



Rapport d'enquête technique

**ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME
À BORD DU CHALUTIER *LE BATTANT*
LE 22 JUIN 2013 AU LARGE DES SABLES D'OLONNE
(UNE VICTIME)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : janvier 2014

Rapport d'enquête technique

**ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME
À BORD DU CHALUTIER**

LE BATTANT

**LE 22 JUIN 2013
AU LARGE DES SABLES D'OLONNE
(UNE VICTIME)**

Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, ainsi qu'à celles du « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255 (84).

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du *BEA*mer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé.

Conformément aux dispositions susvisées, l'analyse de cet événement n'a pas été conduite de façon à établir ou attribuer des fautes à caractère pénal ou encore à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives à caractère civil. **Son seul objectif a été d'en tirer des enseignements susceptibles de prévenir de futurs sinistres du même type.** En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

PLAN DU RAPPORT

1	CIRCONSTANCES	Page	6
2	CONTEXTE	Page	6
3	NAVIRE	Page	6
4	ÉQUIPAGE	Page	7
5	CHRONOLOGIE	Page	7
6	ANALYSE	Page	9
7	CONCLUSION	Page	11
8	RECOMMANDATIONS	Page	11

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Dossier photos
- C. Caractéristiques des cordages en fibres synthétiques
- D. Carte marine

Liste des abréviations

- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
- DUP** : Document Unique de Prévention
- SITREP** : *SITuation REPort*
- UTC** : Temps Universel

1 CIRCONSTANCES

Après deux jours de pêche dans le secteur du plateau de Rochebonne, le chalutier *LE BATTANT* embarque malencontreusement un lourd et volumineux caillou dans son chalut bâbord. Lorsque l'équipage entreprend la procédure de largage à la mer de cette prise indésirable, la mer est agitée. Malgré les précautions prises pour cette manœuvre déjà pratiquée dans des circonstances analogues, un matelot est mortellement blessé à la suite de la rupture d'une amarre de retenue du chalut.

2 CONTEXTE

LE BATTANT a été acquis en décembre 2002 par le patron-armateur du navire. Il est armé aux chaluts jumeaux pour la pêche au poisson de fond et la langoustine.

3 NAVIRE

3.1 Généralités

Principales caractéristiques :

- Immatriculation : 685083 à Oléron ;
- Indicatif : FHNW ;
- Longueur hors-tout : 20,79 m ;
- Jauge (UMS) : 72,00 ;
- Propulsion : 604 kW ;
- Hauteur du pavois : 90 cm ;
- Engins de pêche : 2 chaluts jumeaux.

Sécurité : Installation d'un bouton poussoir d'arrêt d'urgence des treuils et enrouleurs.
Port obligatoire du casque et du VFI.

Armé en 2ème catégorie (200 milles d'un abri). Permis de navigation et certificat de franc-bord renouvelés jusqu'en mai 2014.

4 ÉQUIPAGE

Effectif de quatre personnes :

Patron (en fonction lorsque le patron-armateur reste à terre) : âgé de 29 ans, il est titulaire des certificats de capacité (mai 2005), de mécanicien 750 kW (juin 2004) et du certificat de formation de base à la sécurité (février 2003).

Navigue dans diverses fonctions pont et machine depuis juin 2001. 1er embarquement de patron en juillet 2009.

Matelot (décédé) : âgé de 44 ans, il est titulaire du certificat de fin d'études d'apprentissage maritime Pêche (mai 1984). Mousse puis matelot depuis juillet 1984. Il naviguait à bord du *LE BATTANT* depuis août 2012.

Un mécanicien et un autre matelot complètent l'effectif.

Les quatre marins sont à jour de leur visite d'aptitude médicale.

5 CHRONOLOGIE

(Heures TU + 2)

Météorologie :

SITREP du CROSS Étel : mer agitée, vent de sud-sud-ouest force 5.

