



Rapport d'investigation préliminaire

AMPHITRITE

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

HOMME À LA MER

À BORD DU CHALUTIER-COQUILLIER *AMPHITRITE*

SURVENU LE 20 AVRIL 2011 EN BAIE DE SAINT-BRIEUC

LE NAVIRE



L'*AMPHITRITE* (SB 428388) est un chalutier à coque en bois, construit en 1983.

D'une longueur de 11,72 mètres et d'une jauge brute de 18 tonneaux, il est propulsé par un moteur de 173 kW.

Il est armé à la petite pêche par un équipage de deux hommes et pratique alternativement la pêche au chalut de fond et le dragage des coquilles Saint-Jacques.

L'ÉQUIPAGE

Le patron, âgé de 46 ans, est titulaire du brevet de lieutenant de pêche et du certificat de capacité. C'est un marin expérimenté qui compte plusieurs années de commandement à la pêche.

Le matelot, âgé de 19 ans, est titulaire du CAPM et du permis de conduire les moteurs marins. Il est présent à bord de l'*AMPHITRITE* depuis 2 mois.

LES FAITS

L'*AMPHITRITE* a appareillé de Saint-Quay-Portrieux le **20 avril 2011** au matin, afin de pêcher la coquille Saint-Jacques sur le gisement de la baie de Saint-Brieuc, zone dite « du large » (le temps de pêche autorisé est de 4 heures).

Les conditions météorologiques sont bonnes (vent de Sud-Est force 2, mer belle, visibilité 3 milles).

À **08h25**, l'*AMPHITRITE* s'apprête à effectuer son 4^{ème} trait. Le navire est en avant à une vitesse de 6 à 7 nœuds. Au moment où la drague tribord est basculée par-dessus la lisse pour être refilee, la jambe du matelot est prise par la chaîne de vidage du sac et l'homme entraîné à la mer.

Le patron serre immédiatement le frein du treuil et voit le matelot faire surface derrière le navire, la jambe dégagée de la drague et le VFI gonflé.

Ayant reviré la drague, il fait demi-tour, jette une bouée couronne au matelot, qui la saisit et remonte à bord par ses propres moyens.

CONSÉQUENCES

Sur avis du CROSS et après consultation de SAMU 22, l'*AMPHITRITE* fait route sur Saint-Quay-Portrieux. Le matelot, souffrant de la jambe et en légère hypothermie, est débarqué pour consultation.

OBSERVATIONS

Lors du filage, le matelot ne s'est pas aperçu que son pied était engagé dans la chaîne de vidage du sac qui se trouvait sur le pont. Même par beau temps, la manœuvre de mise à l'eau et de filage des dragues est par nature dangereuse et nécessite une extrême vigilance de la part de l'équipage.

Il convient de noter que les conséquences de cet accident ont été limitées grâce aux facteurs suivants :

- le port du VFI a permis au matelot de remonter et de rester en surface ;
- le patron a eu une réaction rapide et efficace (si l'évènement s'était produit lors du filage de la 2^{ème} drague alors que la 1^{ère} était déjà à l'eau, la manœuvre aurait été beaucoup plus difficile) ;
- les conditions météorologiques clémentes.

CONCLUSION

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEAmer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

Sur les dragueurs, comme sur les fileyeurs, le moment du filage des engins est une phase particulièrement dangereuse qui requiert beaucoup de vigilance et de réactivité.

Cet accident démontre, une fois encore, le caractère impératif du port du VFI durant les opérations de pêche.



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411