



Rapport d'enquête simplifié

**HOMMES À LA MER À BORD DU CASEYEUR FILEYEUR
ISLE D'HER LE 12 SEPTEMBRE 2014
DANS LE SUD-EST DE BELLE-ÎLE (UNE VICTIME)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2015

HOMMES À LA MER À BORD DU CASEYEUR FILEYEUR *ISLE D'HER* LE 12 SEPTEMBRE 2014 DANS LE SUD-EST DE BELLE-ÎLE (UNE VICTIME)

LE NAVIRE



L'*ISLE D'HER* est un fileyeur polyvalent à coque en plastique, construit en 1983. Il est armé en pêche côtière.

Caractéristiques principales du navire :

Immatriculation : AY 618 712 ;
Longueur hors-tout : 11,97 m ;
Largeur : 4,80 m ;
Jauge brute : 23,81 UMS ;
Puissance du moteur : 147 kW.

L'armateur a acquis ce navire à Noirmoutier le 18 février 2014. Il est approuvé pour une navigation en 3^{ème} catégorie.

Depuis le mois de mai, ce navire exerce la pêche, soit aux filets, soit aux nasses à poisson.

Le jour de l'accident, il pêchait avec les nasses.

Les sorties sont régulières et uniquement à la journée sur la semaine.

La visite annuelle a été effectuée le 17 février 2014.

Le permis de navigation est à jour.

Les nasses

Il s'agit d'une nouvelle pratique de pêche d'origine norvégienne peu connue dans la région.

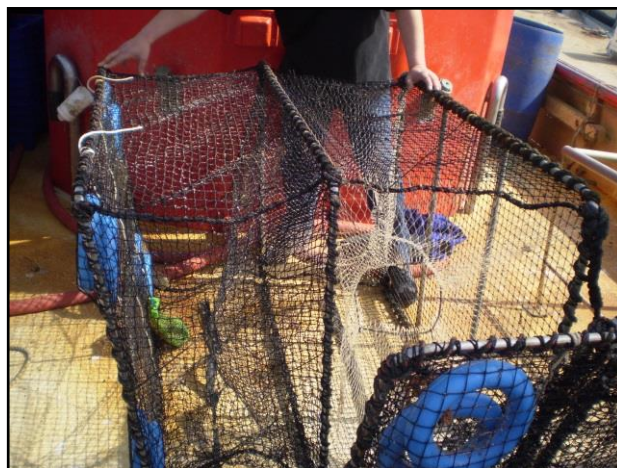
Deux autres navires seulement la pratiquent à Quiberon.

Les nasses ont pour dimension 1,30 m de longueur, 0,90 m de largeur et 1,17 m de hauteur.

L'armature est en acier ou en aluminium, complétée par du filet de pêche de type chalut.

Les nasses pêchent des poissons divers (congres, merlans, juliennes, crabes, homards).

Ces engins de pêche s'ouvrent avec la tension des pattes d'oie, d'une longueur de 22 brasses, et par les flotteurs installés à l'intérieur. Les pattes d'oie, espacées de 40 mètres, sont amarrées à une ligne-mère.



Nasse ouverte

L'ÉQUIPAGE

Trois marins sont à bord le jour de l'événement, conformément à la décision d'effectif.

À la date de l'accident, le rôle d'équipage n'est pas à jour, les formalités administratives des mouvements des marins n'ayant pas été effectuées.

Étaient à bord le jour de l'accident :

- un patron-mécanicien, âgé de 39 ans, titulaire du certificat de capacité, du brevet de lieutenant de pêche et du permis de conduire les moteurs marins.

- Un matelot, âgé de 28 ans, titulaire du certificat de capacité et du CRO.
- Un matelot (la victime), âgé de 30 ans, titulaire du CIN, après un arrêt de travail de courte durée, venait de reprendre son activité à bord la veille (il n'était pas sur le rôle, la régularisation est ultérieure).

Ils sont à jour de leurs visites médicales d'aptitude.