Le 19 juin 2013,

Vers **midi**, *LE BATTANT* appareille de La Cotinière (Île d'Oléron) pour ses lieux de pêche (secteur de Rochebonne, « fonds francs », c'est à dire réputés non rocheux de 100 à 150 mètres). Il met en pêche en fin d'après-midi par bonne météo et travaille jusqu'au samedi 22 matin sans problèmes.

Des traits d'environ 3 heures sont prévus jusqu'au dimanche.

Le 22 juin 2013,

En **milieu de matinée**, le patron a mis le moteur auxiliaire en route pour virer les câbles, les panneaux et les chaluts jumeaux. Le navire est vent arrière au ralenti.

Le patron se rend sur le pont principal pour actionner les commandes des treuils et enrouleurs.

Un matelot se place au milieu du pont pour communiquer avec le patron, en cas de problème. Les deux autres marins sont placés, chacun d'un bord, au pied du portique. Ils doivent réaliser les opérations suivantes :

- saisir chaque panneau au portique,
- démailler les bras des panneaux afin de les frapper aux chaluts jumeaux pour continuer leur remontée.

Le chalut tribord est viré et enroulé sans difficulté. Le treuil bâbord est par contre difficile à virer, l'équipage se doute de la présence d'un lourd caillou dans le cul du chalut. Cette situation est cependant courante et la procédure de largage du caillou maîtrisée.

Par précaution, le patron fait élinguer le chalut bâbord en 2 points, afin de le remonter jusqu'au tableau arrière, sans l'embarquer sur le pont, à l'aide de la caliorne et de la poupée du treuil. Le navire roule un peu.

Lorsque le caillou est visible (évalué à plus d'1 m³), le patron fait passer une amarre (diamètre 35 en nylon) de chaque bord par les matelots, et saisir celle-ci sur les taquets situés aux pieds du portique. Il fait également passer la caliorne par le cul du chalut pour obtenir un 3^{ème} point de retenue.

Les matelots commencent alors à couper les mailles du chalut afin de larguer le caillou à l'eau. Celui-ci se trouve à environ 30 cm de la lisse arrière.

Au même moment, **peu avant midi**, deux vagues vraisemblablement plus fortes font rouler le navire. L'amarre bâbord casse. Le caillou glisse alors sur la lisse du tableau arrière, vers tribord, sans que le matelot placé à tribord n'ait le temps de se protéger derrière le pied du portique.

Brutalement heurté par la masse en mouvement, le matelot est gravement blessé.

Encore conscient, il se plaint de fortes douleurs au thorax. Le patron l'ausculte pour un premier diagnostic puis entre en contact avec le sémaphore de St-Sauveur (Île d'Yeu) qui relaie vers le CROSS Étel à **12h03**.

À **12h24**, le Centre de Consultation Médicale Maritime préconise une évacuation médicalisée par hélicoptère.

À **13h24**, décollage de l'hélicoptère de la Marine avec un médecin du SAMU 17 à bord.

À **14h13**, l'équipe médicale est treuillée à bord du *LE BATTANT*. Le médecin constate le décès du matelot.

Peu après *LE BATTANT* reprend sa route vers La Cotinière.

6 ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse est celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255 (84).

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- **facteurs naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteurs humains.**

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEA*mer ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- **certain ou hypothétique ;**
- **déterminant ou sous-jacent ;**
- **conjoncturel ou structurel ;**
- **aggravant ;**

avec pour objectif d'écarter, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des événements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits. Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par l'évènement.

6.1 Facteur naturel

Les conditions de mer ont favorisé un roulis relativement prononcé, suffisant pour créer de fortes tensions sur les amarres de retenue du chalut.

C'est le **facteur conjoncturel** de l'accident.

6.2 Facteur matériel

Le chalut, alourdi, est retenu par 2 amarres et la caliorne. La tension sur les amarres est accentuée par le roulis du navire.

