



Rapport d'enquête simplifié

**MARIN BLESSÉ À BORD DU CHALUTIER *RAYMOND ÉLISE IV*
LE 14 JANVIER 2013 AU LARGE DU GRAU D'AGDE**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : décembre 2013

MARIN BLESSÉ À BORD DU CHALUTIER *RAYMOND ÉLISE IV*

LE 14 JANVIER 2013 AU LARGE DU GRAU D'AGDE

LE NAVIRE

Chalutier polyvalent construit en PRVT, immatriculé ST 916475 U en 2002.

Caractéristiques principales du navire :

Longueur hors tout : 24,70 m ;

Jauge : 147 UMS ;

Puissance de propulsion : 316 kW ;

Indicatif radio : FQDX.

Le navire est armé en 3^{ième} catégorie de navigation en petite pêche.

L'ÉQUIPAGE

L'équipage est composé de cinq marins : un patron-mécanicien, un matelot pêcheur qualifié et trois matelots, tous à jour de leur visite médicale d'aptitude.

LES FAITS

Le **14 janvier 2013** à l'aube, le chalutier appareille du Grau d'Agde pour une marée inférieure à 24 heures.

Les conditions météorologiques sont assez difficiles avec une tramontane de nord-ouest (vent météorologique 12 nœuds, rafales à 25/30 nœuds), une mer du vent courte et hachée grossissant suivant le fetch.

Vers **12h45**, le patron s'apprête à faire filer le chalut. Le matelot victime de l'accident se tient à son poste de travail, près du pied du portique à tribord.

Le filet est mouillé en avant lente. Les panneaux, alors saisis aux postes de mer, notamment par deux chaînes qui les brident vers le bas de façon à les empêcher de battre sur les pavois, doivent être libérés. Lors du mouillage du filet, la tension du gréement soulage les panneaux et donne le mou nécessaire pour libérer les crocs des chaînes. Ce travail, dangereux, est réalisé simultanément par deux matelots sous la surveillance du patron.

Le patron et le matelot accidenté témoignent d'une absence de fatigue, en ce premier jour de la semaine, mais évoquent une précipitation et le fait que le panneau tribord a été heurté par une vague au moment du décrochage de la chaîne, ce qui a provoqué la brusque remise sous tension, et l'écrasement de l'index.

Le matelot a été assisté par ses collègues et le patron a appelé le CROSS La Garde en VHF à **12h55**.

Deux minutes plus tard, le médecin du CCMM de Toulouse pratiquait une consultation radio et préconisait le déroutement du chalutier pour une prise en charge du blessé.

CONSÉQUENCES

L'accident du travail maritime est suivi d'un arrêt supérieur à un mois. Il a repris son activité à l'issue.

OBSERVATIONS

La séquence de virage ou du filage du train de pêche, et notamment la manœuvre des panneaux divergents est toujours une séquence à risques, abondamment décrites par les Documents Uniques de Prévention des accidents à la pêche.

Les marins en sont conscients, mais les conditions de mer augmentent considérablement les risques et une vigilance accrue est nécessaire dans ces conditions.

CONCLUSION

Le marin a été incité à faire part de son expérience malheureuse à ses collègues afin d'accroître leur attention dans ces phases à risques.



Vue arrière du *RAYMOND ÉLISE IV*

ENSEIGNEMENT

- 1 - 2013-E-080 : L'équipage des chalutiers, par mauvais temps, doit être particulièrement prudent lors de la manœuvre des engins de pêche, notamment dans les phases identifiées les plus accidentogènes et décrites dans le DUP.



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
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411