

Etude sociologique sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans les secteurs de la pêche et des cultures marines en Bretagne

**Phase 2 : Enquête qualitative
auprès des marins**

Etude réalisée pour la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi de Bretagne

Convention n° 2011 / 111-1-5

RAPPORT FINAL

Décembre 2012

Une enquête réalisée par **Véronique Daubas-Letourneux**, responsable scientifique, auteure du rapport final, en collaboration avec **Amélie Nicolas**, chargée d'études.

Véronique Daubas-Letourneux est sociologue, spécialisée sur les questions de santé au travail. Chercheuse associée à l'Université de Nantes (Centre nantais de sociologie), elle a fondé son cabinet d'études en juin 2010.

Amélie Nicolas est sociologue. Elle a travaillé sur l'enquête de terrain et participé à l'analyse des entretiens en tant que chargée d'études pour le compte du Cabinet *Daubas-Letourneux – Etudes & Enquêtes Sociales*.

Cabinet *Daubas-Letourneux - Etudes & Enquêtes Sociales*

2, rue Alexandre Jenvret

44170 Nozay

N°SIRET : 52142341800016

APE : 7220Z

daubas.letourneux.sociologie@gmail.com

Remerciements

Le travail présenté dans ce rapport n'aurait pu se faire sans la participation et le soutien d'un certain nombre d'acteurs que nous tenons à remercier.

La DIRECCTE de Bretagne, initiatrice avec la DIRM-NAMO de cette étude sociologique pluriannuelle, a été l'institution porteuse du projet. Nous remercions leurs directions respectives, et en particulier à la DIRECCTE, Monsieur Hervé de Gaillande, directeur régional adjoint.

Au sein de la DIRECCTE de Bretagne, notre interlocuteur privilégié a été Monsieur Bernard Martin, inspecteur du travail et référent maritime régional. Initiateur du projet, il en a assuré le suivi et le bon déroulement tout au long de ses deux phases, quantitative (2010) et qualitative (2012). Le climat de confiance et de coopération qui a présidé pour ce travail lui doit beaucoup et nous lui adressons toute notre reconnaissance.

Le groupe de suivi mis en place pour l'enquête qualitative présentée dans ce rapport nous a apporté un soutien précieux, tant au stade de la mise en place de la méthodologie d'enquête qu'au stade de l'analyse de ses résultats. Les échanges qui se sont déroulés dans ce groupe ont été riches et souvent passionnés. Nous adressons nos chaleureux remerciements à ses membres et à leurs institutions respectives : Mesdames Anne Simon, déléguée régionale du SSM, Jeanine Aubertin, médecin-conseil ENIM (CLP de Lorient) et Messieurs Alain Charpiat, médecin chef interrégional du SSGM (DIRM-NAMO), Matthieu Le Guern, chef du service Activités maritimes de la DDTM/DML 56, Serge Guillaume, directeur du CLP ENIM de Lorient et Bernard Martin, inspecteur du travail référent maritime, DIRECCTE de Bretagne.

Sans les médecins des gens de mer des quatre départements bretons, les techniciens des DML et les assistants sociaux du SSM qui ont participé à l'information des marins sur l'enquête et à la transmission des coordonnées des personnes volontaires pour y participer, la constitution de la population d'enquête n'aurait pu se faire. Que chacun-e soit ici remercié-e, ainsi que le médecin chef du SSGM, la référente régionale du SSM et les directions des DDTM et DML de Bretagne.

Enfin, l'enquête sociologique réalisée repose sur le témoignage de 29 marins pêcheurs ou conchyliculteurs de Bretagne qui ont accepté de participer à l'enquête. Nous souhaitons leur adresser tous nos remerciements, en espérant que leurs récits, souvent véritables histoires de vie, soient ici justement retranscrits. Que ces parcours singuliers puissent venir alimenter une connaissance en santé publique, autour d'un triple enjeu de prévention, d'amélioration des conditions de travail et d'accompagnement des marins, est un objectif que nous leur rappelions en début d'entretien et que nous espérons tenu.

Liste des sigles utilisés dans le rapport

ATM	accident du travail maritime
AVC	accident vasculaire cérébral
CLP	Centre de liquidation des prestations (ENIM)
CROSS	Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DIRECCTE	Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
DIRM-NAMO	Direction Inter régionale de la Mer-Nord Atlantique Manche Ouest
DML	Délégation à la mer et au littoral
ENIM	Etablissement national des invalides de la marine
MCN	maladie cours navigation
MHN	maladie hors navigation
MDPH	maison départementale des personnes handicapées
MP	maladie professionnelle
MSA	mutualité sociale agricole
PIA	pension invalidité accident
PRA	pension retraite anticipée
QCATM	questionnaire sur les circonstances des accidents du travail maritime
SSGM	Service de santé des gens de mer
SSM	Service social maritime
VFI	vêtement de travail à flottabilité intégrée

Table des matières

NOTE DE SYNTHÈSE.....	8
------------------------------	----------

INTRODUCTION	15
---------------------------	-----------

Les enseignements du bilan statistique régional réalisé pour la DIRECCTE en 2010	17
--	----

Objectifs de l'enquête sociologique qualitative (2011-2012).....	18
--	----

Plan du rapport.....	19
----------------------	----

1ERE PARTIE – MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

CHAPITRE 1 – POSTURE DE RECHERCHE.....	23
---	-----------

1.1- Partir des récits de marins accidentés du travail ou atteints d'une maladie professionnelle pour alimenter la connaissance	23
---	----

1.2- Trois axes de recherche	24
------------------------------------	----

CHAPITRE 2- MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE QUALITATIVE	26
--	-----------

2.1 - Groupe de suivi mis en place.....	26
---	----

2.2 – Critères de sélection de la population d'enquête	27
--	----

2.3 - Guide d'entretien.....	29
------------------------------	----

2.4 - Bilan sur les entretiens	31
--------------------------------------	----

2.5- Présentation du corpus d'enquête.....	32
--	----

2ÈME PARTIE – ANALYSE THÉMATIQUE DES RÉCITS

CHAPITRE 3 – CONDITIONS DE SURVENUE D'ACCIDENTS DU TRAVAIL MARITIME	57
--	-----------

3.1 – Les « risques du métier » : des accidents inévitables ?.....	57
--	----

3.1.1 – Un « métier dangereux »	58
---------------------------------------	----

3.1.2 – Un métier pénible	64
---------------------------------	----

3.2 – Des accidents qui interrogent l'organisation du travail.....	68
--	----

3.2.1 – Fortes contraintes de rythme : « on n'avait pas le temps », « il fallait se dépêcher ».....	69
---	----

3.2.2 – Tous sur le même bateau : des situations parfois aux limites de la sécurité.....	77
--	----

3.3 – Equipements individuels de sécurité : une utilité reconnue, mais des résistances encore rencontrées.....	84
--	----

3.3.1 – Le VFI : « quand il fait mauvais, on pense à le mettre ».....	84
---	----

3.3.2 – Des équipements parfois jugés inadaptés au travail.....	85
---	----

CHAPITRE 4 - ANALYSE DES RÉCITS SUR LA RECONNAISSANCE ET LA PRISE EN CHARGE DES AT/MP	90
4.1- Un régime spécial de Sécurité sociale	90
4.1.1- La reconnaissance des accidents du travail maritime.....	91
4.1.2- La reconnaissance des maladies professionnelles maritimes	94
4.2 – Des atteintes bien prises en charge globalement dans l'enquête.....	96
4.2.1- Accidents du travail maritime reconnus.....	97
4.2.2- Maladies professionnelles reconnues.....	98
4.3- Tensions et négociation parfois observées autour de la prise en charge d'un ATM...101	
4.4 – Lorsque le lien entre la santé et le travail n'est pas fait : invisibilité institutionnelle et perte de droits pour le marin.....	104
4.4.1- Des blessures non déclarées au titre des accidents du travail maritime.....	104
4.4.2- Des atteintes à la santé liées au travail mais non reconnues au titre des maladies professionnelles	106
4.4.3- Accidents évités et risques invisibles : les enseignement des presqu'accidents	109
4.5 – Lorsque la prise en charge par l'ENIM ne suffit pas. Chutes à la mer : des situations traumatisantes et souvent un grand isolement des marins.....	110
CHAPITRE 5 – RÉCITS DE MARINS DEVENUS INAPTES À LA NAVIGATION	115
5.1 – Devenir inapte : une situation plus ou moins anticipée.....	116
5.2 - Inégales garanties pour faire face à la sortie de carrière	118
5.2.1- Ressources financières	118
5.2.2- Licenciement pour inaptitude : un droit pas toujours connu ou appliqué.....	123
5.3 – Après l'inaptitude : quels accompagnements ? Quelles reconversions ?	123
5.3.1 - Reconversions.....	123
5.3.2 – « Le mal que j'ai eu à reprendre la vie de terrien ».....	124
3ÈME PARTIE – ANALYSE GLOBALE DES PARCOURS DE MARINS RECONSTITUÉS	
CHAPITRE 6 – DES INVARIANTS.....	129
6.1 - Polyaccidentalité au fil du parcours : « des accidents, j'en ai eu plein ».....	129
6.2 – Rapport à l'emploi : une certaine facilité liée à un fort besoin de main d'œuvre	131
6.2.1 – Devenir marin : facilité d'embauche et attractivité du métier.....	131
6.2.2 - Une attractivité moindre aujourd'hui : aucun des marins rencontrés ne souhaite ce métier pour ses enfants.....	132
6.2.3 – Apprentissage sur le tas et polyvalence dans les métiers et dans les parcours	134
6.2.4 - Changer de métier à la pêche et de genre de navigation au fil de l'année et au fil de la carrière.....	135
6.2.5 - Turn-over entre armements ou équipages : l'enjeu de la réputation (du marin et du patron)	136

CHAPITRE 7- TYPOLOGIE DES PARCOURS DE MARINS ÉTUDIÉS	138
7.1 – Carrières de marins, évolutions professionnelles, parcours ascendants	139
7.2 - Parcours avec peu d'évolutions, faiblement qualifiés : « tenir » jusqu'à la retraite... 146	
7.3 - Parcours subis, marqués par une précarité dans l'emploi.....	153
CONCLUSION.....	165
Bilan de l'enquête	167
Préconisations	169
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	178
ANNEXES.....	179

Note de synthèse

Le rapport final est structuré en trois parties. Une première partie méthodologique présente les fondements de l'enquête réalisée. Les deuxième et troisième parties portent sur l'analyse des récits recueillis. Celle-ci a été menée de deux manières. D'une part (partie II), le travail sur les récits s'est opéré en référence à des questions de recherche précises : conditions de survenue des accidents du travail et des maladies professionnelles, conditions de reconnaissance et de mise en visibilité institutionnelle de ces atteintes, enjeux existant autour de la mise en inaptitude après un problème de santé lié au travail. D'autre part (partie III), et dans le même temps, les récits ont été analysés dans leur globalité, afin de donner à voir les logiques sociales en œuvre dans la construction des parcours professionnels. Cette analyse nous a conduit à élaborer une typologie des parcours qui permet d'illustrer différents aspects des articulations entre santé et travail, travail et santé, appréhendées dans une temporalité longue.

Méthodologie de l'enquête

L'enquête présentée dans ce rapport a d'emblée été pensée comme complémentaire au bilan statistique réalisé pour la DIRECCTE de Bretagne en 2010¹. Le double objectif poursuivi par cette enquête qualitative était en effet de revenir plus précisément sur certains des enseignements ou des questionnements mis à jour à partir des indicateurs statistiques disponibles, mais aussi de porter un regard sur des dimensions non quantifiables, car difficilement réductibles à des données chiffrées, pourtant utiles à la compréhension des enjeux de santé au travail dans les secteurs de la pêche et des cultures marines. Dans une démarche de sociologie compréhensive, l'enquête menée vise à proposer un autre angle de connaissance sur les accidents du travail, observés à l'articulation de l'organisation du travail et de l'histoire, individuelle et collective, des travailleurs accidentés².

Le champ défini pour l'enquête est celui des marins travaillant dans les secteurs de la pêche et de la conchyliculture, ayant subi dans leur carrière au moins une atteinte à la santé liée au travail (accident du travail maritime ou maladie professionnelle), et dont certains se trouvent en situation d'inaptitude du fait d'atteintes à la santé liées au travail. Les marins rencontrés dans le cadre de l'enquête étaient tous volontaires pour y participer (anonymat garanti) et c'est par

1 Daubas-Letourneux V. (2011), *Etude sociologique sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans les secteurs de la pêche et des cultures marines en Bretagne. Phase 1 : Diagnostic de la connaissance et bilan statistique*. Rapport remis à la DIRECCTE de Bretagne.

2 Daubas-Letourneux V. (2005), *Connaissance des accidents du travail et parcours d'accidentés. Regard sociologique sur les angles morts d'une question de santé publique*. Thèse de doctorat en sociologie, Université de Nantes.

différentes sources que les sociologues ont pu les contacter : SSM, SSGM, ENIM, DML.

Le corpus d'enquête est constitué en tout de 29 parcours de marins. Parmi ces marins, 10 étaient toujours embarqués au moment de l'enquête (rencontrés entre deux marées) ; 5 étaient en arrêt de travail suite à un ATM ; 4 étaient retraités et 10 avaient été mis en inaptitude définitive à la navigation. Dans la population d'enquête, les situations d'inaptitude concernent exclusivement des marins embarqués à la pêche.

En tout, nous avons rencontré 21 marins pêcheurs, 6 marins conchyliculteurs et 2 marins ayant été à la fois pêcheur et conchyliculteur dans leur parcours. A la pêche, deux genres de navigation avaient été définis comme critères de sélection : la petite pêche et la pêche au large. En réalité, le corpus d'enquête permet d'aborder également la réalité vécue à la pêche côtière et à la grande pêche, du fait d'une polyvalence des marins, passant d'un genre de navigation à un autre au fil de leur histoire professionnelle et familiale.

Les quatre départements bretons sont représentés, de même que différentes classes d'âge, avec une plus forte représentation des classes 45-54 ans (17 individus) et 55 ans et plus (8 individus).

On compte 2 femmes dans la population d'enquête, l'une travaillant en conchyliculture, l'autre à la pêche à pied.

Au plan des atteintes à la santé liées au travail, sur les 29 parcours de marins reconstitués, on dénombre en tout plus de 70 accidents du travail maritime reconnus et plus de 20 autres blessures qui n'ont pas fait l'objet d'une prise en charge au titre des ATM. Le corpus d'enquête comprend 6 cas de maladies professionnelles reconnues (2 problèmes de canal carpien, 2 tendinite, 1 dorsalgie suite à un lumbago, 1 hernie discale) et 3 qui pourraient relever de ce champ mais qui n'ont pas été déclarées comme telles (troubles musculo-squelettiques).

Analyse thématique des entretiens

L'étude des récits sur les circonstances de survenue des accidents du travail maritime renvoie à des éléments connus mettant à jour un travail dangereux et une pénibilité du métier de marin, particulièrement forte à la pêche au large mais qui se retrouve sous divers aspects dans les autres genres de navigation. Les conditions météorologiques, les outils et engins manipulés pendant les opérations de pêche (cordages, bouts, treuils, chalut, filet, dragues...), le travail de ramendage, le port de charges lourdes, la fatigue accumulée au fil de la marée sont ainsi autant d'éléments qui ressortent de la description des circonstances de survenue des accidents du travail maritime. La répétitivité des tâches et les risques d'usure au plan

musculosquelettique sont aussi une caractéristique, apparue plus précisément dans les métiers peu qualifiés de la conchyliculture et de la pêche à pied.

