



Rapport d'enquête simplifié

**ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME
À BORD DU CHALUTIER *ANDRÉ LEDUC*, LE 10 FÉVRIER 2013
À 80 MILLES DANS L'ENE DES ÎLES SHETLAND**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : avril 2014

ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME À BORD DU CHALUTIER *ANDRÉ LEDUC* LE 10 FÉVRIER 2013 À 80 MILLES DANS L'ENE DES ÎLES SHETLAND

LE NAVIRE



L'*ANDRÉ LEDUC* est un navire de pêche en acier construit en 2003. Il est immatriculé à Boulogne-sur-Mer sous le numéro 924680.

Principales caractéristiques du navire

| | |
|--------------------------|-------------|
| Longueur hors tout | : 44,00 m ; |
| Largeur | : 11,00 m ; |
| Jauge brute (UMS) | : 850 ; |
| Puissance de propulsion | : 1850 kW ; |
| Puissance administrative | : 3471 kW. |

Il pratique le chalut de fond ou pélagique.

Fonctionnement de la porte du trunk

L'ouverture du trunk permet le déversement du poisson directement dans la cale.



*Porte du trunk du BRESSAY BANK,
système identique à l'*ANDRÉ LEDUC**

Elle est munie d'un panneau métallique renforcé amovible d'un poids d'environ 900 kg qui, mis à poste sur une hiloire, permet de protéger l'espace sous pont des intempéries et de la mer. Sa manœuvre d'ouverture ou de fermeture lors des opérations d'affalage du cul de chalut est à commande hydraulique.

Les portes ou panneaux de trunk ouverts sont soumis aux chocs du cul de chalut qui vient inévitablement heurter la porte lorsqu'il se vide.

L'ÉQUIPAGE

Il est armé conformément à la décision d'effectif du 3 juin 2004 par un patron, un second pont, un lieutenant, un chef mécanicien, un second mécanicien, un officier mécanicien, un maître d'équipage, un cuisinier et sept matelots.

Le marin blessé, âgé de 30 ans, est inscrit maritime depuis 1999. Il navigue à la pêche au large, à bord de navires essentiellement boulonnais. Titulaire notamment du brevet de lieutenant de pêche (décret de 1991) et du BEPM conduite et exploitation des navires de pêche, il alterne, depuis décembre 2011, les fonctions de lieutenant et de marin pêcheur qualifié à bord des navires *ANDRÉ LEDUC* et *NORDIC 2*. Le 7 février 2013, il occupe la fonction de lieutenant. Au moment du virage du chalut, il est équipé d'un VFI (type Boléro), d'un casque, d'une paire de gants et de bottes (non EPI).

Il est à jour de sa visite médicale annuelle et apte à exercer ses fonctions.

LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Le navire appareille pour des marées de 9 jours. La débarque des prises au port de Peterhead, au nord d'Aberdeen (Écosse), dure 12 heures environ.

Le travail à bord s'effectue par bordées de 6 heures.

LES FAITS

Heures locales (UT+1)

Conditions météorologiques

Météo : Mer 3 - vent 12 nœuds - visibilité 9 milles - houle 0,9 m (source : CROSS Gris-Nez).

Le **7 février 2013** à **08h30**, le chalutier *ANDRÉ LEDUC* appareille du port de Peterhead pour se rendre sur ses lieux de pêche. Le retour au port est prévu vers le 14 février.

Dès le début de pêche, les portes de trunk tribord et bâbord tombent en avarie par rupture de flexibles hydrauliques. Le tangage et le roulis du navire rendent la réparation difficile par les mécaniciens du bord. L'intervention terminée, les panneaux ne s'ouvrent et ne se ferment pas complètement.

Pour permettre leur complète ouverture et fermeture, le circuit hydraulique est isolé, tel qu'effectué lors des précédentes marées. Leur manœuvre se fera donc manuellement en utilisant un filin avec à l'extrémité un croc à clapet.

Le **10 février** vers **19h00**, le chalut est viré. Le cul de chalut, qui contient environ 8 tonnes de poisson, est déversé dans le trunk. Quelques poissons tombent sur le pont que les hommes s'empressent de pousser vers le local devant les recevoir.

Durant cette opération, le lieutenant glisse sur le pont. Au même moment, le croc, mis en place pour maintenir le panneau en position ouverte large. La porte du trunk se rabat sur son pied droit et l'écrase.

À **19h34**, après une consultation radio médicale, l'évacuation du blessé est préconisée. Le MRCC Shetland coordonne l'opération SAR.

À **19h50**, le MRCC Shetland met en œuvre un hélicoptère médicalisé.

À **21h42**, l'hélicoptère est à la verticale du navire.

À **22h12**, le marin est hélitreuillé et conduit vers l'hôpital d'Aberdeen.

Dès son arrivée à l'hôpital à **23h45**, le lieutenant est pris en charge et est amené en salle d'opération.

CONSÉQUENCES

Compte tenu de l'état des orteils du pied droit, il a été procédé à l'amputation de ces derniers au niveau des métatarses. Le 13 et le 15 février 2013, le blessé a été réopéré.

Un arrêt de travail initial avec rééducation et soins infirmiers suivi de prolongations de plusieurs mois a été établi.

Depuis cet accident, les panneaux sont sécurisés par une bosse en chaîne et un croc de type PX (plus une traction s'exerce, plus le crochet se ferme) qui ne peut s'ouvrir sans une intervention manuelle.

L'armement a fait procéder par une société de construction mécanique à la dépose des vérins hydrauliques, des pompes et du distributeur de commande de treuil.

Un contrôle de la trappe tribord a fait apparaître une usure des carrés des axes dans leur fourreau. Il a été procédé au remplacement des garnitures et de la chape inférieure.

ENSEIGNEMENT

1. **2014-E-025** : Le fonctionnement en mode dégradé de l'ouverture et de la fermeture des panneaux d'accès au trunk a créé les conditions de l'accident corporel.



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