LES FAITS

Heures locales (UTC+2)

Les conditions météorologiques (origine : SITREP et Sémaphore du Talut à Belle-Île à 11h32 locales) :

Vent d'Est 3 - mer peu agitée - visibilité 6 milles - nébulosité 3/8 - température de l'air : 20°C - température de la mer : 15°C.

Marées (référence : Port-Tudy) :

Pleine mer à 07h29, coefficient 106,

Basse mer à 13h48, coefficient 100.

Le courant de 1,2 nœud porte vers le SW.

Le **12 septembre 2014**, l'*ISLE D'HER* quitte Port-Maria à Quiberon à **05h30** pour rejoindre ses lieux de pêche situés au large de la pointe sud-est de Belle-Île (Pointe du Skeul), afin de relever 4 filières de 17 nasses à poisson.

À **07h30**, arrivée à proximité de la première filière et remontée de celle-ci.

Les conditions météorologiques sont bonnes avec une petite houle d'environ 1 mètre.

À **08h15**, remise à l'eau par 40 mètres de fond de la première filière (17 nasses) avec son témoin, les deux ancres de 15 kg servant de gueuse à chaque extrémité. Deux autres filières ont également été remontées sans problème.

Entre **10h00** et **10h15**, le filage de la 4^{ème} filière débute. Comme d'habitude, les deux marins travaillent en binôme.

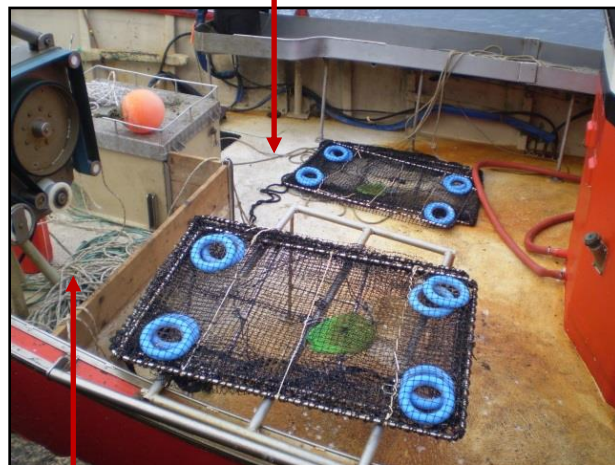


Mise à l'eau d'une nasse (reconstitution le long du quai)

Ils se déplacent sur la partie tribord pour récupérer, un de chaque côté, les nasses déposées à même le pont.

Ensuite, ils les posent sur le support fixé à hauteur de la lisse bâbord.

Il est à noter qu'une partie des pattes d'oie se trouve obligatoirement sur le pont, entre les nasses et l'angle du parc à orins.



Parc à orins

Vue des nasses posées sur le pont. Lors de la remontée, elles sont posées les unes sur les autres.

Pour effectuer la manipulation des nasses, le matelot **1** (le plus près du parc à orins), doit impérativement traverser la partie du pont encombrée par les filins, au risque de s'y prendre les pieds. C'est ce qui est arrivé ce jour-là.

Entre **10h30** et **10h45**, le filage de la dernière filière est pratiquement terminé (il ne reste que 2 casiers à mettre à l'eau).

Au moment de la mise à l'eau de l'avant-dernière nasse, le matelot **1** est emporté à la mer. Simultanément, le matelot **2** (placé face à la victime), le voit partir et l'entend crier.

Il s'aperçoit qu'une boucle du filin qui relie la ligne mère à la nasse lui entoure la jambe droite. Il crie à son tour « Arrière ! » pour alerter le patron mais le matelot **1** est immédiatement entraîné à la mer.

Le patron, en timonerie, entend les cris. Alors qu'il filait en dérive (courant et vent suffisant pour donner l'erre nécessaire, en embrayant ponctuellement en tant que de besoin), il bat en arrière immédiatement.

Après avoir effectué une marche arrière et vu le matelot à l'eau, le patron demande au matelot **2** de virer la filière. Celui-ci ne s'exécute pas (il conteste d'ailleurs cette assertion du patron). Il se précipite vers l'arrière du navire, au poste d'étrépage, pour se saisir d'un couteau. Voyant le matelot **1** à un mètre de distance du navire, il tente de lui passer le couteau. Constatant son absence de réaction, il prend l'initiative de plonger à son secours.