Ces facteurs de risque de blessure ne sont pas forcément exprimés par les marins rencontrés comme des « conditions de travail », c'est-à-dire comme des éléments susceptibles de remise en cause et d'amélioration³. Chez les marins rencontrés, la description des conditions de survenue des accidents est au contraire souvent accompagnée d'une forme de fatalité – « *on n'y peut rien* », « *c'est l'accident bête* », « *tout est dangereux sur un bateau* » – voire d'une responsabilisation individuelle du marin accidenté, qui présente l'accident comme étant « *de [sa] faute* ». Cette naturalisation des risques peut conduire à une interprétation des récits en termes de « risques du métier » inhérents à la profession de marin-pêcheur.

En demandant aux marins de décrire le plus finement possible leur activité de travail et le contexte dans lequel sont survenus les accidents, l'enquête a permis de situer les récits d'accidents du travail dans leur contexte organisationnel. Les récits recueillis auprès des marins mettent ainsi en évidence des choix d'organisation du travail, des tensions, des rapports de force parfois qui ont pu conduire à des prises de risque, celles-ci venant en quelque sorte se rajouter aux risques déjà inhérents à l'environnement de travail. En premier lieu, les récits reviennent très souvent sur la pression sur les rythmes vécus par les marins dans leur travail : devoir sans cesse se dépêcher, ne pas pouvoir se reposer suffisamment à bord ou entre deux marées, avoir le sentiment qu'il faut aujourd'hui travailler plus pour un rendement moins bon, ... Cette pression apparaît intériorisée chez les marins ; elle se trouve légitimée, dans les discours et dans les comportements, par le mode de rémunération à la part : si le travail n'est pas fait, si le rendement est mauvais, c'est en bout de ligne le salaire qui ne sera pas versé, ou insuffisant. Rarement remise en question par les marins rencontrés, cette forme de rémunération du travail de marin pêcheur – quels que soit sa fonction ou son niveau de subordination, qu'il soit matelot ou patron – apparaît ainsi génératrice de pression et de prises de risque pouvant occasionner des accidents du travail graves et invalidants. C'est aussi l'argument du salaire à la part qui est évoqué lorsque le patron choisi de partir faire la marée alors que les conditions météorologiques sont mauvaises. Autre argument récurrent, l'augmentation du « coût du gasoil », qui joue directement sur les rémunérations, puisque réparti entre l'équipage et l'armateur, apparaît comme un facteur générateur d'intensification des rythmes et d'évolutions organisationnelles, telles la pratique des « bases avancées » à la pêche au large. Cette organisation du travail, visant à limiter le plus possible les temps de route des navires vers les zones de pêche, réduit du même coup, pour les marins, un temps où pouvait se jouer une convivialité à bord et un temps de récupération au retour. En somme, le matelot n'est plus que technicien de la pêche, avec un rythme non-stop.

3 Gollac M., Volkoff S. (2000), *Les conditions de travail*, La Découverte, Repères.

Avoir un « bon patron », faire partie d'un « bon équipage », avec notamment un mécanicien expérimenté, jouent dans le rapport au travail des marins, mais peut aussi se révéler central dans les possibilités de préservation de la sa santé et sécurité au travail. Au-delà de l'échelle du navire, des récits ont par ailleurs mis en évidence un jeu de concurrence entre différents genres de navigation (arts traînants vs arts dormants) sur une même zone de pêche, au détriment des navires les plus petits. C'est par exemple, à la pêche à la coquille, la prise de risque d'un petit caseyeur, pressé de ramener sont matériel sous peine de le voir détruit par le passage des dragues.

Enfin, il ressort des récits certaines pratiques aux limites de la réglementation et qui posent question en matière de sécurité : un matelot non qualifié qui se retrouve à faire le quart ou des équipements de sécurité individuels non portés ou jugés inefficaces, voire gênants.

Ces observations tirées de l'expérience des marins rencontrés pour l'enquête viennent ainsi alimenter et compléter les connaissances existantes sur les risques d'accident à la pêche et dans les cultures marines.

Les connaissances statistiques sur les accidents du travail maritime et maladies professionnelles sont fondées sur les atteintes reconnues institutionnellement au titre des ATM et des MP, et pour les ATM, via le système informatique géré par le Service de santé des gens de Mer (Daubas-Letourneux, 2011). Un autre objectif de l'enquête qualitative visait à observer l'amont de la donnée en quelque sorte, en questionnant les conditions de reconnaissance, de prise en charge, et donc de mise en visibilité des atteintes à la santé liées au travail. Pour les accidents du travail graves, nécessitant un arrêt de travail et des soins, l'enquête a pu montrer le caractère relativement automatique du rapport de blessure et de la prise en charge en ATM par l'ENIM. De la même manière, les cas de maladies professionnelles reconnues observés dans l'enquête montrent un bon fonctionnement du processus de prise en charge, même si la procédure est parfois longue. Cependant, certains récits font état de difficultés vécues autour de la prise en charge (retard de versement des indemnités journalières notamment).

D'autres récits font état d'atteintes à la santé – parfois loin d'être anodines – qui n'ont pas été suivies d'un rapport de blessure. L'absence de déclaration d'une blessure en ATM ou d'une maladie en MP conduit à leur invisibilité institutionnelle, et donc à des questions de santé au travail non posées. Au-delà, l'absence du formulaire CGP102 (Rapport de blessure) signifie, pour le marin, une perte de droits qui peut être fragilisante en cas de rechute ou d'aggravation de la santé par la suite ainsi qu'au plan de la protection de l'emploi. Dans ces situations conflictuelles, le soutien de l'épouse est souvent apparu décisif pour des marins par ailleurs assez isolés. Le soutien du Service social maritime pour les questions financières est également apparu comme essentiel.

L'étude des récits de marins devenus inaptes à la navigation a mis à jour des situations très diverses, tant au moment de l'annonce de l'inaptitude qu'à celui de la reconversion professionnelle. Faisant écho à l'étude réalisée par le Service social maritime⁴, l'enquête montre que la survenue d'une inaptitude à l'issue de l'arrêt de travail pour ATM, même anticipée par le marin compte-tenu des problèmes de santé persistants, peut être vécue comme « *une catastrophe* », pour reprendre le terme employé par Thierry, un marin devenu inapte définitif à la navigation à l'âge de 44 ans. La rupture prématurée d'une carrière de marin, couplée aux difficultés financières induites par le passage en inaptitude rendent en effet ce moment du passage en inaptitude particulièrement difficile. Sans compter la dimension symbolique de ce que signifie être « inapte », du jour au lendemain. Des situations inégales ont pu être observées concernant les ressources mobilisées pour faire face à cette rupture de carrière. Le licenciement pour inaptitude semble par ailleurs différemment appliqué selon le genre de navigation et selon les connaissances des marins pour faire valoir ses droits. Là encore, le soutien de l'épouse et le travail des assistants sociaux s'avèrent précieux pour les marins .

Analyse globale des parcours

L'étude des parcours de marins a permis d'une part de mettre à jour un certain nombre d'invariants, et d'autre part de rendre compte de différents types de parcours de marins.

Les invariants constatés relèvent de deux domaines. Au plan de la santé au travail, une caractéristique largement partagée dans la population d'enquête est la polyaccidentalité. Parmi les marins rencontrés, rares sont en effet ceux qui nous ont relaté un seul problème de santé au fil de leur trajectoire professionnelle. Au contraire, la plupart des marins rencontrés ont subi plusieurs atteintes à la santé, qu'elles aient ou non été déclarées et reconnues au titre des ATM ou des MP. Parmi les 29 parcours de marins reconstitués, 9 sont marqués par une polyaccidentalité particulièrement importante. Il ne s'agit pas des marins les plus âgés rencontrés dans l'enquête ; la plupart ont entre 45 et 54 ans et un a moins de 40 ans. La pêche au large est le genre de navigation le plus souvent concerné par le cumul de plusieurs ATM graves dans l'enquête. Au plan du rapport à l'emploi, la spécificité du métier de marin ressort de l'étude des parcours, que ce soit au plan des conditions d'entrée dans la vie active en tant que marin – qui paraissent extrêmement facilitées au regard de ce qui se passe sur le marché de l'emploi dans le domaine terrestre – ou au plan d'une certaine polyvalence observée dans les parcours entre genres de navigation et au fil des saisons. Un apprentissage « sur le tas » et une facilité pour retourner se former à l'école maritime facilitent cette adaptabilité aux changements. En miroir des facilités d'embauche, les parcours sont aussi caractérisés par un fort turn-over, rendu

⁴ Service Social Maritime (2012), *L'inaptitude totale et définitive à la navigation*, Région Bretagne, données 2009 et 2010.

possible par un marché de l'emploi tendu. Les jeux de réputation comptent, dans un univers réduit où tout se sait. Des disparités existent cependant entre les marins dotés d'un fort capital social et/ou scolaire et les autres, de même que selon la période historique.

La richesse des entretiens réalisés (certains durent plus de 2 heures) nous a encouragées à rendre compte de ces parcours singuliers de marins reconstitués dans leur totalité. Nous aurions pu choisir de présenter les parcours selon une typologie liée au genre de navigation, au type d'atteinte à la santé, à la situation dans l'emploi à la date d'enquête (en activité / en arrêt de travail / devenu inapte), ou encore à la génération ... toutes ces éléments entrent en jeu dans l'étude des parcours. Nous avons choisi une autre entrée : le fait, pour le marin, « d'avoir barre » sur les évolutions professionnelles survenues au fil de son parcours, reprenant ici l'expression employée par Philippe Davezies, médecin professeur en santé au travail pour définir l'une des composantes de la santé, appréhendée comme processus, non comme un état⁵. « Avoir barre » signifie avoir suffisamment de ressources, de liberté et de marges de manœuvre pour gérer les événements au fil du parcours. Une rupture de carrière liée à un grave ATM se transformant en inaptitude définitive est un événement charnière, et il est difficile d'avoir la possibilité d'agir contre. L'idée de la typologie des parcours est d'interroger cette réalité – et plus globalement l'histoire de la santé au travail du marin – sous l'angle d'une plus ou moins bonne maîtrise des évolutions professionnelles. Nous proposons de regrouper les parcours reconstitués selon trois grands types :

Type 1 : Parcours choisis, gérés, plutôt maîtrisés, dans une direction ascendante en termes de reconnaissance professionnelle et de carrière. En dehors d'événements de santé invalidants, des choix ont pu être fait en vue de préserver la santé au travail.

Type 2 : Parcours plus ou moins choisis, stables en terme d'emploi et de genre de navigation, mais stagnant en terme d'évolution de carrière. Parcours d'usure au plan santé-travail, avec stratégies pour « tenir » jusqu'à la retraite sans grandes marges de manœuvre pour adapter la charge de travail à la santé.

Type 3 : Parcours subis, marqués par de nombreux changements d'employeurs, de genre de navigation, une absence d'évolution et une impossible maîtrise de sa carrière. Parcours par ailleurs pouvant être caractérisés par des situations d'abus (au plan du droit du travail) pour des marins pas ou faiblement qualifiés, peu informés, souvent jeunes et isolés.

La construction d'une typologie n'est qu'un outil d'analyse et l'idée n'est pas d'enfermer les marins dans un type particulier tout au long de leur carrière (une assez bonne maîtrise de la trajectoire peut ainsi être suivie d'une dégradation et de

5 Davezies P. (1999), "Evolution des organisations du travail et atteintes à la santé. Contribution au séminaire interdisciplinaire, Les nouvelles organisations du travail, *Travailler* n°3, CNAM, Paris (p. 87-114).

ruptures subies par la suite ; inversement, un début de carrière difficile peut s'avérer plus stable après un virage particulier). Il s'agit, dans le rapport, de proposer une trame de présentation des parcours pour illustrer la façon dont s'articulent parcours professionnel et histoire de la santé au travail.

Préconisations

En conclusion, le rapport de recherche comporte un certain nombre de préconisations visant, d'une part, à améliorer la prévention des atteintes à la santé d'origine professionnelle dans les secteurs de la pêche et des cultures marines et, d'autre part, à organiser une meilleure prise en charge et un meilleur accompagnement des marins ayant subi une ou plusieurs atteintes à la santé liées au travail (accidents, maladies) sur le long terme de leur parcours et de leur devenir professionnel.

Voici listées les préconisations détaillées en conclusion générale du rapport :

- *Consolider le travail en réseau et veiller à la circulation de l'information entre acteurs institutionnels*
- *Valoriser les connaissances issues des enquêtes sur les accidents du travail*
- *Améliorer les indicateurs statistiques*
- *Harmoniser le mode de calcul du salaire à la part à genre de navigation comparable*
- *Veiller à ce que l'effectif à bord corresponde à la charge de travail*
- *Poursuivre l'information des marins sur leurs droits et sur les spécificités du régime ENIM*
- *Après un accident du travail traumatisant, veiller à informer le service social maritime pour un meilleur accompagnement du marin*

Introduction

Le *Rapport statistique sur les accidents du travail maritime* publié pour l'année 2008 par le Ministère chargé de la Mer indique que les **secteurs de la pêche et de la conchyliculture** représentent plus de la moitié du total des accidents du travail maritime enregistrés en 2008 en France. En outre, ces secteurs s'illustrent par un nombre important d'accidents du travail mortels. En 2008, sur les 25 décès et disparitions enregistrés à l'échelle nationale, 23 concernaient la pêche et la conchyliculture. Rapporté à l'effectif en équivalent temps plein (ETP) des marins, cela aboutit à un taux de mortalité de 1,18 pour 1000 dans les secteurs pêche et conchyliculture. Pour rappel, les auteurs du bilan statistique annuel mentionnent que le taux calculé pour les accidents du travail mortels à terre est de 0,030 pour 1000 en France.

La Bretagne se situe au premier rang des régions françaises en termes d'effectifs de marins actifs à la pêche et aux cultures marines : avec 27,8% des effectifs (6910 marins sur 24887 marins enregistrés en France dans ces secteurs), elle est loin devant les régions situées aux deuxième et troisième rangs, les DOM-TOM (13,6% des effectifs) et la région Poitou-Charentes (10,1% des effectifs) (FAF Pêche et Cultures Marines, 2009). Les données publiées montrent en outre que la Bretagne est caractérisée par un taux d'accidents du travail maritime (ATM) proportionnellement plus élevé que dans d'autres régions. Pour l'année 2008, le ratio calculé du nombre d'ATM avec arrêt pour 1000 ETP était ainsi de 110 pour la pêche en Bretagne, contre 92 pour la pêche en France métropolitaine (IMP, 2009).

A la demande de la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi (DIRECCTE) de Bretagne (porteur de projet), et en concertation avec la Direction Interrégionale de la Mer (DIRM NAMO)⁶, une **étude sociologique pluriannuelle** sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans les secteurs de la pêche et de la conchyliculture en Bretagne a été confiée au cabinet *Daubas-Letourneux - Etudes & Enquêtes Sociales*.

Depuis le 1er janvier 2009, la prévention des risques professionnels dans le secteur maritime s'inscrit dans une **coopération institutionnelle** entre le Ministère du travail et le Ministère de la mer. Cette date marque en effet la fusion des inspections du travail pour l'ensemble des secteurs d'activités, et du même coup l'élargissement du champ de compétences des DIRECCTE au plan régional. L'initiative portée par M. Bernard Martin,

⁶ DRAM Bretagne au moment de l'élaboration du projet.

inspecteur du travail et référent maritime régional à la DIRECCTE de Bretagne, de solliciter une étude sociologique sur les enjeux de santé au travail dans les secteurs de la pêche et des cultures marines, s'inscrit dans une démarche concertée avec l'ensemble des acteurs professionnels et administratifs du monde maritime, dans un objectif de production de connaissance pour l'action⁷.

