig Stephen partage son expérience en Australie, un pays qui n'a connu aucun incident parmi les bateaux de croisière de plongée au cours de la dernière décennie. Pourtant, certains considèrent que la réglementation est excessive. « Nous avons une réglementation et une gouvernance très strictes en matière de plongée sous-marine et de gestion des navires, et les autorités compétentes nous contrôlent par des inspections et des enquêtes annuelles (y compris le protocole de veille de nuit). Dire que l'Australie est surréglementée en matière de plongée est tout simplement absurde. Bien que les opérateurs les plus vigilants puissent être victimes de tragédies, les autorités contribuent à maintenir l'honnêteté des entreprises qui, autrement, ne seraient pas scrupuleuses. »

Les organisateurs d'expéditions comme The Dirty Dozen ont pris des mesures pour s'assurer que leurs normes de sécurité restent élevées. Gill Flaherty, leur responsable des expéditions, détaille leur processus de vérification rigoureux : « Avant de réserver et charteriser un nouveau bateau, nous l'auditons au préalable et discutons des points suivants avec l'opérateur : types d'extincteurs, systèmes d'extinction d'incendie dans la salle des machines, tests des radeaux de sauvetage, circuits d'éclairage de secours, procédures de veille de nuit, formation de l'équipage en matière d'incendie et de premiers secours, ainsi que leurs plans d'action en cas d'urgence. Nous exigeons également une copie du plan d'action en cas d'urgence du bateau et une matrice RACI établie d'un commun accord pour nos registres. »

Pete Mesley a également modifié ses procédures opérationnelles après un incident survenu en 2022 à Socorro, au Mexique, sur une croisière de plongée à laquelle il participait personnellement : « Depuis l'échouage du *Pacific Vortex*, j'ai complètement changé la façon dont je gère mes opérations. Je demande désormais à voir les qualifications des capitaines, les documents d'inspection des navires, les fiches d'entretien des équipements de sécurité, etc. Si un opérateur de croisière de plongée ne peut pas fournir ces documents, cela signifie que ces personnes ne devraient pas être en activité. »

Similan Islands, Thailand

Un électrochoc pour tout le secteur d'activité

Alors que le nombre d'accidents de croisières de plongée continue d'augmenter, les experts s'accordent à dire que le secteur doit adopter une approche plus proactive en matière de sécurité. Un entretien insuffisant, des lacunes dans la formation des équipages et des failles dans la réglementation contribuent à un problème croissant qui ne peut être ignoré.

Si les plongeurs ont un rôle à jouer pour assurer leur propre sécurité, interroger les opérateurs et prendre des décisions éclairées au sujet des entreprises auxquelles ils font confiance et auprès desquelles ils décident de réserver, la crise actuelle est un signal d'alarme que l'ensemble du secteur de la plongée ne peut se permettre d'ignorer.

Guy Thomas explique : « La meilleure solution consiste probablement à sensibiliser les plongeurs et les opérateurs de croisières de plongée. De nombreux opérateurs veulent travailler de la manière la plus sûre qui soit, mais certains ont des problèmes de sécurité dont ils n'ont peut-être même pas conscience. Il sera donc important à l'avenir de les sensibiliser davantage à ce sujet. Il en va de même pour les plongeurs : nous devons les informer sur ce à quoi ils doivent s'attendre à bord en matière de sécurité. »

Enfin, s'il y a une leçon curieuse que nous avons apprise en examinant chaque rapport d'incident survenu sur une croisière de plongée, c'est de « ne jamais faire l'impasse sur une plongée ».

Pour information, cet article a également été publié dans le magazine *InDEPTH.*

EN SAVOIR PLUS

- Undercurrent: A Decade of Liveaboard Losses
- Institut für Schiffbau und maritime Technik: Investigation of a series of accidents involving yachts for diving vacations (thèse universitaire) par Justus Schiszler
- Int*ernational* Maritime Organization: International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974
- Scuba Diving: The Ultimate Liveaboard Packing Guide par Candice Landau