



Rapport d'enquête

**ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME À BORD DU NAVIRE DE PÊCHE *LE BLONDI*
LE 16 DECEMBRE 2016, À 13 MILLES DES SABLES-D'OLONNE (UNE VICTIME)**



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : septembre 2017

ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME À BORD DU NAVIRE DE PÊCHE *LE BLONDI* LE 16 DECEMBRE 2016, À 13 MILLES DES SABLES D'OLONNE (UNE VICTIME)

LE NAVIRE

LE BLONDI est un navire de pêche fileyeur construit en matériau plastique. Il est armé en pêche côtière et possède un permis de navigation en 3^{ème} catégorie en cours de validité le jour de l'accident.



Caractéristiques principales du navire :

- Immatriculation : LS 642579 ;
- Longueur hors-tout : 11.91 m ;
- Largeur : 4.80 m ;
- Jauge brute : 25.85 UMS ;
- Puissance du moteur : 154 kW ;
- Année construction : 1986.

Le patron et son frère, mécanicien à bord, sont co-armateurs. Ils ont fait l'acquisition du navire *LE BLONDI* en avril 2016. L'activité principale est la pêche aux filets principalement sur les espèces : sole, bar, merlan, araignée.

L'ÉQUIPAGE

L'équipage est composé d'un patron, d'un mécanicien et de deux matelots. Ce qui est conforme à la décision d'effectif.

Ils travaillent ensemble depuis plusieurs années.

Le patron a une expérience de 17 ans de navigation dont 12 ans comme patron sur un fileyeur.

Le mécanicien, second du bord, navigue depuis 14 ans.

Le premier matelot a plus de dix ans d'expérience.

Le second matelot (la victime), âgé de 20 ans, fait partie de l'équipage depuis deux ans.

Cycle de travail :

Il n'y a pas de cycle de travail prédéfini, l'activité est conditionnée par les conditions météorologiques et la saisonnalité de la pêche.

L'appareillage s'effectue habituellement vers 2h00 du matin, pour un retour à quai dans la journée vers 15 ou 16h00 selon la période de l'année, la charge de travail et la zone de pêche. Les marins ne dorment donc pas plus de 4 à 5 heures à leur domicile.

Durant le transit vers la zone de pêche et le retour au port, soit une durée totale de 4 heures, les marins peuvent se reposer au poste équipage. Le travail sur la journée dure approximativement 10 heures.

La remontée des filets dure au minimum 1 heure par filet et il y a 5 filets de 4 kms chacun à bord.

Outre les périodes d'arrêt biologique pour la sole (3 fois 7 jours de janvier à mars), il est possible que certains mois, le navire soit tous les jours à la mer. La dernière période de repos de l'équipage avant l'accident était du 29 novembre au 5 décembre.

LES FAITS

Heure locale (TU + 1) : Source : Sitrep Cross Étel.

Vent du 060° Force 4, mer 5, visibilité : 8 milles, nébulosité : 7/8, température de l'air 10°.

Le 16 décembre 2016, vers 04h00, le *BLONDI*, quitte les Sables d'Olonne pour rejoindre sa zone de pêche située à 13 milles au large de ce port.

Peu avant 10h30, lors de la remontée des filets, le second matelot est aux commandes du paumailleur (équipement permettant de ranger les filets dans les bacs, voir photo 2). Il constate que le filet s'est décapelé du paumailleur et monte sur les parcs à filets pour le repositionner. À son retour vers son poste de travail, alors qu'il s'apprête à descendre sur le pont, lors d'un coup de roulis, son pied droit glisse latéralement, sur l'arête externe du dernier parc. Il perd l'équilibre, chute et sa tête heurte violemment la manette centrale de commande du paumailleur située en contrebas, provoquant la perforation de la cavité oculaire droite. Il perd immédiatement connaissance.

À 10h30, le patron appelle le Cross Étrel par VHF. L'hélicoptère de la Marine nationale en exercice propose son concours. Après un appel au CCMM l'évacuation immédiate du matelot est décidée. Le blessé est placé en position latérale de sécurité et l'équipage veille sur lui en attendant sa prise en charge.

À 10h54, l'hélicoptère débute le treuillage du marin.

À 11h17, le blessé est déposé à l'hôpital des Sables d'Olonne, puis transféré par le même hélicoptère vers l'hôpital de Nantes où il décèdera le lendemain.

CONSEQUENCES

Cet accident du travail a entraîné le décès du matelot.

OBSERVATIONS

La configuration du navire présente une ergonomie adaptée au métier pratiqué. Les cloisons rabattables du parc à filets permettent notamment une circulation aisée dans cette zone.