Deux phases ont été définies pour cette étude. La première phase, conduite courant 2010, a consisté en un diagnostic de la connaissance existante et en la réalisation d'un bilan statistique régional. Cette première phase est achevée et a donné lieu à la remise d'un rapport final à la DIRECCTE début 2011 ainsi qu'à une restitution auprès de l'ensemble des acteurs institutionnels et professionnels associés à cette démarche.

La deuxième phase, dont rend-compte ce rapport final, vise à compléter le diagnostic statistique par la réalisation d'une enquête sociologique qualitative auprès de marins de la pêche et de la conchyliculture accidentés du travail ou atteints d'une maladie professionnelle, dont certains sont en situation d'inaptitude.

La réalisation de cette étude sociologique s'inscrit dans le cadre du **deuxième Plan Santé au Travail** établi pour les années 2010 à 2014 (PST2). Ce plan national pose, dans la continuité du premier plan Santé au Travail (2005-2009), la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles comme "l'un des fondements du système de protection sociale et de relations professionnelles"⁸. Deux objectifs majeurs sont définis : "diminuer les expositions aux risques d'accidents du travail et de maladies professionnelles" et "développer une politique de prévention active contre les risques clairement identifiés et au profit des secteurs professionnels ou des publics les plus sensibles"⁹. Le premier des quatre axes d'intervention identifiés dans le PST2 porte sur le "développement de la production de connaissance en santé au travail" et sur sa "diffusion opérationnelle, jusqu'aux entreprises et à leurs salariés". Le diagnostic régional et le bilan statistique menés en 2010 et l'enquête sociologique qualitative réalisée en 2011-2012 et présentée dans ce rapport ont pour point de départ le constat d'un manque – et d'un besoin – de connaissance sur la santé au travail des marins à l'échelle régionale. Produire de la connaissance à cet échelon répond à un double objectif : d'une part, aider à cibler les priorités en matière de prévention des risques professionnels dans le secteur maritime en région Bretagne, et d'autre part, renforcer les collaborations entre les différents acteurs du secteur maritime en leur donnant l'occasion d'alimenter et de partager leurs connaissances et leur expertise.

⁷ Présentation des différents acteurs institutionnels en annexe I.

⁸ Ministère du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville. <http://www.travail-emploi-sante.gouv.fr>

⁹ *ibid.*

Les enseignements du bilan statistique régional réalisé pour la DIRECCTE en 2010

A l'échelle régionale, avoir accès à une connaissance des accidents du travail et des maladies professionnelles constitue un levier de réflexion et d'action en matière de prévention et de protection de la santé au travail. C'est aussi un moyen de fédérer l'ensemble des acteurs oeuvrant à l'échelle régionale autour d'un support commun.

Avoir pu travailler sur une extraction régionale des **données du Service de santé des gens de mer**, saisies par les médecins des gens de mer via l'application informatique Esculape et fondé sur trois sources : le rapport de blessure, le QCATM¹⁰ et l'entretien avec le marin lors de la visite de reprise, a permis de réaliser un bilan statistique inédit à l'échelle régionale. Complémentaires d'autres sources statistiques existantes, voici, résumés, les enseignements qui ressortent du bilan statistique réalisé par le cabinet Daubas-Letourneux [^]pir à la pêche (Daubas-Letourneux, 2011).

Le secteur de la pêche en Bretagne est marqué par une forte **sur-accidentalité** au regard de son poids, en termes d'effectifs, relativement aux autres secteurs (commerce, conchyliculture, services portuaires et plaisance). Le genre de navigation le plus exposé en termes d'accidents du travail maritime en Bretagne est la **pêche au large**, qui regroupe 44% des ATM pour 31% des marins actifs dans la région. Le **chalut** est le métier pratiqué à la pêche le plus dangereux en termes de survenue d'accidents du travail (plus d'un accident sur deux survient sur un chalutier). C'est pour les accidents survenus à la pêche au large que le chalut est, de loin, le plus souvent mis en cause (dans 93% des cas). Les accidents du travail liés à d'autres genres de navigation (44% à la petite pêche, 13% à la pêche côtière et 11% à la grande pêche) mettent en cause des métiers à la pêche plus variés, surtout à la petite pêche. Globalement, les "arts traînants", ou "engins actifs" que sont le chalut, la drague et la senne bolinche sont en cause dans deux accidents du travail sur trois en Bretagne. Les "arts dormants", ou "engins passifs" (filet, casiers, ligne palangre) sont toutefois liés à un accident sur deux à la petite pêche et à plus de deux accidents sur trois à la grande pêche. Cibler les actions de prévention par genre de navigation et par métier est par conséquent important. Pouvoir disposer d'indicateurs structurels sur la répartition des métiers par genre de navigation permettrait toutefois d'aller plus loin dans l'analyse.

Une nette sur-accidentalité est observée pour la classe d'âge des **35-44 ans**, qui regroupe 41% des victimes d'accidents du travail alors que cette classe d'âge représente 33% des marins actifs en Bretagne. Cette plus forte exposition de cette classe d'âge s'observe en particulier à la pêche au large et à la grande pêche. C'est à la pêche côtière

10 Questionnaire sur les circonstances des accidents du travail maritime. Document produit par l'Institut maritime de prévention, et qui accompagne le rapport de blessure. Rendu obligatoire par la Circulaire ENIM n° 25-1995 du 20 juillet 1995.

que la part des accidentés les plus jeunes (moins de 25 ans) est la plus forte. Ce constat peut conduire à des actions de prévention plus ciblées selon la classe d'âge – et selon l'ancienneté – par genre de navigation. Là encore, ces observations seraient toutefois à affiner avec la répartition des emplois par âge pour chaque genre de navigation.

Plus d'un ATM sur quatre (26,5%) survient alors que le navire est à quai. C'est particulièrement à la petite pêche que la part des accidents survenus à quai est élevée (un ATM sur trois). Lors de la survenue des ATM à la pêche, l'activité du marin accidenté est liée, dans plus d'un accident sur trois (37% des cas), à des **opérations de pêche** (filage, virage du train de pêche, conduite de treuils, ...). Les activités liées à la manutention des captures arrivent au deuxième rang des activités citées lors de la survenue d'un ATM (21%). C'est à la petite pêche et à la pêche au large que ces deux types d'activité sont les plus cités. Les activités liées à la maintenance caractérisent, par leur proportion, les ATM survenus à la grande pêche (41% des accidents y sont liés).

Compte tenu des effectifs observés, les enseignements portant sur les ATM à la conchyliculture sont d'ordre plus qualitatif.

Objectifs de l'enquête sociologique qualitative (2011-2012)

L'enquête présentée dans ce rapport a d'emblée été pensée comme **complémentaire** au bilan statistique réalisé pour la DIRECCTE de Bretagne en 2010. Le double objectif poursuivi par cette enquête qualitative était en effet de revenir plus précisément sur certains des enseignements ou des questionnements mis à jour à partir des indicateurs statistiques disponibles, mais aussi de porter un regard sur des dimensions non quantifiables, car difficilement réductibles à des données chiffrées, pourtant utiles à la compréhension des enjeux de santé au travail dans les secteurs de la pêche et des cultures marines. Dans une démarche de sociologie compréhensive, l'enquête menée vise à proposer un autre angle de connaissance sur les accidents du travail, observés à l'articulation de l'organisation du travail et de l'histoire, individuelle et collective, des travailleurs accidentés (Daubas-Letourneux, 2005).

Le **champ** défini pour l'enquête est celui des marins travaillant dans les secteurs de la pêche et de la conchyliculture, ayant subi dans leur carrière au moins une atteinte à la santé liée au travail (accident du travail maritime ou maladie professionnelle), et dont certains se trouvent en situation d'inaptitude du fait d'atteintes à la santé liées au travail.

L'enquête construite permet ainsi de partir des atteintes à la santé connues car reconnues (c'est le critère de sélection des enquêtés) pour questionner le rapport au travail et les modalités de construction de la santé au travail des marins. Il s'agit alors de **dépasser l'image d'un "métier à risques" pour étudier l'activité réelle des marins telle que décrite par ces derniers**. L'objectif est d'alimenter la connaissance sur les enjeux de santé au travail dans les secteurs de la pêche et des cultures marines, dans une perspective de santé publique, c'est-à-dire d'amélioration de la prévention et de la protection des marins.

Plan du rapport

Le rapport final est structuré en trois parties. Une première partie méthodologique présente les fondements de l'enquête réalisée. Les deuxième et troisième parties portent sur l'analyse des récits recueillis. Celle-ci a été menée de deux manières. D'une part (2^{ème} partie), le travail sur les récits s'est opéré en référence à des questions de recherche précises : conditions de survenue des accidents du travail et des maladies professionnelles, conditions de reconnaissance et de mise en visibilité institutionnelle de ces atteintes, enjeux existant autour de la mise en inaptitude après un problème de santé lié au travail. D'autre part (3^{ème} partie), et dans le même temps, les récits ont été analysés dans leur globalité, afin de donner à voir les logiques sociales en œuvre dans la construction des parcours professionnels. Cette analyse nous a conduit à élaborer une typologie des parcours qui permet d'illustrer différents aspects des articulations entre santé et travail, travail et santé, appréhendées dans une temporalité longue.

1^{ERE} PARTIE – MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

Chapitre 1 – Posture de recherche

L'apport d'une enquête sociologique qualitative est de proposer un changement de perspective dans la connaissance des atteintes à la santé d'origine professionnelle chez les marins de la pêche et de la conchyliculture.

Nous ne nous situons pas, en effet, dans une perspective de recherche des "causes" de la survenue d'un ATM, comme cela se produit dans le cadre d'enquête ponctuelles (inspection du travail, IMP, BEAmer, affaires maritimes, ...), nécessaires à la connaissance et à la prévention. Nous nous situons dans une autre perspective : celle du vécu de marins ayant subi au cours de leur carrière un ou plusieurs accidents du travail, et/ou souffrant d'une maladie reconnue comme professionnelle, dont certains sont reconnus inaptes définitifs à la navigation.

1.1- Partir des récits de marins accidentés du travail ou atteints d'une maladie professionnelle pour alimenter la connaissance

Les marins rencontrés dans le cadre de l'enquête sont, au-delà de leurs singularités, ce que D. Bertaux appelle une *catégorie de situation* : "c'est la situation elle-même qui leur est commune. Cette situation est sociale, dans la mesure où elle engendre des contraintes et des logiques d'action qui présentent bien des points communs, où elle est perçue à travers des schèmes collectifs, où elle est éventuellement traitée par une même institution"¹¹. Les récits recueillis sont ainsi analysés comme des **histoires à la fois singulières et collectives**, car inscrites dans des logiques sociales et dans des rapports sociaux.

En complément des autres connaissances accumulées dans le champ de la prévention des risques professionnels, cette enquête vise à éclairer la question des risques professionnels sous l'angle de la **temporalité longue** des parcours professionnels des marins interrogés.

Cette notion de temporalité peut se décliner de trois manières, trois dimensions que seuls les récits permettent d'approcher et qui permettent d'alimenter la connaissance des enjeux de santé au travail :

¹¹ Bertaux D., 2001 (1997), *Les récits de vie. Perspective ethnosociologique*, Nathan, p. 15.

- *Le temps de l'accident : un processus.* Il s'agit de questionner ce qui se passait juste avant et au moment de l'accident : description du travail en train de se faire ; plus globalement, description du travail, des conditions de travail, des risques à partir des récits sur le travail réel. L'accident se prolonge par la suite. Après la blessure : rapport de blessure, aide/accompagnement (ou non) : de l'équipage sur le bateau, de l'équipage une fois revenu à quai, des proches, des acteurs institutionnels maritimes. Temps de l'arrêt de travail, du processus de soin.
- *Le temps du parcours.* Temps embarqués / démarqués à l'échelle d'une année et à l'échelle d'un parcours. Quelles sont les bifurcations éventuelles (changement de genre de navigation, événements de santé, contexte familial, économique, ...).
- *Le temps du devenir après un ATM, une MP, une inaptitude.* Y a-t-il eu maintien dans l'emploi sans aménagement, maintien dans l'emploi avec aménagement, rupture professionnelle, mise en inaptitude définitive, en invalidité, en retraite anticipée.

1.2- Trois axes de recherche

Par la description fine du travail réel et des événements ou problèmes de santé subis, l'objectif est d'étudier les liens santé-travail dans les deux sens : du travail vers la santé (usure, pathologies, accidents, inaptitude) et de la santé vers le travail et vers l'emploi (ajustements, aménagement du poste, espacement des missions en mer, changements professionnels éventuels, perte d'emploi, ...).

Les questions de recherche peuvent se structurer autour de **trois axes**, qui seront étudiés à la fois indépendamment et de façon complémentaire :

RISQUES : conditions de travail et d'organisation du travail, conditions de survenue des atteintes à la santé, marges de manœuvre, signes avant-coureur, connaissance des risques, consignes de sécurité, équipements individuels et collectifs de sécurité ... La question du risque est aussi celle du risque financier, lorsque l'atteinte à la santé empêche de travailler. Ceci renvoie à la question de la prise en charge institutionnelle (point suivant), mais soulève aussi la question du "vide" observé dans certaines situations dramatiques par le Service social maritime. A. Simon, déléguée régionale du SSM, parle ainsi du cas de marins accidentés, mais qui ont moins de 15 ans d'ancienneté, et "qui partent avec zéro".

VISIBILITE / INVISIBILITE INSTITUTIONNELLE : conditions de déclaration (ou de non-déclaration), de reconnaissance et de prise en charge des atteintes à la santé.

L'absence de déclaration d'un ATM conduit à son invisibilité institutionnelle, et donc à des questions de santé-sécurité non posées. Au-delà, l'absence du formulaire CGP102 ("rapport de blessure") signifie, pour le marin, une perte de droits. Ceci peut être préjudiciable lorsque des séquelles (d'un naufrage par exemple) se manifestent quelques temps après l'événement. Le marin ne peut être pris en charge au titre d'une rechute d'un ATM.

Pour les atteintes reconnues institutionnellement, le processus de reconnaissance sera observé. Pourra également être questionné l'impact d'une reconnaissance (d'un ATM, d'une MP) au plan collectif, par exemple lors de la reprise s'il y en a (point suivant), au plan de l'organisation du travail et des consignes de prévention.

MAINTIEN DANS L'EMPLOI : conditions de la reprise après l'arrêt de travail (conditions de travail, conditions d'emploi, aides, accompagnement) ; carrières, reconstitution de l'itinéraire professionnel, retour sur les bifurcations éventuelles, reconversions, ...

Le travail mené par le SSM, notamment l'enquête par questionnaire conduite auprès des marins déclarés inaptes à la navigation, sera mobilisés sur cet axe.