Le patron lui lance un VFI (vêtement à flottabilité intégrée).

Dans la minute qui suit, le patron, resté seul sur le pont, tente vainement de relever la filière au vireur. Il ne réussit qu'à remonter deux nasses. À partir de cet instant, le vireur n'est plus efficace et la ligne-mère patine. Il coupe alors l'orin de la ligne-mère. Il reste 15 nasses à l'eau.

À **10h52**, le patron se rend à la timonerie pour alerter les secours.

Pendant ce temps, le matelot **2** tente de sauver son camarade, sans succès.

Depuis **10 minutes**, le patron, occupé dans sa timonerie, a perdu de vue le matelot **2**.

Celui-ci n'a pu enfiler le VFI que le patron lui a lancé. Ce VFI avait déjà été percuté par le passé. Le matelot **2** a cependant réussi à le gonfler avec la pipette prévue à cet effet, ce qui l'a aidé à se maintenir à la surface de l'eau.



VFI lancé par le patron

À **10h56**, le CROSS Étel, alerté, met en œuvre les moyens aériens et maritimes.

À **12h07**, un canotier de la SNS 096 de Belle-Île embarque à bord du caseyeur pour aider le patron aux recherches.

À **12h26**, le skipper du voilier *NEIGE* signale avoir récupéré un naufragé à la position 47° 15', 35 Nord et 003° 09', 11 Ouest.

Une fois récupéré, le marin a été transporté à l'hôpital de Lorient pour observations.

Le navire est rentré à Quiberon dans l'après-midi.

CONSÉQUENCE

Disparition du matelot entraîné par la filière de casiers.

OBSERVATIONS/ANALYSE

Le poste de travail :

Le poste de travail de mise à l'eau des nasses n'a pas fait l'objet d'une étude préalable. De plus, les risques inhérents à cette nouvelle méthode de pêche ne figurent pas dans le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUP).

En l'absence de parc à tribord, les nasses sont empilées au fur et à mesure de leur virage.

De ce fait, une partie des pattes d'oie et des filins est laissé « en désordre » sur le pont sur le trajet du matelot **1** entre la pile de nasses et la table de mise à l'eau.

La configuration du poste de travail oblige le matelot **1** à se déplacer dans une zone encombrée d'orins.

Par ailleurs, le poste de travail des matelots à la mise à l'eau des nasses n'est pas visible depuis la timonerie lorsque le patron est aux commandes.

Les équipements individuels de travail :

Les matelots en opérations de pêche ne portaient pas leurs VFI malgré les demandes du patron. Ce dernier point est contesté par le matelot survivant qui souligne au contraire le très mauvais état des VFI.

La maintenance des VFI n'était en effet pas assurée.