Organisation du travail à bord :

Hormis la conduite du navire, il y a 3 postes de travail de pêche distincts à bord. Les deux matelots et le mécanicien tournent sur ces postes :

- au vire-filet, le premier matelot surveille la vitesse de virage et retire les premières araignées de mer des filets ;
- à la table de tri, le mécanicien retire les poissons et crustacés et les dispose dans des bacs ;
- au paumailleur (range-filet), le second matelot (la victime) est aux commandes des manettes qui permettent de faire évoluer le range-filet latéralement et longitudinalement. Il intervient ponctuellement sur les parcs à filet lorsque le filet se décapèle. Ce poste exige de l'anticipation et demande une certaine expérience pour maintenir une bonne tension du filet dans le paumailleur, de façon à éviter qu'il se décapèle.

ANALYSE

Élément humain :

La victime était un marin compétent sans addiction connue. Il ne présentait pas de fatigue excessive le jour de l'accident.

Lorsque le filet s'est décapelé, le second matelot a dû réagir rapidement pour éviter l'accumulation du filet sur la table de tri. Ce déplacement rapide, combiné à un coup de roulis vraisemblablement plus important, l'a déséquilibré et a provoqué sa chute sans qu'il ait pu se rattraper.

Équipement du matelot :

Il portait une paire de bottes antidérapantes, des gants, une salopette cirée, une veste de travail, une casquette et un VFI.

Facteur météorologique :

La houle était forte : 2,5 à 4 m, l'état de la mer a joué un rôle dans la perte d'équilibre du matelot.

Élément matériel :

Le navire est en très bon état. La surface lisse du rebord du parc à filet rendue glissante par le travail du poisson a pu contribuer à la perte d'équilibre du matelot. Rien n'était prévu avant l'accident pour sécuriser la descente du parc à filets vers le pont. La hauteur est de l'ordre de 90 cm entre le pont et l'arête inférieure du parc à filet.

Les conséquences de la chute auraient été mineures si le matelot n'avait pas eu la malchance de tomber face aux manettes.

MESURES PRISES

Après l'accident des modifications ont été apportées (voir photo 3) :

- installation d'une marche pour accéder aux parcs à filets (rabattables) avec peinture antidérapante très gros grains ;
- pose d'une main courante ;
- ajout d'une tablette de protection au-dessus des manettes.

CONCLUSIONS

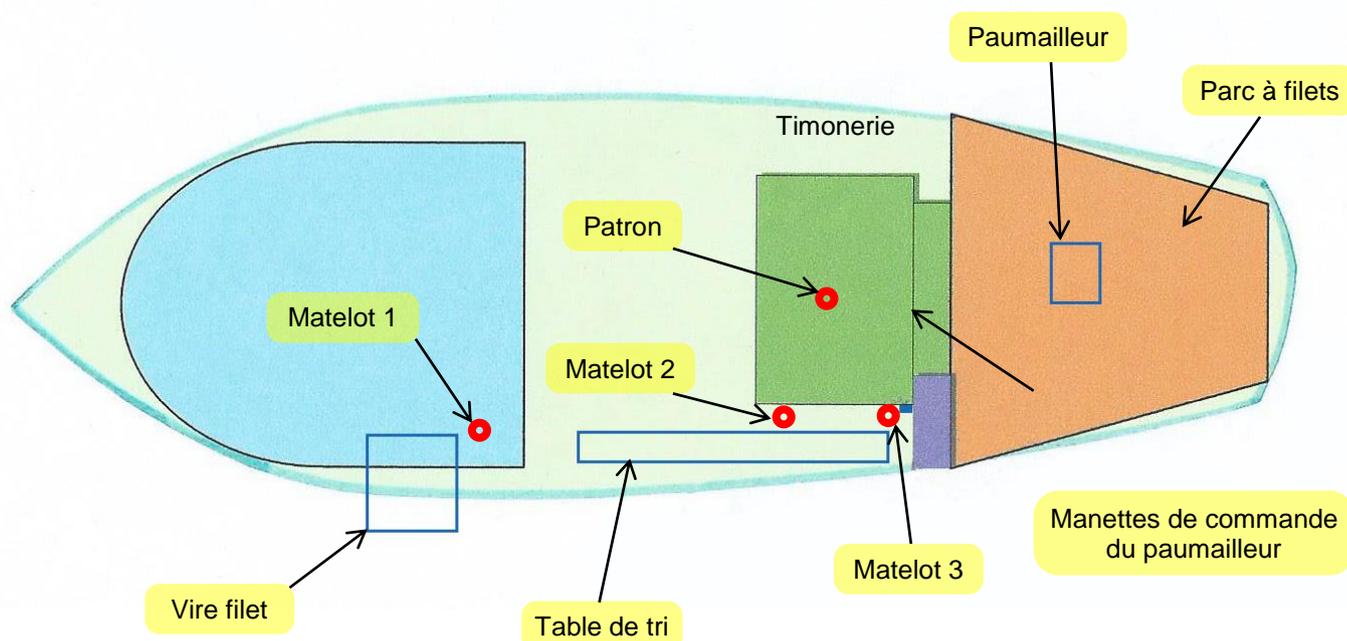
Les risques de chute liés aux déplacements sur ce navire sont identifiés de manière générique sur son DUERP (document unique d'évaluation des risques professionnels). Cependant cet accident a révélé d'autres risques propres à ce poste de travail pour ce navire.