Chapitre 2- Méthodologie de l'enquête qualitative

2.1 - Groupe de suivi mis en place

Dans l'esprit de coopération inter-institutionnelle souhaité par la DIRECCTE Bretagne depuis le début de cette étude sociologique, un groupe de suivi a été mis en place. Sa composition a été décidée avec M. Bernard Martin, inspecteur du travail et référent de la DIRECCTE pour l'étude. Son animation a été assurée par Mme V. Daubas-Letourneux, sociologue responsable de l'étude. Le groupe s'est réuni quatre fois entre août 2011 et septembre 2012. Il est composé des personnes suivantes, dont certaines avaient déjà participé au travail de concertation mis en place durant la phase I de l'étude sociologique :

- M. Bernard Martin, inspecteur du travail, DIRECCTE de Bretagne
- M. le Docteur Alain Charpiat, médecin chef interrégional, SSGM
- Mme Anne Simon, assistante sociale, déléguée régionale du SSM
- Mme le Docteur Jeanine Aubertin, médecin conseil au CLP ENIM de Lorient
- M. Serge Guillaume, directeur du CLP ENIM de Lorient
- M. Matthieu Le Guern, chef du service Activités maritimes de la DDTM/DML 56
- Mme Amélie Nicolas, sociologue, cabinet Daubas-Letourneux
- Mme Véronique Daubas-Letourneux, sociologue, cabinet Daubas-Letourneux

Les échanges avec les membres du groupe de suivi ont d'abord porté sur la méthodologie de l'enquête, puis sont venus alimenter le travail d'analyse, à différents stades. A ce titre, ils constituent le volet institutionnel, prévu en complémentarité de l'enquête auprès des marins. Certaines réunions du groupe de suivi ont été enregistrées, faisant office d'entretiens collectifs destinés à éclairer l'analyse sur des questions particulières se présentant à nous, comme notamment les questions relatives au droit (contrat d'engagement maritime des marins et le rôle d'équipage, conditions du licenciement pour inaptitude, droits au chômage ...), les différences de prise en charge des marins et les risques de

précarisation financière en cas de problème de santé ou les particularités locales en terme de réglementation à la pêche, ...

2.2 – Critères de sélection de la population d'enquête

Comme toute démarche qualitative en sociologie, nous ne nous situons pas dans une recherche de représentativité, exigence propre aux travaux statistiques, mais dans une recherche **de diversité des situations vécues**. Dans une soucis de faisabilité, cette exigence de diversité doit cependant être cadrée, de manière à ne pas multiplier indéfiniment les cas observés mais, au contraire, de nous donner les moyens de la comparaison pour des cas similaires. Des critères de sélection de la population d'enquête ont donc été définis, en concertation avec les membres du groupe de travail. Les marins de la pêche et des cultures marines sélectionnés pour l'enquête relèvent de trois cas de figure : accidentés du travail, atteints d'une maladie professionnelle, devenus inaptes à la navigation après une ou plusieurs atteintes à la santé liées au travail. L'encadré ci-dessous présente les critères définis pour constituer la population d'enquête.

Critères de définition de la population d'enquête

Le choix des critères s'est opéré à la fois dans l'objectif de garantir une diversité des cas étudiés (par type d'atteinte à la santé, par département, par âge, par genre de navigation ...) mais aussi dans celui de garder une cohérence à l'ensemble du corpus.

Les **critères** retenus sont les suivants :

➤ Les marins pêcheurs et conchyliculteurs enquêtés ont en commun d'**avoir subi une (au moins) atteinte à la santé en lien avec leur travail** :

- * Accident du travail maritime (ATM)
- * Maladie professionnelle (MP)
- * Inaptitude en lien avec un ou plusieurs ATM ou MP

➤ L'enquête doit être menée **dans les 4 départements bretons**, avec un quartier privilégié pour chacun

- * Saint-Brieuc (22)
- * Le Guilvinec (29)
- * Saint-Malo (35)
- * Lorient (56)

Le choix de privilégier un quartier par département a été guidé par un objectif de faisabilité de l'enquête (ne pas trop éclater les lieux de rendez-vous). Toutefois, il est évident que des marins issus de quartiers proches géographiquement pourront être intégrés à l'enquête si besoin, notamment : pour le Morbihan, les quartiers de Auray et Vannes (notamment pour la conchyliculture) pour le Finistère, le quartier de Concarneau.

➤ Les marins enquêtés doivent appartenir à **différentes classes d'âge** :

- * Moins de 35 ans
- * Entre 35 et 44 ans
- * 45 ans et plus

La classe d'âge 35-44 est la plus représentée parmi les marins (33% des marins pêcheurs actifs en Bretagne en 2008¹²). Cette classe d'âge est également proportionnellement la plus accidentée (44% des ATM à la pêche en Bretagne¹³) et est sur-représentée au regard de son poids dans la population globale. Il est donc normal d'avoir plus de marins dans cette classe d'âge parmi les marins volontaires pour participer à l'enquête. Toutefois, il est utile de rencontrer de jeunes marins et des plus âgés dans l'enquête.

➤ Pour la **pêche**, **2 genres de navigation** sont retenus ;

- * La pêche au large
- * La petite pêche

A la pêche, deux genres de navigation sont sélectionnés pour l'enquête, du fait de leur représentativité dans l'emploi total et dans les ATM en Bretagne : la pêche au large (PL), qui représente 31% des marins actifs à la pêche et 44% des ATM à la pêche en 2008¹⁴ et la petite pêche (PP), qui représente 45% des marins actifs à la pêche et 32% des ATM à la pêche en 2008¹⁵. Il est décidé de ne pas ouvrir l'échantillon aux autres genres de navigation afin de produire une analyse des conditions du travail pas trop disparate. Selon le quartier, il est normal d'avoir plus ou moins (voire pas du tout) de conchyliculteurs.

➤ Pour la **conchyliculture** : l'enquête ne porte que sur les **navigants** (marins rattachés à l'ENIM).

Ce choix, guidé par un souci de faisabilité de l'enquête (nombre d'entretiens dans un temps limité), n'est pas pleinement satisfaisant compte tenu des spécificités du secteur conchylicole mise en évidence dans le diagnostic de 2010. Centrés sur la situation des navigants pour le secteur conchylicole, les enseignements de la présente enquête viendront néanmoins alimenter l'analyse globale, tant d'un point de vue sectoriel que, le cas échéant, dans un regard comparé avec le secteur de la pêche. Une enquête complémentaire auprès des salariés non navigants du secteur conchylicole (affiliés à la MSA) pourrait être envisagée ultérieurement.

La constitution de la population d'enquête s'est appuyée sur **plusieurs sources** :

- le Service social maritime
- le médecin conseil ENIM du CLP de Lorient
- les médecins des gens de Mer
- les DML de chaque département breton

Chaque source a eu la charge de repérer des marins correspondant aux critères définis de les informer de l'enquête en cours (cf. : [lettre de présentation](#) de l'enquête aux marins volontaires, reproduite en annexe) et, s'ils étaient volontaires pour participer à l'enquête, de transmettre au cabinet *Daubas-Letourneux* leurs coordonnées postales et téléphoniques. Comme cela est indiqué dans cette lettre, et pour garantir l'anonymat des personnes enquêtées, le nombre de marins recensés pour l'enquête (coordonnées transmises aux sociologues) est supérieur au nombre d'entretiens réalisés en tout.

12 Source : FAF Pêche et Cultures Marines Pêche et Cultures Marines (*Etude-action sur l'emploi-formation. Filière pêche et cultures marines*, 2010).

13 Source : SSGM, données Esculape (*Bilan statistique remis à la DIRECCTE Bretagne*, Daubas-Letourneux, 2011).

14 Mêmes sources.

15 idem

Ce choix de multiplier les sources de transmission de noms de marins volontaires pour participer à l'enquête a été guidé par un double objectif. D'une part, cela visait à diversifier les situations d'ATM observées dans l'enquête : ATM récents, suivis d'un arrêt de travail long nécessitant une visite auprès du médecin conseil de l'ENIM (noms transmis par les médecins conseil des CLP ENIM de Lorient et de Saint-Malo) ; ATM plus anciens, survenus à des marins actuellement en activité, rencontrés par le médecin des gens de Mer à l'occasion d'une visite d'aptitude ou de reprise (noms transmis par les MGM des quartiers identifiés pour l'enquête). D'autre part, il s'agissait de faciliter la transmission d'un nombre de noms suffisants dans le temps imparti et veiller à de meilleures garanties d'anonymat pour les marins enquêtés.

Deux supports destinés à faciliter la transmission des noms de marins ont été proposés (reproduits en annexe) :

- Une fiche de transmission des coordonnées de marins volontaires pour participer à l'enquête. Cette fiche pouvait être reproduite autant de fois que nécessaire. Ce support n'a été utilisé que de façon isolée, les transmissions de coordonnées se faisant le plus souvent par courriel.
- Une fiche de comptage des marins volontaires. Ce document était destiné à être conservé par chaque source et visait à veiller à une variété des critères parmi les marins volontaires.

2.3 - Guide d'entretien

L'un des intérêts de la démarche qualitative est d'accéder au sens des événements tels que vécus par les personnes. Pour cela, il importe de partir de la situation telle que décrite par les enquêtés, et non de partir des catégories pré-construites du chercheurs ou de l'administration. L'enquête qualitative a été conduite avec la technique de l'entretien semi-directif, s'appuyant sur un guide d'entretien, mais laissant la parole de la personne interrogée la plus fluide possible. Il s'agit, dans une démarche de sociologie compréhensive, de mettre à jour les logiques sociales qui se dégagent des récits recueillis à trois niveaux : autour des conditions de survenue d'atteintes à la santé liées au travail (accident, maladie, handicap, inaptitude), autour de leur inscription dans un ou plusieurs dispositifs de reconnaissance et de prise en charge, et enfin autour de leurs implications dans le parcours et dans le devenir professionnel des personnes.

Le guide d'entretien est avant tout un outil permettant à l'enquêteur de ne pas passer à côté de thèmes d'analyse définis pour la recherche. Une première version a été testée lors de la réalisation d'entretiens exploratoires durant la deuxième quinzaine d'octobre 2011.

Guide d'entretien

- Bonjour, merci de nous recevoir et d'avoir accepté de participer à l'enquête
- Présentation de l'enquêteur
- Explication des objectifs de l'enquête (commanditée par la DIRECCTE Bretagne) et du caractère anonyme du témoignage recueilli
- Remise de la **brochure de synthèse** produite sur le diagnostic statistique (Daubas-Letourneux, DIRECCTE Bretagne)
- Présentation des grands thèmes abordés dans l'entretien :

Parcours professionnel / parcours de formation

- A quel âge avez-vous commencé à travailler ?
- Après quelles études ?
- Pouvez-vous décrire votre parcours professionnel depuis que vous avez quitté l'école ?
- Pour chaque situation successive : description conditions d'emploi, qualification, type de navire, type de pêche, etc.
- Avez-vous eu d'autres métiers avant / en même temps / après celui de marin ?

Description de l'activité de travail la plus récente

- Quel est le travail que vous faites actuellement / faisiez juste avant cette période d'arrêt de travail (description fine : faire préciser au maximum les tâches, les gestes, les conditions et l'environnement de travail, le rapport avec les collègues, les horaires, etc.)

Evolutions dans le travail

- Ce travail a-t-il toujours été le même ?
- Quelles sont les évolutions du travail que vous avez connues au fil de votre parcours ? (description)

Parcours santé-travail

- Quel est / quels sont le ou les évènements de santé liés au travail que vous avez subis au fil de votre parcours professionnel (AT ; MP ; inaptitude) ? (description, date, durée arrêt W, séquelles, ...)
- Description du travail / du contexte lors de la survenue du pb de santé (conditions de travail habituelles ou non / organisation du travail / signes avant-coureurs / protections sécurité / consignes éventuelles / ...)
- Avez-vous eu d'autres problèmes de santé non liés au travail ? lesquels ?
- Aujourd'hui, ressentez-vous des gênes, des limites pour réaliser des tâches quotidiennes (à la maison, au travail, ...) ? Suite à quel(s) problème(s) survenus ?

Prise en charge

- Comment ce / ces problèmes de santé ont-ils été pris en charge ?
- Conditions du signalement au capitaine / à l'équipage juste après la survenue
- Processus de déclaration (en AT / en MMP) au quartier (DML) jusqu'à la reconnaissance (ou non)
- Aide / soutien éventuel (ou absence d'aide) pour la déclaration-reconnaissance

La reprise du travail

- Les conditions de reprise du travail suite au(x) grave(s) pb(s) de santé (arrêt de travail long)
 - Emploi
 - Travail
 - Relations collègues
 - Rapport avec employeur
 - Visite de reprise / de pré-reprise
- Les éventuelles non-reprise : pour quel motif ? (inaptitude, toujours en arrêt, licenciement, retraite, pré-retraite, ...)
- Reconversion éventuelle (envisagée ou effective)

- Aides et soutiens éventuels / souhaités

Talon sociologique

- Age
- Parcours de formation initiale + diplôme(s) obtenus (si non détaillé auparavant)
- Eventuelles formations professionnelles suivies par la suite (diplômes/qualifications obtenus)
- Profession des parents
- Situation de famille
- Adhésion (participation) à vie syndicale / militante (politique) / associative, ...

Et aussi ...

- Etre marin : un choix ? une histoire familiale ?
- Et pour vos enfants : souhaitez-vous qu'ils soient également marins ?

2.4 - Bilan sur les entretiens

En tout, **37 noms** de marins ont été transmis au cabinet d'études sociologiques *Daubas-Letourneux*. Les différentes sources institutionnelles sollicitées pour constituer la population d'enquête ont donc bien répondu à la demande, avec toutefois une moindre facilité pour obtenir les coordonnées de marins souffrant de maladie professionnelle.

Au total, **27 entretiens** ont été réalisés. Nous avons enregistré 2 refus ; 2 personnes se sont avérées hors champ (marins au commerce) ; 6 personnes n'ont pas été contactées (choix opéré selon la variété des critères établis).

La **prise de contact** auprès des marins s'est le plus souvent très bien déroulée, de l'appel téléphonique pour fixer la date et l'heure de l'entretien à l'entretien lui-même. Le fait que les marins volontaires aient reçu au préalable une explication sur l'enquête de la part du médecin des gens de mer, du médecin ENIM, de l'assistante sociale ou de la DML nous ayant transmis leurs noms a clairement facilité cette prise de contact et leur participation à l'enquête. Chaque début d'entretien commençait par une présentation de la démarche poursuivie. Nous rappelions que l'enquête était commanditée par la Direction régionale du travail et que leur témoignage individuel pouvait venir alimenter une connaissance collective, utile pour améliorer la prévention et l'accompagnement des marins. A tous, nous remettions au début de l'entretien la **brochure de synthèse** réalisée à l'issue du bilan statistique mené en 2010 pour la DIRECCTE de Bretagne par V. Daubas-Letourneux. Ce document permettait de leur signifier que, au-delà d'une connaissance statistique, il était important, pour la Direction régionale du travail et pour l'administration maritime (DML, DIRM-NAMO),

d'apporter un éclairage complémentaire sur la réalité des situations telles que vécues par les marins eux-mêmes.

Les entretiens réalisés se sont révélés **très riches**, et nombre d'entre eux ont duré **plus de 2 heures** (certains ont duré 3 heures). Dans plusieurs cas, la **présence de l'épouse** du marin, lors de l'entretien, a facilité le recueil du témoignage et souvent enrichi l'entretien de précisions sur la survenue d'accidents de santé, sur leurs dates de survenue et les procédures éventuelles de reconnaissance et de prise en charge. La consultation du **livret maritime** du marin a aussi pu être, le cas échéant, une aide précieuse dans la reconstitution des parcours, notamment dans le cas de parcours marqués par de nombreux accidents du travail.

2.5- Présentation du corpus d'enquête

Le **corpus d'enquête** est constitué en tout de **29 parcours de marins**. En effet, sur les 27 entretiens réalisés, 2 ont porté sur deux parcours : le fils et son père dans un cas, la femme et son mari dans l'autre.

