

FICHE ACCIDENT DU TRAVAIL MARITIME



CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Le 6 novembre 2024, à 09h30, en baie de Saint-Brieuc, la victime, matelot embarqué depuis moins d'un mois, a été victime d'un accident à bord d'un coquillier. Lors du virage de la drague, il est passé au-dessus de la fune pour donner du mou au bout utilisé pour la sortie de la drague.

En repassant au-dessus de la fune pour rejoindre sa zone d'attente, il a chuté. Sa jambe gauche s'est retrouvée en appui sur la fune et a été entraînée vers le treuil, provoquant une fracture ouverte du tibia gauche. Le patron a coupé l'alimentation du treuil et alerté le sémaphore de Saint-Quay.



LES CAUSES

Causes techniques :

- Treuil fonctionnant en continu, sans retour automatique à la position neutre;
- Absence de visibilité du patron sur les manœuvres des matelots;
- Bouton d'arrêt d'urgence difficilement accessible.

Causes humaines :

- Matelot peu expérimenté, premier emploi sur un coquillier;
- Barrière linguistique rendant la communication avec le patron compliquée (formation limitée aux démonstrations, sans supports écrits);
- Aucune sensibilisation aux risques liés à l'activité.

Causes organisationnelles :

- Treuil en fonctionnement lors du passage du matelot au-dessus de la fune;
- Pression due aux quotas et au temps limité de pêche (1 tonne en 45 minutes), incitant à la précipitation.

LES CONSÉQUENCES

Pour la victime :

- Fracture ouverte du tibia gauche;
- Arrêt de travail estimé à plus de 2 mois.

Pour l'employeur :

- Choc psychologique pour le second matelot et le patron.
- Perte de production (50 % du quota journalier, soit environ 500 kg).
- Interruption d'activité pendant 2 semaines pour gérer l'accident et recruter un remplaçant;
- Impact financier estimé entre 20 000 et 30 000 €.



RECOMMANDATIONS

1 Prévention technique :

- Installer un retour automatique à la position neutre du treuil;
- Améliorer la visibilité du patron sur le pont arrière avec des caméras ou rétroviseurs;
- Faciliter l'accès au bouton d'arrêt d'urgence;
- Sécuriser le treuil avec un écran de protection ou un carter.

2 Prévention organisationnelle :

- Interdire le passage au-dessus des funes en cours de virage;
- Clarifier les rôles et responsabilités de chaque membre d'équipage;
- Réévaluer les quotas et délais de pêche pour réduire la pression sur les marins.

3 Prévention humaine :

- Mettre en place une formation obligatoire et formalisée (écrite et traduite);
- Vérifier la compréhension des consignes;
- Organiser un briefing de sécurité quotidien avant chaque sortie en mer.