



# Rapport d'enquête simplifié

**ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME  
À BORD DU COQUILLIER *LE SOLEIL*,  
LE 26 FÉVRIER 2014 EN BAIE DE SAINT-BRIEUC**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : novembre 2014

# ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME À BORD DU COQUILLIER *LE SOLEIL*, LE 26 FÉVRIER 2014 EN BAIE DE SAINT-BRIEUC

## LE NAVIRE



Le coquillier *LE SOLEIL* a été construit en 1984 par les chantiers Beneteau.

### Caractéristiques principales du navire :

- Immatriculation : SB 601016 ;
- Coque : polyester/epoxy ;
- Longueur hors-tout : 11,97 m ;
- Largeur : 4,80 m ;
- Jauge brute : 23,44 UMS ;
- Moteur de propulsion : 184 kW.

Armé à la petite pêche côtière, *LE SOLEIL* est basé au port d'Erquy (22). Il accomplit une navigation en 3<sup>ème</sup> catégorie.

Son permis de navigation est valide jusqu'au 28 août 2014.

### Le contexte

Le coquillier *LE SOLEIL* est titulaire d'une licence de pêche à la coquille Saint-Jacques en baie de Saint-Brieuc pour la campagne 2013/2014.

Le 26 février 2014, les horaires de pêche sont fixés de 10h30 à 11h15.

## L'ÉQUIPAGE

*LE SOLEIL* est armé par trois marins : un patron-armateur et deux matelots.

Ils possèdent les qualifications adéquates pour remplir les missions qui leurs sont dévolues à bord.

Ils sont aptes physiquement à exercer leur activité.

## LES FAITS

### Heures locales (UTC+1)

### Conditions météorologiques :

Basse Mer Erquy : 10h42 - Pleine mer : 16h38, coefficient : 70.

Météo (origine : sémaphore de Saint-Cast-Le-Guildo) : vent W, force 3, visibilité 10 milles.

*LE SOLEIL* appareille d'Erquy le **26 février 2014** en début de matinée pour rejoindre ses lieux de pêche, situés dans le nord du Cap d'Erquy pour 3 milles environ.

À **10h30**, il met en pêche dans le nord-est des Roches du Landas.

Les marins sont porteurs de leur VFI.

Le patron se situe à la timonerie et aux commandes du treuil. Un matelot est à la manœuvre de la drague tribord et un second à la drague bâbord.



*Vue arrière bâbord du coquillier LE SOLEIL*



Le patron pense effectuer quatre à cinq traits de 5 à 6 minutes.

Les trois premiers traits sont effectués sans incident.

Lors de la remontée du 4<sup>ème</sup> trait, les dragues sont situées au niveau de la lisse. La drague bâbord est arrivée à l'envers.

La procédure est la suivante pour vider la drague : lorsque les dragues arrivent au niveau de la lisse, chaque matelot capelle un bout à l'aide d'un mousqueton à la herse qui est fixée sur le dos de la drague.

Sur *LE SOLEIL*, la herse de forme triangulaire, conçue à l'aide d'un câble de 12 mm, est fixée sur le dos de la drague.