Sur ces 29 marins, 10 étaient toujours embarqués (inscrits ENIM et en activité), 5 marins étaient en arrêt de travail suite à un ATM au moment de l'entretien, 4 marins étaient retraités et 10 marins s'étaient vus signifier une inaptitude définitive à la navigation. Tous ont subi au moins une atteinte à la santé due au travail au cours de leur carrière (ATM pour l'essentiel ; 4 personnes ont signalé une ou plusieurs maladies professionnelles).

En tout, nous avons rencontré 21 marins pêcheurs, 6 marins conchyliculteurs et 2 marins ayant été à la fois pêcheur et conchyliculteur dans leur parcours (mixte). A la pêche, deux genres de navigation avaient été définis comme critères de sélection : la petite pêche et la pêche au large. En réalité, le corpus d'enquête permet d'aborder également la réalité vécue à la pêche côtière et à la grande pêche, du fait d'une polyvalence des marins, passant d'un genre de navigation à un autre au fil de leur histoire professionnelle et familiale.

Les quatre départements bretons sont représentés : 3 marins sont des Cotes d'Armor (tous à la pêche), 9 viennent du Finistère (tous à la pêche), 5 sont d'Ille et Vilaine (4 à la pêche et 1 mixte) et 12 proviennent du Morbihan (5 à la pêche, 6 aux cultures marines et 1 mixte).

Les différentes classes d'âge sont présentes dans la population rencontrée, avec une plus forte représentation des classes 45-54 ans (17 individus) et 55 ans et plus (8 individus).

On compte 2 femmes dans la population d'enquête, l'une travaillant en conchyliculture, l'autre à la pêche à pied.

Au plan des atteintes à la santé liées au travail, sur les 29 parcours de marins reconstitués, on dénombre en tout **plus de 70 accidents du travail maritime reconnus et plus de 20 autres blessures** qui n'ont pas fait l'objet d'une prise en charge au titre des ATM.

Le corpus d'enquête comprend **6 cas de maladies professionnelles reconnues** (2 problèmes de canal carpien, 2 tendinites, 1 dorsalgie suite à un lumbago, 1 hernie discale) et on relève des troubles musculosquelettiques (notamment des dorsalgies) qui n'ont pas fait l'objet d'une prise en charge au titre des MP.

Le tableau ci-dessous présente les 29 marins (prénoms fictifs), regroupés par type d'atteinte à la santé (ATM, MP, inaptitude), selon le ou les genres de navigation et l'âge au moment de l'enquête :

PSEUDO	(Pech-Conch)	GN parcours	PBSANTE	AGE
Laurent	conchyliculture	CPP	ATM	35-44
Damien	conchyliculture	CM	ATM	45-54
Patrice	conchyliculture	CM	ATM	45-54
Denis	conchyliculture	CM	ATM	45-54
Ronan	pêche	PP - PL - PC	ATM	<35
Sébastien	pêche	PL - PC - PP	ATM	35-44
Luc	pêche	PC-PL + off-shore	ATM	45-54
Pascal	pêche	PL	ATM	45-54
Marc	pêche	PP	ATM	45-54
Yvan	pêche	PP	ATM	45-54
Charles	pêche	PL	ATM	55 et+
Joël	pêche	PL - PP	ATM	55 et+
Léon	pêche	PP	ATM	55 et+
Mickaël	pêche + conchy	GP - PL - PP - CM	ATM	45-54
Jean-Paul	pêche + conchy	PL - PC - CM	ATM	55 et+
Catherine	conchyliculture	CM	MP	45-54
Brigitte	conchyliculture	CPP	MP	55 et+
Guy	pêche	GP	MP	45-54
Bruno	pêche	PL - PC	MP	45-54
Olivier	pêche	PL - PC	INAPT	35-44
Philippe	pêche	PC - PL	INAPT	45-54
Claude	pêche	PC - PL - PP	INAPT	45-54
Christophe	pêche	PL	INAPT	45-54
Jean	pêche	PL - GP	INAPT	45-54
Thierry	pêche	PL - GP - PC	INAPT	45-54
Dominique	pêche	PP - PL - PC	INAPT	45-54
Paul	pêche	PL - GP	INAPT	55 et+
José	pêche	PP	INAPT	55 et+
Jacques	pêche	PP	INAPT	55 et+

Légende :

GP	grande pêche
PL	pêche au large
PC	pêche côtière
PP	petite pêche
NC	navigation côtière
CPP	conchyliculture petite pêche
CM	conchyliculture pure (cultures marines)

La définition des genres de navigation est rappelée dans l'encadré ci-dessous :

Genres de navigation¹⁶

Petite pêche : absence du port inférieure ou égale à 1 jour.

On considère cette pêche comme artisanale. Navires jusqu'à 15 mètres. Souvent plusieurs métiers pratiqués selon les saisons.

Pêche côtière : absence du port comprise entre 1 et 4 jours.

On considère cette pêche comme artisanale. Navires jusqu'à 20 mètres.

Pêche au large (appelée aussi pêche hauturière) : absence supérieure à 4 jours, lorsque cette navigation ne répond pas à la définition de la grande pêche.

Souvent considérée comme pêche semi-industrielle. Navires dépassant les 20 mètres.

Grande pêche : navigation de pêche pratiquée par tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 1000 tonneaux, ou par tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux s'absentant habituellement pendant plus de 20 jours de son port d'exploitation ou de ravitaillement.

Cette pêche est considérée comme industrielle.

Pour citer les extraits d'entretiens dans la 2^{ème} partie du rapport (à suivre), nous présenterons les marins par leur prénom fictif, sans à chaque fois revenir précisément sur l'âge du marin et son parcours professionnel, dans un objectif d'allègement du texte. Le **tableau de synthèse** figurant pages suivantes peut se lire à la fois comme une présentation complète et détaillée du corpus d'enquête constitué et comme un **référentiel** vers lequel le lecteur pourra revenir au fil des chapitres suivants, la présentation par ordre alphabétique des pseudonymes utilisés et le papier de couleur ayant pour but d'en faciliter l'usage.

¹⁶ D'après le site du Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins de Bretagne : <http://www.bretagne-peches.org>.

Présentation synthétique des marins rencontrés dans l'enquête (par ordre alphabétique des prénoms)

Sigles figurant dans le tableau : ATM : accident du travail maritime ; MP : maladie professionnelle ; MHN : maladie hors navigation ; TMS : troubles musculosquelettiques ; IPP : incapacité partielle permanente