La limite de charge de rupture d'une amarre en nylon de diam. 35 mm à 3 torons est évaluée à 20 tonnes (cf. caractéristiques des cordages en fibres synthétiques en annexe C). Mais sa limite de résistance peut être diminuée d'au moins 50% par rapport aux valeurs nominales (usure, épissures, exposition aux UV, etc.). Cette diminution de la résistance à la rupture n'est pas détectable par contrôle visuel.

Le poids du caillou, d'un volume supérieur à 1 m³, est évalué à plus de 2 tonnes (à titre de comparaison, le granit : 1800 à 2500 kg/m³ et la craie : 1700 à 2100 kg/m³). Cette masse, soumise à un mouvement, exerce une force de traction sur l'amarre la plus en tension au moins égale à son poids, soit 2 à 2,5 tonnes.



Si la charge de rupture théorique de l'amarre utilisée est estimée à 8 / 10 tonnes, elle est cependant 3 à 4 fois supérieure à la tension exercée par le chalut. Celle-ci s'étant cassée, on conclut que la résistance de l'amarre était plus éloignée des conditions nominales que ne l'imaginait l'équipage.

La forte diminution des valeurs nominales de résistance de l'une des amarres est un **facteur déterminant** de l'accident.

6.3 Facteur humain

La procédure de largage était adaptée à la situation. La tension exercée par le roulis sur les amarres destinées à retenir une lourde masse suspendue, même en appui contre le tableau arrière, s'est avérée plus importante que celle estimée par l'équipage.

7 CONCLUSION

Deux coups de roulis successifs ont provoqué une tension excessive sur les amarres de retenue du chalut. L'accident est dû à la difficulté pour l'équipage d'évaluer la baisse de résistance d'une amarre en bon état apparent.

8 RECOMMANDATIONS

Le *BEA*mer recommande :

aux équipages des navires de pêche :

- 1 - **2014-R-01** : de tenir compte de la limite de résistance des amarres lorsqu'ils les utilisent dans des situations à risques et de privilégier l'utilisation d'amarres neuves ;
- 2 - **2014-R-02** : de compléter le DUP de la procédure de largage des prises indésirables.

LISTE DES ANNEXES

- A. Décision d'enquête**
- B. Dossier photos**
- C. Caractéristiques des cordages en fibres synthétiques**
- D. Carte marine**

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer



Paris, le **26 JUIN 2013**

N/Réf. : BEAmer

00 0 0 0 7

D é c i s i o n

Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) ;

- Vu** le code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 ;
- Vu** le décret n° 2004-85 modifié du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu** le décret du 2 août 2012 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le SITREP SAR 1058 établi le 23 juin 2013 par le CROSS Étrel ;

D É C I D E

Article 1 : En application de l'article L1621-1 du code des transports, une enquête technique est ouverte concernant le décès d'un marin survenu à bord du chalutier *LE BATTANT*, le 22 juin 2013 au large de l'Île d'Yeu.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment les articles du code des transports susvisé et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

L'Administrateur en Chef de 1^{ère} Classe
des Affaires Maritimes
Philippe LAINE
Directeur du BEAmer par intérim