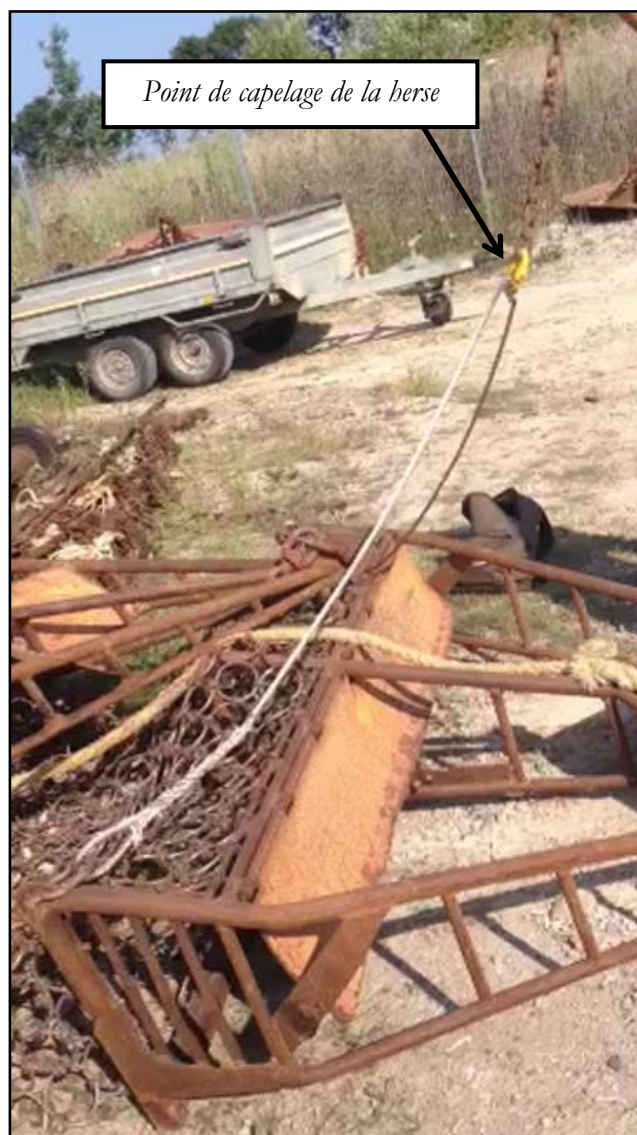
*Vue de la drague*

Une fois capellé sur l'anneau de fixation du dos, le bout est viré afin de lever le cul de la drague. Les amendements marins (coquilles Saint-Jacques, cailloux...) tombent sur le pont.

Le bout est ensuite filé, le mousqueton de la herse libéré et la drague est remise à l'eau.

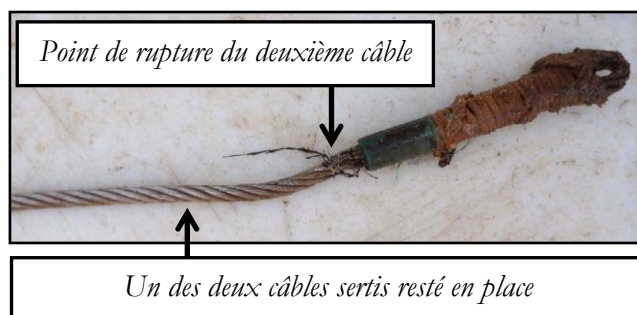
En novembre 2013, pour le début de la campagne de pêche à la coquille Saint-Jacques, le patron-armateur a modifié le système de herse.

Jusqu'à cette date, la herse était constituée avec des chaînes de 14 mm. Voulant épargner de la fatigue à ses matelots, l'armateur a fait confectionner par la coopérative maritime d'Erquy une herse beaucoup plus légère pour la manutention avec du câble de 12 mm par sertissage.



*Fixation de la herse*

Après quatre mois d'utilisation intensive, le câble s'est rompu au niveau du sertissage et est venu frapper le matelot au niveau de l'avant-bras gauche.



À 11h24, le patron du coquillier *LE SOLEIL*, avise le sémaphore de Saint-Cast-Le-Guildo qu'un marin est blessé à bord suite à une rupture de câble.

À **11h30**, le CROSS Corsen organise une conférence entre *LE SOLEIL* et les services médicaux.

La vedette SNS 156, pré-positionnée en Baie de Saint-Brieuc avec un médecin et un infirmier à bord, est déroutée.

À **11h38**, les services médicaux préconisent le déroutement du *COQUILLIER* sur le port d'Erquy.

À **12h01**, *LE SOLEIL*, accoste au port et le blessé est pris en charge par le centre de secours.

## CONSÉQUENCES

Après un séjour de quelques heures au CHR de Saint-Brieuc, le matelot s'est vu remettre un certificat d'arrêt de travail de 2 mois qui a été prorogé jusqu'au 30 juin 2014.

## OBSERVATIONS - ANALYSE

Le sertissage constitue un point faible, en particulier du fait que le système est plongé dans l'eau de mer puis en est retiré, ce qui induit de la corrosion.

L'acier des fils et l'alliage du manchon de sertissage forment un effet pile.

Les élingues sont des équipements de levage calculés à terre pour des efforts bien définis. L'usage en eau de mer induit une diminution très sensible des performances du câble. Le sertissage constitue une faiblesse supplémentaire.

Les conditions d'utilisation des élingues manchonnées sont strictes et n'ont pas été observées ici.

Le *BEA*mer estime que le système de herse, confectionnée en câble d'acier manchonné, n'est pas adapté au mode de pêche.

## CONCLUSION

Une herse constituée avec des chaînes paraît beaucoup plus robuste et plus résistante, compte tenu des contraintes liées au poids et à la traction.

## ENSEIGNEMENT

- 1 - 2014-E-082 : Pour les patrons-pêcheurs à la coquille Saint-Jacques, de veiller à ce que l'état du matériel utilisé ne se détériore pas dans le temps (usure, déformation, oxydation), ce qui constitue une alerte avant la rupture ;  
de ne pas utiliser des équipements qui sont inadaptés à l'usage prévu : eau de mer, surcharges ponctuelles, efforts transversaux ou de torsion ;  
d'une manière générale, de s'assurer que les normes de sécurité soient bien prises en compte lorsqu'ils décident de modifier le gréement de pêche et de prendre conseil auprès des personnes ou entités compétentes.



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.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)



FRANCE  
2009092411