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
Brigitte	57 ans (née en 1955)	En arrêt de travail pour un lumbago (rechute) 3 MP reconnues : TMS	<p>Durée de la carrière de marin : inférieure à 15 ans (car n'a pas cotisé tout le temps en début de carrière) Actuellement en 4^{ème} catégorie</p> <p>* 1971 : BEPC</p> <p>* 1971-1973 : <u>petits CDD saisonniers</u> (vendanges, restauration, employée de maison)</p> <p>* 1973-1977 : <u>employée de maison</u> chez le même employeur</p> <p>* 1978-1979 : sans emploi. Elève son enfant</p> <p>* 1980-1992 : <u>ouvrière conchylicole</u> affiliée MSA</p> <p>* 1993 : obtient la qualification de <u>pêcheur à pied</u> (3^{ème} catégorie). Elle est matelot, embarquée avec un patron (mais gère sa propre pêche).</p> <p>* 1996 : change de navire (plus grand). Equipage de 3 personnes : 1 patron + 2 matelots dont elle-même. (chacun gère sa propre pêche).</p>	<p>De nov 2009 à mai 2010 : arrêts maladie consécutifs à un syndrome du canal carpien à la main gauche (infiltrations puis opération) → déclaré MP en nov 2009 ; <u>MP reconnue</u> en nov 2010</p> <p>nov 2010 : opération canal carpien main droite (5 mois d'arrêt de travail) → <u>MP reconnue</u> en nov 2010</p> <p>mars 2011 : lumbago → <u>MP reconnue</u></p> <p>sept 2011 : <u>rechute</u> du lumbago (dossier MP réouvert)</p> <p>mars 2012 : <u>rechute</u> du lumbago (dossier MP réouvert)</p>
Bruno	49 ans (né en 1963)	Embarqué à la pêche côtière. procédure de reconnaissance de MP en cours (tendinites)	<p>Durée de la carrière de marin : 31 ans En 7^{ème} catégorie.</p> <p>* 1979 : Embarque à 16 ans à la <u>pêche au large</u>, avec un armement important</p> <p>* 1981 : à 18 ans, suite à « une mauvaise ambiance », il passe son lieutenant de pêche puis il part avec un patron artisan, en <u>pêche au large</u> toujours, mais en tant que matelot</p> <p>* 1983 : <u>service militaire</u>.</p> <p>* 1984 : retourne à la <u>pêche au large</u>.</p> <p>* En 1987, il passe son certificat de motoriste.</p>	<p>1982 : Nez cassé, « <i>a ramassé un coup de fune</i> » → <u>accident non déclaré en ATM</u></p> <p>1989 : côte cassée par un coup de roulis → <u>accident non déclaré en ATM</u></p> <p>2000 : côte cassée - Paquet de mer, valdingue sur la table de tri (pas d'arrêt, <u>accident non déclaré en ATM</u></p> <p>2000 : <u>ATM reconnu</u>, hernie discale + sciatique « suite à un faux mouvement » : 2 mois d'arrêt de travail. Persistence de douleurs récurrentes : « <i>La</i></p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
			<p>* En 1991, il passe son patron de pêche.</p> <p>* Depuis 2003 : embarqué à la pêche côtière. Navire de 12 mètres, équipage de 2 marin, lui et le patron. 3 équipages successifs en 9 ans.</p>	<p><i>sciatique est passée, mais la hernie. Rester accroupi je peux pas. »</i></p> <p>2011 : tendinites, <u>déclarée en MP</u> (procédure en cours)</p>
Catherine	52 ans (née en 1960)	<p>En activité : salariée dans une entreprise ostréicole</p> <p>MP reconnue : TMS</p>	<p>Durée de la carrière de marin : 14 ans Est actuellement en 4^{ème} catégorie. Espère « passer en 5^{ème} catégorie » avant sa retraite (dans 3 ans).</p> <p>* quitte l'école à 16 ans, sans diplôme. <u>Travaille à la ferme</u> familiale, se marie, donne naissance à 3 enfants.</p> <p>* 1985-1988 : travaille <u>chez un maraîcher</u> et s'occupe d'un proche, malade.</p> <p>* 1989-1991 : cumule son emploi chez le maraîcher avec un <u>emploi saisonnier chez un ostréiculteur</u> (CDD de 6 mois en hiver, affiliée MSA).</p> <p>* 1992 : début de sa carrière de marin, à l'âge de 32 ans : achète une plate et devient <u>patron à la pêche à la palourde</u></p> <p>* 1992-1999 : pêche à la palourde à son compte. Se « débarque » environ 50% du temps.</p> <p>* depuis 1999 : travaille <u>chez un ostréiculteur</u> comme salariée à temps plein (affiliée ENIM).</p>	<p>2005 : <u>ATM</u>, s'est coupé le tendon d'un doigt. (3 mois d'arrêt de travail, 2 opérations)</p> <p>2011 : <u>MP reconnue</u>, tendinites aux 2 coudes</p>
Charles (père de Pascal)	77 ans (né en 1934)	Retraité	<p>Durée de la carrière de marin : 40 ans A terminé sa carrière en 11^{ème} catégorie.</p> <p>* 1950 : a commencé à 16 ans comme matelot, puis mécanicien à la <u>pêche au large</u>.</p> <p>* 1961-1970 : patron-pêcheur avec un associé à la <u>pêche au large</u>.</p> <p>* 1970-1990 : est marin, mécanicien jusqu'à sa fin de carrière en 1990 à la <u>pêche au large</u>.</p>	<p>1980 : <u>ATM</u>, double hernie, « <i>a fait un grand écart en voulant enjamber un hâloir</i> »</p> <p>1987 : <u>ATM</u>, blessure au genou : « <i>J'ai loupé la dernière marche en descendant du pont pour aller à la cale. Ce n'est pourtant pas bien haut et mon genou a porté sur l'avant dernière marche.</i> » → fracture nécessitant une opération (séquelles persistantes)</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
			<p>* 1990 : part à la <u>retraite</u> à l'âge de 55 ans.</p> <p>Est ensuite parti « faire la sardine » avec un voisin pendant 2 ans en tant que marin retraité (toujours inscrit sur le rôle) .</p>	
Christophe	48 ans (né en 1964)	Inapte définitif à la navigation depuis 2010 suite à un ATM	<p>Durée de la carrière de marin : 29 ans Catégorie en fin de carrière : 12^{ème} catégorie</p> <p>* 1981 : à 16 ans, débute sa carrière au <u>commerce</u> (sur un remorqueur), assistance internationale off-shore).</p> <p>* 1984 : service militaire : « <i>ça m'a coupé dans mon élan dans cette entreprise</i> ».</p> <p>* 1985 : démarre à la <u>pêche au large</u>, suite à une opportunité (une entreprise qui se crée et perspectives d'évolution de carrière), comme mécanicien.</p> <p>* 1987 : passe son brevet « lieutenant de pêche »</p> <p>* 1993 : devient <u>patron pêcheur</u>.</p>	2010 : <u>ATM</u> , chute à la mer et manque de se noyer. Gros problèmes d'ordre psychologique ensuite.
Claude	51 ans (né en 1960)	Inapte définitif à la navigation depuis 2010 <u>Reconnu travailleur handicapé</u> , aujourd'hui conducteur de ligne dans une usine agro-alimentaire	<p>Durée de la carrière de marin : 31 ans (31 annuités cotisées) Termine sa carrière en 8^{ème} catégorie</p> <p>* 1974 : a commencé à travailler à l'âge de 14 ans : faisait « les saison » à la <u>pêche côtière artisanale</u> (pêche à la sardine – crise de la sardine, pêche à la langoustine) sur le bateau de son père. Il passera les brevets (motoriste 759 kw) capacitaire puis patron de pêche) après son service militaire.</p> <p>* 1985 : il a 25 ans lorsque son père décède en mer. Claude reprend le commandement du bateau, qui appartient à sa mère. Au bout de 3 ans, il achète son propre navire et devient <u>patron-pêcheur en pêche côtière</u> sur son propre bateau (12m).</p> <p>* 1992 : Revend le bateau pour raisons de santé (cholestérol ; stress).</p>	<p>* Accident s et maladies survenus à la pêche côtière (1974-1992) : <u>ATM</u>, côtes fracturées (tombé sur le panneau de cale, en descendant le poisson par mauvais temps)/</p> <p><u>ATM</u>, pied écrasé (en mettant le bateau au sec pour faire le carénage).</p> <p>Opération du canal carpien aux deux mains → <u>MCN</u> (la catégorie « MP » n'existait pas alors dans le secteur maritime)</p> <p>1992 : <u>MCN</u>, « <i>cholestérol , triglycérides, et calculs dans la vésicule biliaire</i> », qu'il relie</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
			<p>* de 1993 à 2007 : embarque comme <u>second à la pêche au large</u> (« au pélagique ») et alterne les fonctions de mécanicien et de patron.</p> <p>* 2007 : décide de revenir à la <u>petite pêche</u> en tant que <u>mécanicien</u>.</p> <p>* 2010 : retraite anticipée, à l'âge de 50 ans.</p>	<p>au « <i>stress professionnel</i> »</p> <p>* Accident s et maladies survenus à la pêche au large (93-2007) :</p> <p><u>ATM</u>, entorse des cervicales, a reçu un gros flotteur du filet (3 semaines d'arrêt)</p> <p><u>ATM</u> : a reçu un flotteur dans l'œil au moment d'une manœuvre → 12 points de suture (15 jours d'arrêt)</p> <p><u>ATM</u> : blessure au genou, « <i>en faisant des épissures. L'épissoir m'est rentré dans le genou, je suis resté en mer, c'était en début de marée et ça s'est infecté.</i> »</p> <p><u>MCN</u> : empoisonnement à bord avec une viande avariée, œdème de Quincke, héliotreillage</p> <p>* A la petite pêche :</p> <p>2009 : affaissement de la colonne vertébrale (<u>MCN</u>). Claude pense que « <i>le travail a fortement contribué à [son] handicap, [sa] pathologie</i> ».</p>
Damien	49 ans (né en 1963)	En arrêt de travail suite à un ATM survenu en nov 2010	<p>Durée de la carrière : 31 ans.</p> <p><u>Patron ostréiculteur</u>, dans une entreprise familiale depuis son entrée dans la vie active (en 1980)</p> <p>[Etait souffrant le jour de l'entretien. Appel téléphonique pour avoir quelques détails sur le dernier ATM.]</p>	<p>1982 : 1^{er} <u>ATM</u> (non détaillé).</p> <p>nov 2010 : <u>ATM</u>, chute de sa hauteur → « tassement des vertèbres (hernie discale L4-L5). Opéré du côté gauche en juillet 2011. « <i>Maintenant, ça me lance du côté droit.</i> » Prend des antalgiques, douleurs permanentes.</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
Denis	57 ans (né en 1955)	Salarié dans une entreprise d'ostréiculture (affilié ENIM depuis 2002)	<p>10 ans de régime ENIM. Vient de passer en 4^{ème} catégorie.</p> <p>* 1978 : en complément d'une activité de travailleur indépendant dans le bâtiment (ravalement, jardinage, travaux d'appoint pour maisons), entre dans une <u>entreprise ostréicole</u> familiale en tant que <u>salarié saisonnier au régime MSA</u>.</p> <p>* « années 80 », la maladie de l'huître plate « tue le travail » et le contraint à ne travailler, pendant 7 ou 8 ans, que dans sa partie « bâtiment ».</p> <p>* Il revient ensuite à l'<u>ostréiculture</u>, chez le même employeur, qui s'est converti dans les huîtres creuses. Il est salarié <u>régime MSA</u>. Il reste jusqu'en 97, année où son patron prend sa retraite, et cesse l'activité.</p> <p>* Part alors chez un autre employeur, dans une entreprise d'<u>ostréiculture</u> familiale aussi. Il passe en 2002 au <u>régime ENIM</u> grâce à la volonté du fils qui succède à son père cette année-là.</p>	<p>2001 : fracture d'un os de la main en soulevant des conteneurs → <u>accident du travail régime MSA</u></p> <p>2011 : <u>ATM</u>, lumbago et déchirure musculaire (3 semaines d'arrêt).</p>
Dominique	48 ans (né en 1963)	Inapte définitif à la navigation depuis 2008	<p>Durée de la carrière de marin : 31 ans</p> <p>* 1977 : embarque comme <u>mousse à la petite pêche</u>. (choix personnel. Son père était artisan menuisier).</p> <p>* 1980 : à 17 ans, s'embarque à la <u>pêche au large</u>. Il y restera jusqu'en 2000</p> <p>* 2000 : part à la <u>pêche côtière</u> (motivation familiale)</p> <p>Il restera à la pêche côtière pendant 8 ans. En 2008, un problème de santé (glaucome) l'oblige à arrêter et se traduit par une inaptitude définitive à la navigation.</p>	<p><u>ATM non déclaré</u> : doigts cassés à la pêche au large (« ça fait longtemps »)</p> <p><u>ATM</u> : fracture de la cheville en sautant du bateau vers le quai, de retour d'une marée à la pêche au large.</p> <p>2008 : Glaucome aigu à l'œil (pris en charge en MHN) → ce problème de santé le conduit à une <u>inaptitude définitive</u> à la navigation.</p>
Guy	56 ans (né en 1955)	retraité	<p>Durée de la carrière de marin : 32 ans</p> <p>* 1971-1976 : marin tous les étés pendant 2 mois, embarqué comme mousse à la <u>pêche côtière</u>. Il part à la journée. Est en 5^{ème} catégorie.</p>	<p>1982 : <u>ATM</u>, se blesse à la grande pêche, « j'ai reçu une barre à mine en faisant une épissure. » (1 mois ½ d'arrêt)</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
			<p>* Entre temps, ce fils de dentiste passe son bac (section scientifique) et entre en fac de sciences. Il n'aura pas son DEUG car il travaille en parallèle et y trouve plus d'intérêt que dans les études.</p> <p>* 1977 : service militaire</p> <p>* 1978 : embarque à la <u>pêche au large</u>.</p> <p>* 1979 : obtient la qualification de lieutenant de pêche</p> <p>* 1980 : s'embarque à la <u>grande pêche</u> , sur un thonier, comme lieutenant (10^{ème} catégorie)</p> <p>* 1982 : passe son « capitaine de pêche »</p> <p>* 1982 : embarque à la <u>grande pêche</u>. « <i>j'étais patron, j'avais eu une dérogation avec mon « lieutenant de pêche » pour commander le bateau</i> »</p> <p>* 1983-1985 : reste à la grande pêche en tant que lieutenant</p> <p>* 1985 : obtient la qualification de mécanicien motoriste</p> <p>* 1986-1990 : est <u>débarqué</u>. Il part à l'étranger, en mission pour un organisme international (projet de développement en lien avec la pêche)</p> <p>* 1990 : retourne à la <u>grande pêche</u>, avec la fonction de lieutenant- observateur (recherche du poisson).</p> <p>* 1991-2011 : est resté embarqué à la <u>grande pêche</u> pour le même armement. A été second, puis patron titulaire puis capitaine.</p>	<p>2007 : hernie discale <u>reconnue en MP</u>, opération</p> <p>2010 : 2^{ème} opération suite à la hernie : prise en charge comme <u>rechute IPP</u> reconnue à un taux de 2%, puis, après contestation, à un <u>taux de 5%</u></p>
Jacques	56 ans (né en 1955)	Inapte définitif à la navigation depuis 2011	<p>Durée de la carrière de marin : 23 ans Termine sa carrière en 5^{ème} catégorie</p> <p>* Obtient un CAP <u>typographe-imprimeur</u> : il travaillera dans l'imprimerie pendant 1 an et demi.</p>	<p>2009 : <u>ATM</u> lombosciatique</p> <p>2010 : 2 <u>rechutes</u> de l'ATM</p> <p>2011 : <u>inaptitude</u> définitive à la navigation.</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
			<p>* Puis, à 18 ans, embarque à la <u>grande pêche</u>.</p> <p>* Service militaire ; se marie, a un enfant : décide de rester à terre. Retour dans <u>l'imprimerie</u> puis a travaillé 11 ans dans une entreprise de <u>maintenance de bateaux</u>.</p> <p>* 1989 : passe son PCM et achète un bateau – <u>pêche au casier</u> (homard) à moins de 10 miles des côtes.</p> <p>* En 2006, le bateau est racheté, continue en tant que <u>salarié</u> et non plus propriétaire du bateau.</p> <p>* ATM survenu en 2009, suivi de 2 rechutes et conduisant à une inaptitude définitive à la navigation.</p>	
Jean	46 ans (né en 1965)	Inapte définitif à la navigation suite à problème de santé survenu en 2010	<p>Durée de la carrière de marin : 30 ans.</p> <p>* 1980 : a commencé sa carrière à 14 ans 1/2, comme <u>mousse</u> , à la <u>pêche au large</u> (chalut).</p> <p>* 1980-1992 : de 14 ans 1/2 à 28 ans au chalut à la <u>pêche au large</u>.</p> <p>* 1993-2010 : de 29 à 45 ans à la <u>grande pêche</u> (thonier).</p> <p>* touche sa <u>retraite anticipée</u> depuis 2011.</p>	<p>« <i>Plein d'accidents au chalut : fractures mains, pied, blessure cou, ...</i> ». Ne se souvient pas toujours des dates.</p> <p>1984 : <u>ATM</u> au chalut : main écrasée par panneau de cale, bateau encore à quai → 12 fractures main droite (arrêt travail : 1,5 mois)</p> <p><u>ATM</u> à la grande pêche : dos bloqué en soulevant un thon de 100 kg → rentré en ambulance de Paris car « dos bloqué complètement (...) j'étais carrément à 90° »</p> <p><u>ATM</u> (GP thonier) : câble tombé sur le pied (fracturé)</p> <p><u>ATM</u> à la GP (années 2000-2005) : arrêt de thon ds le tibia > infection >> 2 mois d'arrêtW</p> <p>2010 : « mirco-infarctus cérébral » ayant entraîné l'inaptitude définitive. Jean relie cet accident de santé à son travail : "On dit la cigarette, on parle jamais</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
				<p><i>du stress non plus".</i> → ce problème de santé le conduit à une <u>inaptitude définitive</u> à la navigation.</p> <p>Tentative de suicide en 2011.</p>
<p>Jean-Paul (mari de Brigitte)</p>	<p>56 ans (né en 1956)</p>	<p>Régime terrestre après avoir été marin pendant 10 ans</p> <p>Licencié pour inaptitude à l'âge de 50 ans.</p>	<p>A terminé sa carrière de marin (1973-1983) en 6^{ème} catégorie (« j'ai été surclassé »).</p> <p>* 1973 : suit une formation pour être marin au commerce. Part <u>au commerce pendant 1 an</u>, mais « ça ne me convenait pas » (absences trop longues et ne supportait pas la chaleur sur les pétroliers)</p> <p>* 1974-1979 : embarque à la <u>pêche au large</u> (chalutiers de 57 mètres) et se forme « sur le tas ».</p> <p>* 1979 : s'embarque à la <u>pêche côtière</u> car souhaite « passer à la machine » (se forme comme motoriste).</p> <p>* 1979 : fait <u>nauffrage</u> avec son père. Son père décèdera. « On a chaviré. moi j'ai réussi à sauver ma vie, pas mon père. » (c'était la première fois qu'il embarquait avec son père, qui travaillait habituellement avec le jeune frère de Jean-Paul).</p> <p>* Est resté à la <u>petite pêche côtière</u> jusqu'en 1983. « Je partais le matin de bonne heure, je rentrais le soir. C'était à la palangre. L'été c'était des bars, l'hiver c'était le congre. »</p> <p>Travaille en <u>ostréiculture</u> l'hiver en parallèle.</p> <p>* 1983 : <u>Arrête la navigation</u> à l'âge de 27 ans. <u>Se reconvertit à terre</u>, comme ouvrier dans une <u>coopérative maritime</u>. Montera les échelons jusqu'à avoir la responsabilité de 20 personnes.</p> <p>* 2001 : à 45 ans, se « bloque » le dos.</p> <p>* 2001-2006 : entre 45 ans et 50 ans, 3 ans de mi-temps thérapeutique + 2 ans en invalidité</p> <p>* 2006 : « à 50 ans, j'ai arrêté » → <u>licencié pour inaptitude</u></p>	<p>1979 : <u>ATM</u>, événement de mer. Fait naufrage (son père décède).</p> <p>2001 : dépression nerveuse qu'il relie au drame vécu en 1979 (naufrage et mort de son père).</p> <p>2001 : blocage du dos à 45 ans → opération [nerf sciatique, hernie discale] Porte un stimulateur pour que le nerf ne le lance pas « sinon, il marchait complètement courbé » (<i>dixit</i> son épouse).</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
Joël	55 ans (né en 1956)	Retraité de la marine depuis 2011	<p>Durée de la carrière de marin : 39 ans Est parti en 13^{ème} catégorie.</p> <p>* 1970-1972 : dès 14 ans ½, « j'ai fait l'été et ensuite je suis entré à l'école des Pêches dans l'année de mes 15 ans pour finir, pas tout à fait à 16 ans quand je suis sorti de l'école des Pêches. »</p> <p>* 1972-1973 : Matelot en <u>pêche côtière</u> de 16 à 17 ans</p> <p>* 1974-1976 : matelot en <u>pêche au large</u> chez un gros armateur jusqu'à ses 20 ans.</p> <p>* Service militaire</p> <p>* Lieutenant de pêche puis patron de pêche (avec 18 mois de navigation obligatoire entre les 2, comme second ou bosco).</p> <p>* 1979 : à 23 ans, fait faire et achète son propre bateau, un chalutier de 20 mètres pour partir en <u>pêche au large</u>.</p> <p>* 1985 : à 29 ans, il revend et refait faire un bateau plus gros (26 mètres). Devient <u>armateur</u> en constituant avec son frère une flottille de 3 bateaux.</p> <p>* 1996 : à 40 ans, problèmes de santé importants (algodysytophie)</p> <p>* 2003 : à 47 ans, la crise de la pêche aidant aussi au choix, et aussi parce qu'il dit ne plus avoir les mêmes besoins financiers à 47 ans, il décide de <u>revendre ses parts</u> à son frère. Part comme <u>matelot à la petite pêche</u> (langoustine).</p> <p>* 2011 : départ en <u>retraite</u>, à 55 ans.</p>	<p>1978 : <u>ATM</u>, fracture tibia-péroné : « j'avais déjà eu un accident de mer, j'étais passé dans l'enrouleur, mon pied s'était pris dans le chalut. C'était quand j'étais lieutenant. » → 8 ois d'arrêt de travail.</p> <p>1996 : algodystrophie* , avec des chutes sur le navire, déclarées en <u>ATM</u> → 2 ans d'arrêt de travail en tout.</p> <p>Puis 2 chutes successives ont relancé l'algodystrophie</p> <p>* Syndrome douloureux d'une main, d'un pied ou de tout un membre, avec troubles vasomoteurs et trophiques, et déminéralisation osseuse prononcée. http://www.larousse.fr/encyclopedie/medical/algodystrophie/11050</p>
José	56 ans (né en 1956)	Inapte définitif à la navigation depuis 2006 Dossier en cours auprès de la MDPH.	<p>Durée de la carrière de marin : 20 ans Il termine sa carrière en 6^{ème} catégorie.</p> <p>* 1972 : sortie de l'école à 16 ans. Se forme pour être dessinateur industriel mais « <i>a arrêté avant</i> » l'obtention d'une qualification. Travaille ensuite comme <u>mécanicien moto</u> (entre autres).</p>	<p>2001 : <u>ATM</u>, se casse le pied sur la grue installée sur son navire. 2 ans d'arrêt de travail. Pose d'une broche. IPP de 20%.</p> <p>* 2006 : <u>inapte définitif</u> à la navigation.</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