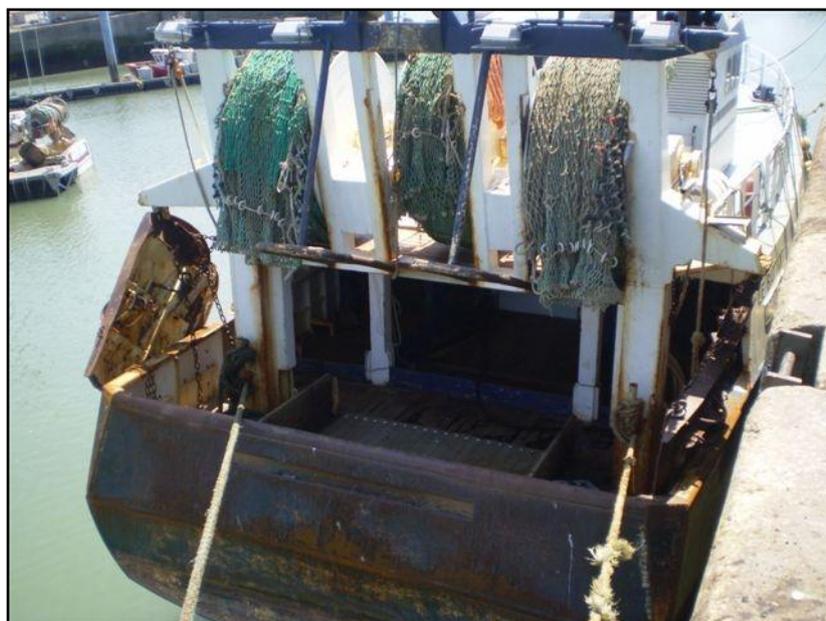
Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie

BEAmer

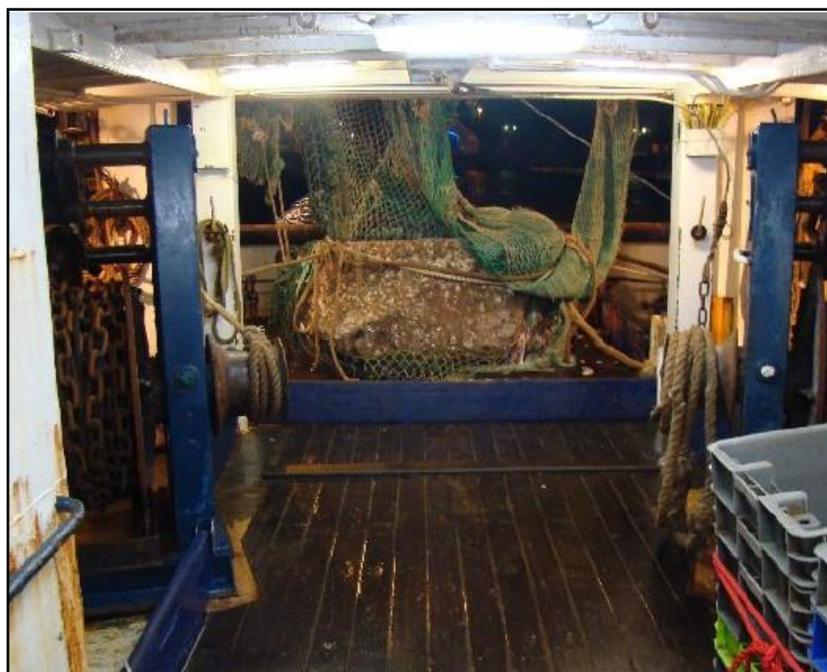
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
télécopie : 33 (0) 1 40 81 38 42
Bea-Mer@developpement-durable.gouv.fr