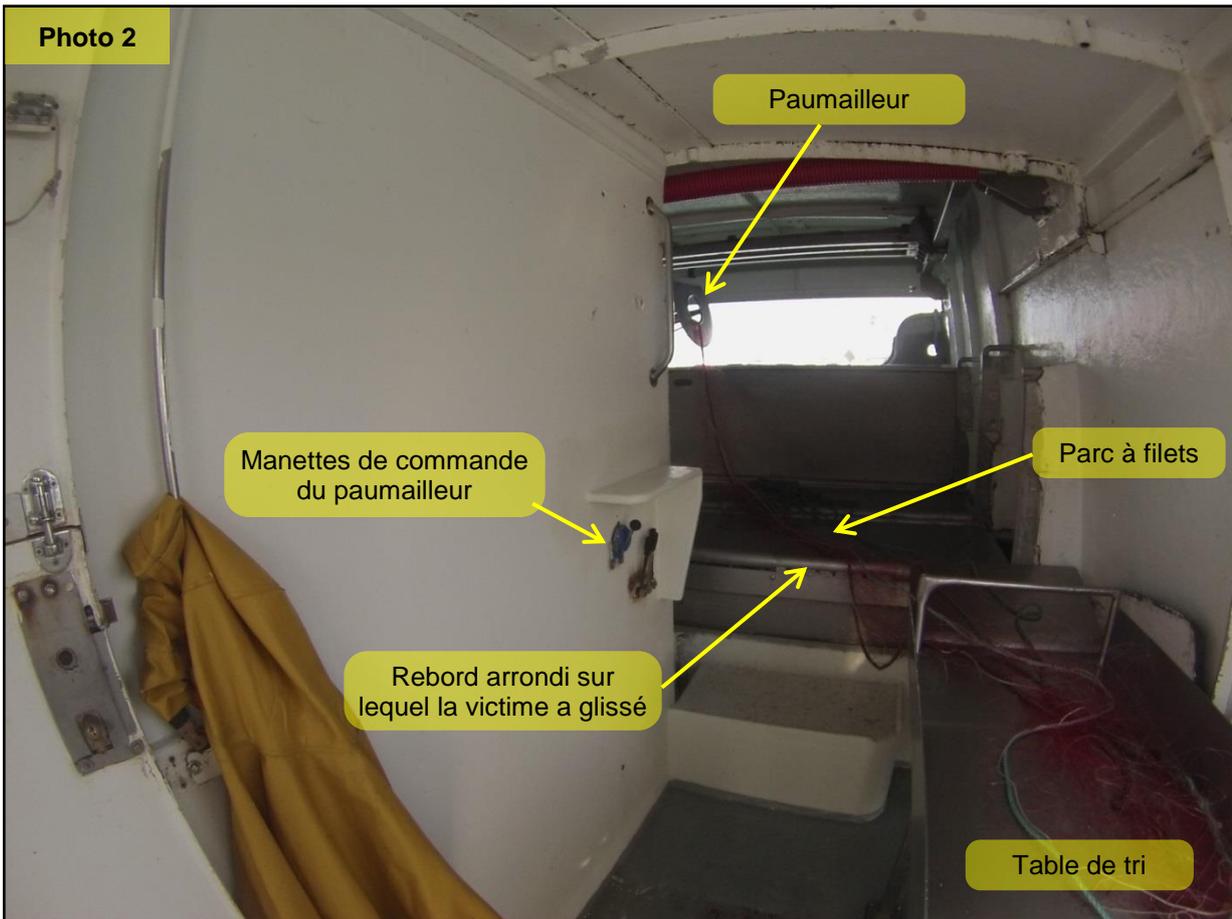
Des améliorations ont été apportées par la suite renforçant ainsi les mesures de prévention du DUERP.

En conséquence, le *BEA*mer n'émet pas de recommandation.

ENSEIGNEMENTS

1. **2017-E-22** : Les postes de travail nécessitant des réactions immédiates, et donc des déplacements rapides, devraient faire l'objet d'une analyse de risque spécifique au navire concerné et conduire à des mesures de prévention appropriées (exemple : mise en place de main-courante, suppression des surfaces glissantes, ...).
2. **2017-E-23** : Face au danger que constitue une chute sur une manette de commande, les boules de protection devraient être généralisées sur les équipements de ce type.
3. **2017-E-24** : Le respect des temps de repos des marins sur les navires de pêche constitue un pilier de la prévention des accidents.







Ministère de la Transition écologique et solidaire

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Arche sud - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