		Projet de reconversion comme chauffeur de car ou de poids-lourd.	<p>* 1986 : débute sa carrière de marin, à l'âge de 30 ans. Travaille seul sur un petit navire de 5mètres (une plate), comme <u>patron-pêcheur à la petite pêche</u>. Volonté d'indépendance. Pêche le <u>crabe vert</u>.</p> <p>* 1992 ; achète une « petite vedette » de 7,50 mètres. « <i>A l'époque, pas besoin de licence pour les crabes verts.</i> »</p> <p>* 2000 : vend son navire et en achète un autre, un chaland, équipé d'un montage spécialisé pour recueillir une variété particulière d'algues (sorte de grue).</p> <p>* 2002 : <u>revend son navire</u> à la suite d' l'ATM de 2001.</p> <p>* 2003-2004 (de septembre à avril) : <u>matelot embarqué à la pêche côtière</u> (coquille Saint-Jacques)</p> <p>* 2006 : inapte définitif à la navigation.</p>	
Laurent	45 ans (né en 1967)	Embarqué à la pêche à pied mais ne travaille plus depuis 4 mois ; « <i>je reste toujours embarqué</i> »	<p>Durée de la carrière de marin : 14 ans Est actuellement en 4^{ème} catégorie</p> <p>* Avant 1993 : « <u>petits boulots</u> » dans le secteur terrestre.</p> <p>* 1993 : <u>régime MSA</u>, travaille chez un <u>ostréiculteur</u>.</p> <p>* Depuis 1998 : marin inscrit à la <u>pêche à pied</u> (ENIM). Patron pêcheur, travaille seul sur une plate de 6,50 mètres.</p> <p>* 2006 : achat d'un « chaland » de 11,50 mètres, qui s'est avéré être « <i>une épave</i> ». Est en <u>contentieux</u> avec le vendeur depuis.</p> <p>Nous indique, en 2012, qu'il « <i>va devoir se réorienter</i> ». Est pratiquement sans ressources.</p>	2000 : <u>ATM</u> , a glissé sur le quai à cause de la présence d'algues vertes.
Léon	55 ans (né en 1956)	Embarqué à la petite pêche (dérogation demandée au médecin des gens	<p>Il a aujourd'hui 15 ans de navigation.</p> <p>* Une première carrière en tant que <u>peintre-tapissier</u>.</p>	<p><u>ATM</u> : une caisse de boîtes, l'appât pour les crevettes (60-70 kilos) lui tombe sur le genou et le blesse.</p> <p>2011 : <u>ATM</u>, élévation de l'épaule suite à</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
		de mer, qui lui conseillait plutôt de ne pas reprendre le travail tout de suite).	<p>* Fils et petit-fils de marin-pêcheur. Il passe son fascicule, et devient <u>pêcheur à pied</u> dans un 1er temps (déjà régime ENIM, il est matelot embarqué à la journée).</p> <p>* 1996, à 42 ans, il passe son capacitaire (+ mécano + radio restreint) et achète un navire (un 6 mètres (<u>petite pêche</u>) qu'il peut commander seul.</p> <p>* 2002 : il vend son premier navire.</p> <p>* Entre 2002 et 2003, il part en <u>pêche au large</u> chez un gros armateur du coin. Il embarque en 6^{ème} catégorie comme patron, parce qu'il a un brevet de commandement, même si c'est le lieutenant qui patronne réellement le chalutier.</p> <p>* En 2003, achète un 8 mètres qui est mieux équipé et qui lui permet de diversifier sa pêche « <i>On est obligé d'être polyvalent pour pouvoir s'en sortir</i> » : passe de 20 à 100 filets et passe aux casiers. (<u>petite pêche</u>).</p>	une usure des tendons → 10 mois d'arrêt de travail.
Luc	46 ans (né en 1966)	En arrêt de travail suite à un ATM	<p>En 12^{ème} catégorie en 2012.</p> <p>* 1981 : CAP de pêche (3 ans) avec option « motoriste ». Part à la <u>pêche côtière</u> puis à la <u>pêche au large</u> pendant 2 ans et demi.</p> <p>* 1984 : Se marie et retourne à la <u>pêche côtière</u>, avec son beau-père, « pendant 4 ou 5 ans ».</p> <p>* Repart en formation passer son Capacitaire qu'il transforme en Capitaine 200.</p> <p>* 1989 : Il embarque en <u>off-shore</u> pendant « 8 ou 9 ans ». Il est licencié pour faute grave (abandon de bateau)</p> <p>* 1998 : Il repart à la <u>pêche côtière</u>.</p> <p>* 2007 : Une filiale freelance de l'entreprise de <u>off-shore</u> l'appelle de nouveau pour rembarquer. Il part. Au bout d'un mois, il est de nouveau licencié sans conditions.</p> <p>* 2008 : Il part de nouveau à la <u>pêche au large</u>.</p> <p>* 2011 : grave accident du travail qui condamne a priori sa carrière de marin. Vie qui bascule : endettement, divorce en vue, vente de la maison.</p>	<p>1994 : <u>ATM</u> en pêche au large, pied cassé par une trappe à poisson de 4 tonnes (1 mois d'arrêt).</p> <p>Des <u>accidents non déclarés</u>, dont « un ongle éclaté par une flèche de grue à quai »</p> <p>De l'usure <u>non reconnue en MP</u> : lombalgie, canal carpien (opéré)</p> <p>2011 : <u>ATM</u>, bras arraché en passant la main dans la machine à glace (hélice à paillette) pour la réparer.</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
Marc	49 ans (né en 1963)	Embarqué à la petite pêche.	<p>En 6^{ème} catégorie en tant que patron pêcheur à la petite pêche. Retraité de l'armée.</p> <p>* A travaillé à la ferme dès l'âge de 12 ans (1975)</p> <p>* 1980 : <u>CAP de chaudronnerie</u> à 17 ans</p> <p>* 1982 : Part à l'<u>armée</u> à 19 ans. Devient <u>militaire de carrière</u>. Grimpe les échelons.</p> <p>* 1998 : à 35 ans : <u>retraité de l'armée</u> (redevenu simple civil). Passe son CIN (4 mois en cours complet).</p> <p>* 1998-2000 : Est 3 ans <u>matelot à la petite pêche</u>, avec le projet de se mettre ensuite à son compte. Passe son capacitaire pour patronner.</p> <p>* 2000 (à 37 ans) : embarqué à la palourde comme <u>patron pêcheur</u> à la <u>petite pêche</u>.</p> <p>Travaille seul sur un navire de 6 mètres. Espèces pêchées : palourdes, coques, civelles (en hiver).</p>	<p>2010 : <u>ATM</u>, a reçu l'annexe sur lui (déchirement des ligaments). 1 mois ½ d'arrêt de travail.</p> <p>Auparavant, a eu « des petites blessures mais jamais d'arrêt de travail » (<u>non déclarées ATM</u>).</p>
Mickaël	47 ans (né en 1965)	<p>En activité dans une entreprise conchylicole</p> <p>Depuis un grave ATM survenu en 2010, travaille en mi-temps thérapeutique (à terre) suite à une perte de ses capacités</p> <p>Etait en attente de la décision du taux d'IPP lors de l'entretien.</p>	<p>Depuis 2007, il est en 5^{ème} catégorie.</p> <p>* 1980-1987 : <u>couvreur-zingueur</u> (double qualification : CAP de couvreur-ardoisier et CAP de zingueur)</p> <p>* 1988-1990 : <u>déménageur</u></p> <p>* 1991 : à l'âge de 26 ans, Mickaël devient marin pêcheur à la <u>petite pêche, aux casiers</u> (en 3^{ème} catégorie).</p> <p>* 1994-1997 : <u>grande pêche</u>.</p> <p>* 1997 - 2001, il part à la « pêche fraîche », la <u>pêche au large</u>. Une année (1998-1999, il occupe la fonction de second une semaine sur deux. Passe alors directement en 7^{ème} catégorie.</p>	<p>1991 : <u>ATM</u>, il se coupe le doigt à la pêche au casier (2 mois ½ d'arrêt de travail)</p> <p>1994 : <u>ATM</u>, il se fait une entorse à la cheville à la grande pêche (pas d'arrêt de travail)</p> <p>1995 : <u>ATM</u>, il tombe à l'eau alors qu'il est à la petite pêche, au casier (rattrapé de justesse par le patron pêcheur)</p> <p>1998 : à la pêche au large, il se blesse à la tête (soigné en Grande-Bretagne, pas d'arrêt de travail) . Non déclaré en ATM</p> <p>1998 : <u>ATM</u>, il se fait une autre entorse (3 semaines d'arrêt de travail).</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
			<p>* 2001-2002 : une saison à la <u>coquille Saint-Jacques</u></p> <p>* depuis 2002 : se stabilise à la <u>conchyliculture</u>.</p>	<p>2001 : <u>ATM</u>, un « bras arraché » (rupture d'un tendon de l'épaule) par une drague, ayant nécessité 16 mois d'arrêt de travail et une reprise en mi-temps thérapeutique en raison des séquelles persistantes</p>
Olivier	36 ans (né en 1975)	Inapte définitif à la navigation depuis 2007	<p>Durée de la carrière de marin : 16 ans Catégorie fin de carrière : 6^{ème} catégorie</p> <p>* 1991 : débute sa carrière de marin à l'âge de 16 ans, embarqué avec son oncle à la <u>pêche au large</u>.</p> <p>* 1993 : part à la <u>pêche côtière</u> (toujours en lien avec son oncle)</p> <p>* 1998 : devient patron, « <i>je patronne depuis l'âge de 23 ans</i> »</p> <p>* 2001 : part à la <u>pêche au large</u></p> <p>* 2002 – 2006 : entre 27 et 31 ans, « <i>j'ai eu que des galères !</i> ». Il divorce en 2006.</p> <p>* 2006 : ATM entraînant l'inaptitude définitive à la navigation</p>	<p>2001 : <u>ATM</u>, « <i>un crochet dans la tête</i> », à la pêche au large.</p> <p>+ autres AT non déclarés</p> <p>2004 : <u>accident non déclaré en ATM</u>, a glissé sur une ossière (cheville plâtrée).</p> <p>2006 : <u>ATM</u> → 6 mois d'arrêt de travail puis <u>reconnaissance d'une inaptitude</u> définitive à la navigation.</p>
Pascal	45 ans (né en 1966)	Embarqué à la pêche au large	<p>* 1982 : embarque à 16 ans à la <u>pêche au large</u>.</p> <p>* Mécanicien à la <u>pêche au large</u>.</p> <p>[entretien réalisé avec la mère de Pascal, qui était alors en mer (la ligne téléphonique de Pascal était redirigée sur celle de ses parents pendant les marées).]</p>	<p>1982 : il subit une agression sexuelle lors de sa première marée, à 16 ans ½.</p> <p>2006 : <u>ATM</u>, cervicales 5 et 6 opérées (« <i>le coup du lapin en mer</i> ». il a « <i>levé la tête quand quelque chose passait au-dessus et il ne l'a pas vue</i> »). → 2 ans d'arrêt de travail</p> <p><u>ATM</u>, se fait écraser la main par un « <i>gros cailloux</i> » pris dans le filet. Fractures multiples nécessitant une opération (pose de 2 broches). Séquelles : « <i>ressent des fourmillements dedans</i> ».</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
Patrice	47 ans (né en 1964)	Embarqué : patron ostréiculteur	<p><u>Patron ostréiculteur</u> : dirige une entreprise familiale.</p> <p>* A fait des études pour devenir marin au commerce mais n'a jamais travaillé dans ce secteur.</p> <p>* Est parti à la <u>pêche</u> environ 2 mois</p> <p>* Puis a repris l'<u>entreprise familiale d'ostréiculture</u> avec ses frères.</p> <p>[« Très très occupé » quand nous le contactons : échange par téléphone.]</p>	« un seul <u>ATM</u> » : s'est suis coupé le doigt avec un couteau « en voulant faire une bricole sur un camion » → est allé aux urgences, puis arrêt de travail.
Paul	57 ans (né en 1954)	Inapte définitif à la navigation depuis 2009	<p>Durée de la carrière de marin : 39 ans A terminé sa carrière en 17^{ème} catégorie.</p> <p>* 1972 : débute sa carrière de marin, à 17 ans, à la <u>pêche au large</u>.</p> <p>* 1976 : part à la <u>grande pêche</u> (thon tropical).</p> <p>* 1978 : décide de passer capitaine + brevet de lieutenant de pêche (obtenu en juin 79). Reprend 3 mois à la <u>pêche au large</u> chez *** en dépannage mais se trouve à remplacer le second. Passe de la 4^{ème} à la 9^{ème} catégorie.</p> <p>* 1980-1982 : part en <u>grande pêche</u> au thon tropical à nouveau, 3 ans.</p> <p>* Se marie. Et décide de passer son capitaine de pêche en 1982. Fait une marée de remplacement en <u>pêche au large</u>, puis devient second permanent (lieutenant, n°3) en <u>grande pêche</u>.</p> <p>* Bateau en carénage en mai 88 : part au chalut (<u>PL</u>) pour 3 marées.</p> <p>* Repart dans la foulée, sans congés à la <u>grande pêche</u>.</p> <p>* 2004, l'armement est racheté par la société *** ; son bateau est désarmé. Il se retrouve <u>sans emploi</u> (mais avec indemnités importantes). Il embarque à la <u>pêche au large</u> « en dépannage ».</p>	<p>2007 : <u>ATM</u>, le biceps est emporté par le poids d'une caisse sous palans qui lâche. Un mois d'arrêt. Reprend mais <u>rechute</u>. Opération le 12 juin 2008. Rééducation. <u>Décision d'inaptitude</u> le 30 juin 2009</p> <p>IPP reconnue, taux : 12%</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
			<p>Passé par l'association « La Toulaine » pour trouver du travail. Trop vieux pour le off-shore. Repasse quelques modules : tente de convertir son Capitaine de pêche en Capitaine 3000 (commerce) par VAE (ce qui lui sera refusé puis, accordé à titre partiel – intervention de sa femme auprès du Ministre) ; passe le Médical 3 ; il trouve finalement un emploi dans la « <u>pêche long line</u> » (palangre au thon) à l'étranger.</p> <p>* Sa femme ne veut pas aller vivre à l'étranger. Fait une saison à la grande pêche dans le sud de la France puis rentre en Bretagne.</p> <p>* Décide de prendre un peu de temps (1000 jours de chômage ouverts et jamais pris) et embarque, fin 2005, finalement une marée (3 mois et demi) comme patron titulaire sur un gros bateau (90m) pour la pêche au thon (GP) en Afrique.</p> <p>* En 2006, un armement voit le jour à la Réunion. Prend les commandes d'un bateau pour la pêche au thon(GP) dans ces eaux-là et négocie de recomposer son équipage avec tous les gars qui avaient été mis sur le carreaux par la société ***.</p>	
Philippe	49 ans (né en 1962)	<p>Inapte définitif à la navigation depuis 2010</p> <p>Dossier en cours à la MDPH pour reconnaissance du statut de travailleur handicapé.</p>	<p>Devenu inapte à la navigation en 2010, il termine en 6^{ème} catégorie après 33 ans de navigation.</p> <p>* 1978 : marin-pêcheur dès ses 16 ans à la <u>pêche côtière</u>, après une année d'apprentissage à l'école de pêche, Philippe embarque sur des petits bateaux (18 mètres) en pêche côtière.</p> <p>* 1991 : quitte sa région natale, échappant, nous racontera-t-il, à une mauvaise réputation que lui a valu une affaire de justice contre son employeur, qui se trouve être son cousin.</p> <p>* En Bretagne, Philippe trouve vite à embarquer en <u>pêche au large</u>, sur des 24 mètres et puis sur un 38 mètres en Nord Ecosse, en changeant de quartier. Restera 10 ans avec un même équipage.</p> <p>* Restera embarqué à la <u>pêche au large</u> chez plusieurs armateurs jusqu'à la fin de sa carrière, à 48 ans, pour inaptitude définitive à la navigation.</p>	<p>8 ATM comptés à partir du livret maritime.</p> <p>1980 : ATM (3 jours d'arrêt) 1987 : ATM (20 jours d'arrêt)</p> <p>ATM, reçoit en plein visage un épissoir : « coupure comme un bec de lièvre » (au moins un mois d'arrêt de travail)</p> <p>Philippe a du mal à se souvenir : « <i>J'ai pas de mémoire. Si, peut-être le nez, nez cassé, cloisons enfoncées.</i> » (en 2000)</p> <p>La femme de Philippe nous a rejoint en cours d'entretien : « <i>Il en a eu énormément [d'ATM] : la main ouverte, le pouce, tellement il était ouvert, le médecin a dit « ça aurait dû être recousu », ça a mis un mois et demi avant de se refermer complètement.</i> » ; le nez a été cassé, recassé, encore cassé, (...) Tous les ans, il</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
				<p>a un jetons sur le nez, ou sur la tête, donc ça servait à rien, il faudrait réopérer tous les ans ».</p> <p>1991 : <u>ATM</u>, sa femme : « Le pire, c'est quand tu t'es pris la porte étanche sur le dos. (...) Tout le dos, 500 kilos, par le travers (...) S'il n'y avait pas eu le chalut à cheval sur le truc, il n'y avait plus de bonhomme, il aurait été sectionné. »</p> <p>En 2000, il se fait opérer des varices → prise en charge au titre d'un <u>ATM</u></p> <p>En 2007, ses « tendons ont lâché ». Il avait déjà, depuis longtemps, de nombreuses douleurs à l'épaule.</p> <p>En 2008, Philippe est opéré, et doit faire de la rééducation pendant plus d'un an. Son bras ne peut plus forcer aujourd'hui : « mon épaule, j'ai plus d'épaule, j'ai des vis dans l'épaule, j'ai plus de force dans l'épaule ». → reconnaissance en <u>ATM</u> à l'issue d'un procès au Tribunal des affaires de Sécurité sociale.</p> <p>2010 : décision d'<u>inaptitude définitive</u> à la navigation.</p>
Ronan	31 ans (né en 1980)	En arrêt de travail suite à un <u>ATM</u>	<p>Actuellement en 3^{ème} catégorie.</p> <p>* 1996-1997 : apprentissage à la <u>conchyliculture</u>, en tant que stagiaire rattaché au régime MSA dans une entreprise familiale.</p> <p>* 1999 : débute sa carrière de marin, à l'âge de 19 ans : embarqué comme matelot à la <u>pêche côtière</u>, sur un 12 mètres avec le père et son fils. Il restera dans cet équipage</p>	<p>2006 : hernie crurale à l'aine : « c'est en forçant, en portant les casiers que sa hernie s'est déclarée. » → Ce problème de santé <u>n'est pas déclaré comme ATM</u>, mais passe en <u>MHN</u> : « Je suis débarqué comme si c'était un accident survenu chez moi ».</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
			<p>pendant 5 ans, jusqu'en 2004.</p> <p>* 2004-2006 : embarque à la <u>petite pêche côtière</u> pour pêcher les bulots au casier (2 filières de 70 casiers ; un peu de filet, un peu de ligne) sur un 8 mètres, avec un patron-pêcheur, ami de son père et deux autres matelots.</p> <p>* 2006-2007 : fait des remplacements, 1 mois, 3 mois, mais n'y trouve pas son compte. S'inscrit pour passer son capacitaire (le rate car retrouve du travail).</p> <p>* janvier 2007 : embarqué, sans contrat de travail, de nouveau avec son premier patron à la pêche côtière.</p> <p>* Fin 2007, il embarque à la <u>pêche au large</u>. Ronan démissionnera à la suite de harcèlements dont il est l'objet.</p> <p>* En 2010, sur son "dernier bateau", à l'occasion d'un contrat de 3 mois en remplacement, en petite <u>pêche côtière</u>, au casier, il est victime d'un grave accident avec chute à la mer.</p>	<p>2007 : victime de harcèlement par son patron.</p> <p>2010 : <u>ATM</u>, chute à la mer (entraîné par une filière de casiers) : fracture du poignet gauche, un nerf écrasé, et une infection des poumons.</p>
Sébastien	41 ans (né en 1970)	En arrêt de travail suite à un ATM	<p>Marin depuis ses 17 ans. Actuellement en 5^{ème} catégorie.</p> <p>* 1987-1989 : 2 ans à la <u>pêche au large</u></p> <p>*Service militaire</p> <p>* 1991-1995 : embarqué à la <u>pêche côtière</u> (langoustine)</p> <p>* depuis 1996 : embarqué à la <u>petite pêche</u> (sardines).</p>	<p><u>ATM</u>. « un petit bout de doigt qui était parti », accident suivi d'un arrêt (ne se souvient plus de la date) →3 mois d'arrêt de travail (greffes de peau)</p> <p>1998 : <u>ATM</u> : fracture du tibia et du péroné : « Mon pied, mon pied est passé dans le filet quand il partait à l'eau ». → 19 mois d'arrêt de travail.</p> <p>2011 : <u>rechute de l'ATM</u> de 1998 : « ça a recassé au même endroit ». « Pas fracturé à 100% mais avec la plaque qui me restait, c'est la plaque qui a cédé. » → 1 opération, suivie d'une 2^{ème} (infection) ; une 3^{ème} est programmée. → Arrêt de travail total : « Je ne serai pas loin des 19 mois, là encore ! »</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
Thierry	45 ans né en 1966)	<p>Inapte définitif à la navigation depuis 2010</p> <p>Demande de reconnaissance du statut de travailleur handicapé en cours.</p> <p><u>Reconversion à terre</u> : assembler dans une usine de fabrications de compresseurs de climatisation (en intérim).</p>	<p>Durée de la carrière de marin : 17 ans Termine sa carrière en 10^{ème} catégorie.</p> <p>* 1994 : début de sa carrière de marin, à l'âge de 28 ans</p> <p>* 1984 : à 18 ans, il quitte l'école, travaille un peu dans la menuiserie, en intérim et trouve à 23 ans (1989), un emploi dans <u>l'ostréiculture, au régime MSA</u>. Il développe en parallèle une activité de <u>pêcheur à pied</u> (non affilié ENIM).</p> <p>* 1994 : remplacement au pied levé, « <i>et parce que je piaillais pour essayer le métier</i> » à la <u>pêche au large</u>, pour une marée de 8 jours. Il est formé, sur le tas.</p> <p>* 1994-1998 : de retour, Thierry s'inscrit au Certificat d'initiation nautique de l'école maritime. Peu de temps après l'avoir eu, il passe en candidat libre son PCM (Permis de conduire les moteurs). Il devient ainsi remplaçant mécanicien en <u>pêche au large</u>, toujours chez le même armateur. Il passe ainsi de matelot en 4^e catégorie, à mécanicien en 12^e catégorie. Il reste 4 ans avec un équipage quasiment fixe de 6 ou 7.</p> <p>* 1998 : il part à la <u>grande pêche</u> pour une marée de 2 mois et demi.</p> <p>* 1999-2004 : embarqué à la <u>pêche côtière</u></p> <p>* 2005-2007 : il repart à la <u>pêche au large</u> chez un gros armateur.</p> <p>* 2007 : un grave ATM le conduit à une inaptitude définitive. Se reconverti à terre (intérim) et a le projet d'ouvrir sa poissonnerie.</p>	<p>2002 : <u>ATM</u>, tendon doigt coupé en détapant un cul de chalut (3 mois 1/2 d'arrêt)</p> <p>non daté : <u>ATM</u>, coupure doigt</p> <p>2006 : <u>ATM</u>, a reçu un câble dans le nez (PL)</p> <p>2007 (sept) : <u>ATM</u>, tassement vertèbres, tombé dans la cuisine, 3 hernies discales ; IPP 15% → <u>inaptitude définitive</u> en 2010</p> <p>Problème de <u>canal carpien</u> dans son nouvel emploi à terre (travail limité en port de charge, mais très répétitif) ; <u>non déclarés en MP</u></p>
Yvan	50 ans (né en 1962)	<p>En arrêt de travail pour ATM.</p> <p>Le MGM propose une retraite anticipée, avec inaptitude à la navigation (dossier en cours).</p>	<p>Durée de la carrière de marin : 30 ans Est actuellement en 6^{ème} catégorie</p> <p>* 1978 : <u>CAP diéséliste</u> (pour travailler à terre).</p> <p>* 1980 : parti à 18 ans comme matelot avec son père, pendant 2 ans ½ à la <u>petite pêche</u> (aucune formation requise ; navire de 15 mètres).</p>	<p>Depuis 2003 : douleurs progressives au doigt due à la maladie de Dupuytren → <u>non déclarée en MP</u>. 3 mois d'arrêt de travail, pris en charge au titre des MHN. Opéré à l'âge de 40 ans.</p> <p>Maux de dos « <i>comme tout le monde</i> ».</p>