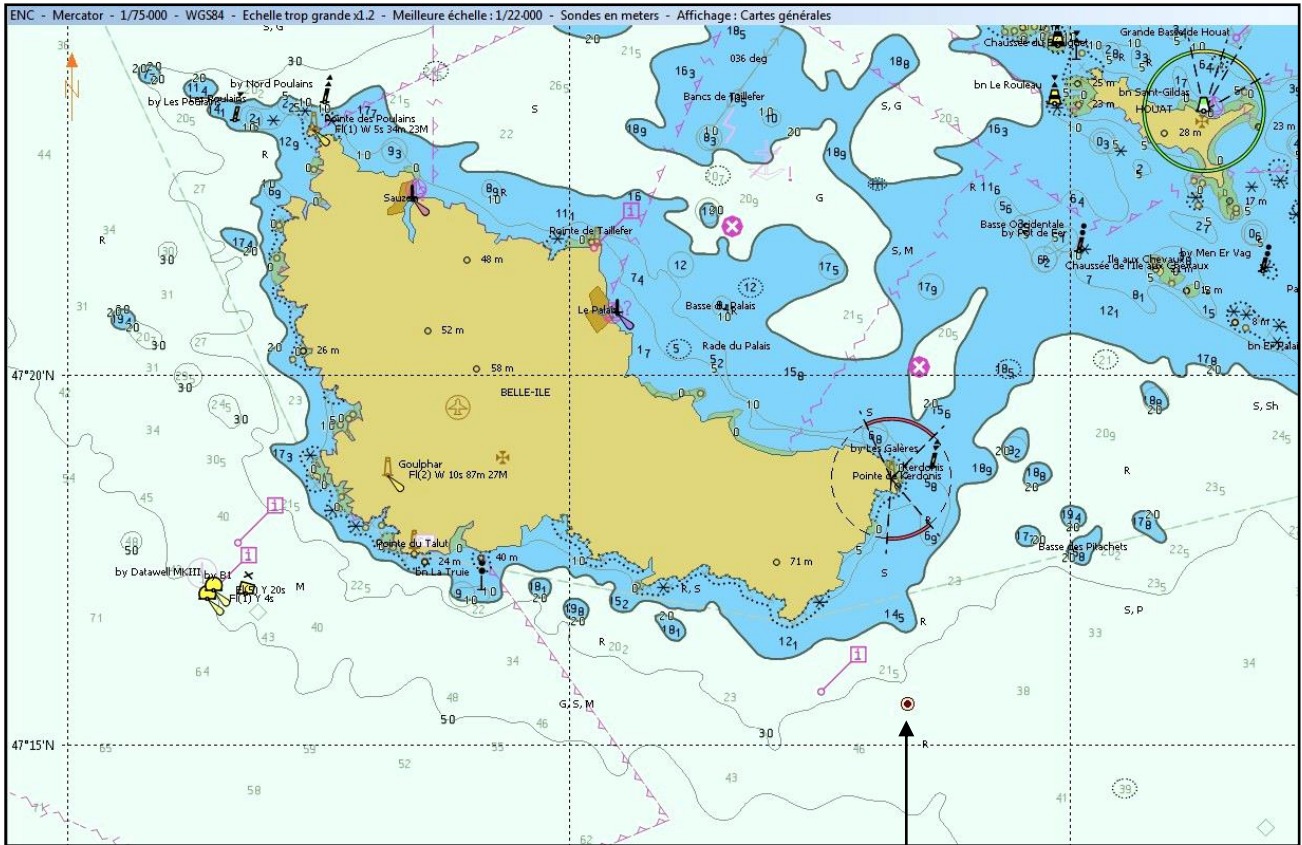
Aucun couteau n'était accessible à proximité du poste de travail.

CONCLUSION

L'absence d'évaluation des risques à bord de ce navire pour une nouvelle activité de pêche (nasses) a engendré une pratique dangereuse qui a rendu possible la chute à la mer d'un marin. Le non port du VFI a aggravé la situation.

ENSEIGNEMENTS

- 1 - **2015-E-040** : Toute nouvelle activité de pêche à bord d'un navire doit faire l'objet d'une évaluation préalable des risques avec l'appui de l'Institut Maritime de Prévention le cas échéant. Les résultats de l'évaluation doivent être portés au document unique d'évaluation des risques professionnels (DUP) et connus de l'équipage.
- 2 - **2015-E-041** : Les VFI doivent faire l'objet d'un contrôle régulier et être portés en opérations de pêche (réf. Art.9 du décret n°2007-1227 du 21 août 2007).
- 3 - **2015-E-042** : Une procédure de récupération après une chute à la mer doit être établie (rôle de chacun, bouée couronne, remontée à bord, etc...) et connue de tous. Des entraînements pratiques permettraient d'acquérir les gestes adaptés.
- 4 - **2015-E-043** : Le couteau à la ceinture dans un fourreau ou à proximité du poste de travail est un des équipements individuels du marin préconisé face aux risques (plaquette *BEA*mer/CNPMEM/IMP - fileyeur - prévenir les accidents au filage - téléchargeable sur le site internet *BEA*mer).



Chute à la mer du marin de l'ISLE D'HER



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

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



FRANCE
2009092411