Dossier photos



Vue arrière du portique



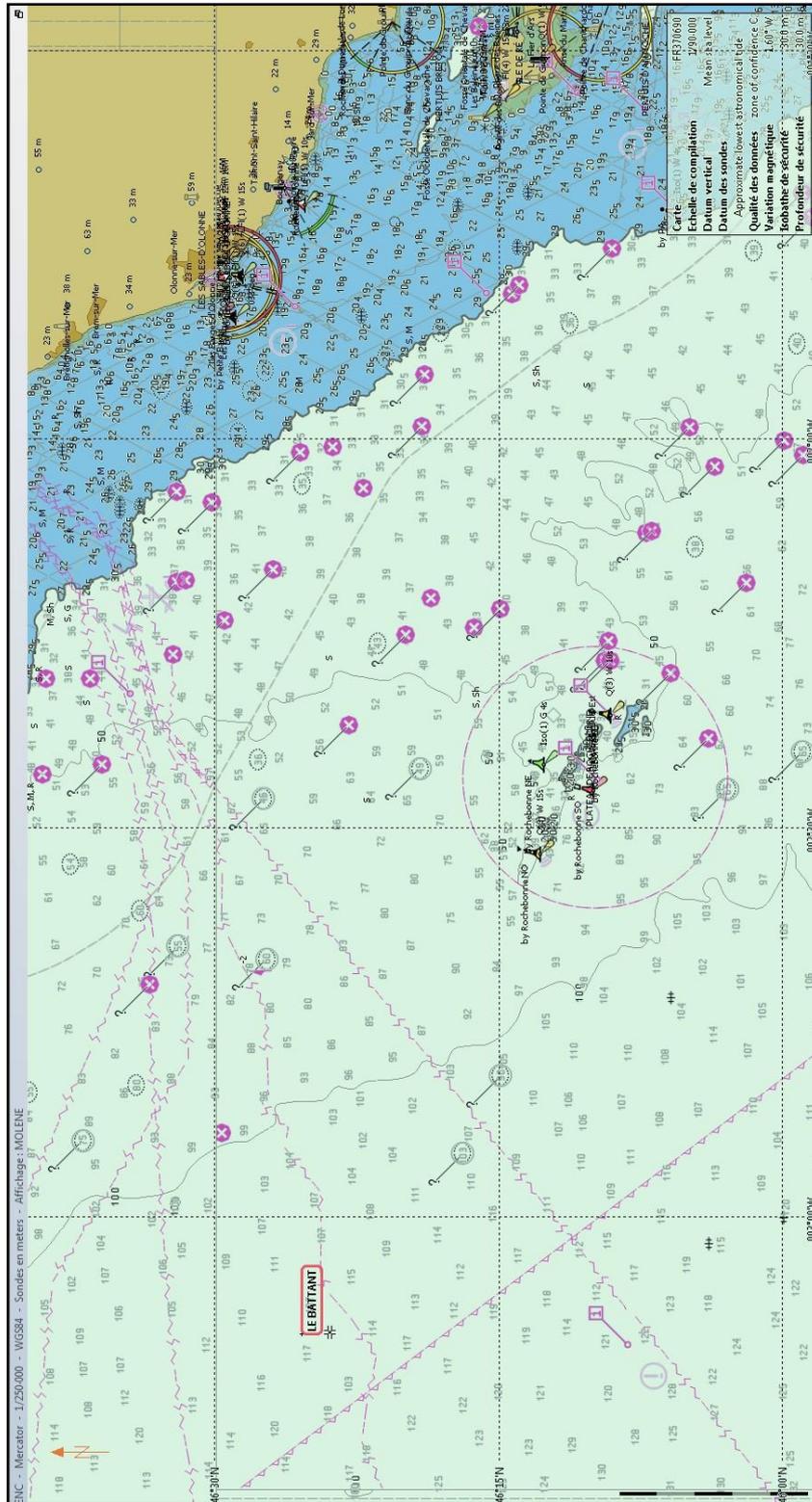
Vue du caillou dans le chalut bâbord

Caractéristiques des cordages en fibres synthétiques

Diamètre mm ²	Coefficient de sécurité (CS)	<u>Polyamide</u>		<u>Polyester</u>		<u>Polypropylène</u>		<u>Polyéthylène</u>	
		Poids (Kg/100 m)	Charge de rupture (kg)	Poids (Kg/100 m)	Charge de rupture (kg)	Poids (Kg/100 m)	Charge de rupture (kg)	Poids (Kg/100 m)	Charge de rupture (kg)
30	15	58,5	17 800	71,9	13 700	40,5	11 500	42	8 050
32	15	66,5	20 000	82	15 700	46	12 000	47,6	9 150
36	15	84	24 800	104	19 300	58,5	16 100	60	11 400
40	10	104	30 000	128	23 000	72	19 400	74,5	14 000

Source: Méthodes simples aquaculture, Collection FAO

Carte marine



Zone de l'accident



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