Prénom fictif	Age en 2011/12	Situation en 2011/2012	Parcours-travail	Santé au travail
		Réfléchit pour se reconvertir comme chasseur-routier.	<p>* 1983 : service militaire.</p> <p>1984 : part à la <u>petite pêche</u>, avec son père comme patron (jusqu'à la retraite de ce dernier, en 1986).</p> <p>1986 : devient <u>patron</u> sur le navire de son père (<u>pêche au filet</u>, équipage de 2 marins). Se forme pour passer un « 150 CV ». Travaille pendant deux ans à 2, puis travaille tout seul (choix économique).</p> <p>2011 : il met son <u>navire mis en vente</u>, suite à ATM.</p>	2011 : <u>ATM</u> , a glissé en filant, tombé à la renverse sur le coccyx.

2^{ÈME} PARTIE – ANALYSE THÉMATIQUE DES RÉCITS

Chapitre 3 – Conditions de survenue d’accidents du travail maritime

Les statistiques produites sur la base des accidents du travail (ATM) reconnus permettent d’établir des liens entre les ATM enregistrés et un certain nombre d’indicateurs renseignés sur le rapport de blessure ou/et le QCATM, tels le genre de navigation, le lieu de survenue de l’accident (en mer ou à quai), l’âge du marin ou encore le type d’activité exercé lors de la survenue de l’accident. Le résumé du bilan statistique produit par le cabinet *Daubas-Letourneux* pour la DIRECCTE de Bretagne sur la base des données du Service de santé des gens de mer figure en introduction de ce rapport.

Compléter ces enseignements statistiques par l’enquête qualitative auprès de marins accidentés visait à approcher au plus près de l’activité réelle de travail et, par là, à tenter d’affiner les connaissances sur les circonstances de survenue des accidents du travail. Circonstances complexes, non réductibles aux indicateurs renseignés par un questionnaire fermé, et qui se trouvent ici décrites par les accidentés eux-mêmes, alors que le rapport de blessure et le QCATM sont remplis par le patron du navire.

Nous revenons sur les récits d’accidents du travail recueillis dans l’enquête sous trois angles : le premier rend compte de la façon dont les récits d’accidents mettent en cause un certain nombre de « risques du métier », connus et rarement remis en cause car perçus comme inévitables (§ 3.1) ; le deuxième angle est celui de l’organisation du travail, qui permet d’une certaine manière de mettre en perspective les « risques du métiers » en les situant au cœur des rapports sociaux observés dans le travail, sur le navire, au sein de l’équipage (§ 3.2) ; le troisième angle d’analyse met l’accent sur les équipements de sécurité individuels, question renvoyant à la fois à une connaissance des risques et aux écarts parfois observés entre travail prescrit et travail réel quant à leur port effectif (§ 3.3).

3.1 – Les « risques du métier » : des accidents inévitables ?

« *Un accident, c’est vite arrivé, et puis un bateau, c’est jamais stable* », souligne Jean, marin à la pêche au large et à la grande pêche pendant 30 ans et victime de plusieurs accidents du travail. Cette façon de présenter la survenue des accidents comme quelque chose de difficilement évitable, puisque survenant dans un environnement de travail par définition « *jamais stable* », est commune à pratiquement tous les récits recueillis.

Les ergonomes ont montré que les travailleurs ont beaucoup de mal à verbaliser leur travail, à en détacher des particularités traduisibles par des mots ; ils ont tendance à intérioriser, à naturaliser ce que le regard extérieur appelle leurs « conditions de travail », c'est-à-dire comme des éléments susceptibles de remise en cause et d'amélioration (Gollac et Volkoff, 2000). L'étude des descriptions recueillies sur les circonstances de survenue des accidents du travail montre en effet un rapport au travail et aux risques de s'y blesser, voire d'y perdre la vie, exprimé la plupart du temps dans un registre fataliste – « *C'est l'accident bête* », « *Tout est dangereux sur un bateau* » – ou selon un registre de culpabilité – « *C'était de ma faute encore* », « *C'était une maladresse* ». Cette naturalisation des risques peut conduire à une interprétation des récits en termes de « risques du métier » inhérents à la profession de marin-pêcheur et sur lesquels il est impossible d'agir. Les conditions météorologiques, les outils et engins manipulés pendant les opérations de pêche (cordages, bouts, treuils, chalut, filet, dragues...), le travail de ramendage sont autant de caractéristiques attestant du caractère dangereux du métier de marin (§ 3.1.1) ; la fatigue accumulée au fil de la marée est par ailleurs un élément récurrent des récits sur la pénibilité du métier (§ 3.1.2).

3.1.1 – Un « métier dangereux »

Des conditions météorologiques mauvaises, le roulis du navire, l'environnement de travail (les câbles qui traînent, le pont glissant, ...) sont souvent invoquées dans la description des circonstances de la survenue des accidents. Dans ce contexte dangereux, c'est souvent lors des opérations de pêche que surviennent les blessures, mais aussi entre deux traits, lors de l'activité de ramendage notamment pour la pêche au chalut.

- *Météo, tempête, vagues*

► Thierry, alors embarqué à la pêche au large, décrit ainsi un accident du travail survenu en 2006 : « *Il y avait une furie de temps, je vais au panneau, démailler le panneau, j'ai pris le câble, j'ai fait un bond de 3-4 mètres, j'ai pris le câble dans le nez, on a fait route, j'ai rien dit au patron et je pissais le sang.* »

► Philippe, 49 ans, a eu de nombreux accidents du travail. En 1991, il en a eu un particulièrement grave à la pêche au large. Le récit mentionne de mauvaises conditions météorologiques.

Sa femme : *Le pire, c'est quand tu t'es pris la porte étanche sur le dos. S'il n'y avait pas eu le chalut à cheval sur le truc, il n'y avait plus de bonhomme, il aurait été sectionné.*
- Quelle année ça ?

- Sa femme : *Début 91.*
- Et comment ça s'est passé cette histoire des portes étanches ?
- Philippe : *En partant du port, on partait en pêche, le chalut était étalé sur le pont. Et de chaque côté, il y a 2 portes étanches, 500 kilos d'un côté, 500 de l'autre.*
- Ce sont des panneaux de chalut ?
- *Non, rien à voir, ça c'est des portes étanches et on les ferme d'habitude. Mais là comme le chalut était tout en long, et qu'on était en train de travailler, ramander, c'était ouvert et coup de roulis, **comme il faisait mauvais quand on est parti, coup de roulis**, les portes se sont fermées et moi j'étais entre les deux.*
- Parce que vous partez sans que les portes soient fermées ? C'est pas dangereux ça ?
- *Si, d'habitude, il y a une sécurité, mais le mec qui est arrivé, l'a pas accrochée.*
- Et vous les avez prises sur le dos.
- Sa femme : *Tout le dos, 500 kilos, par le travers.*
- Là, vous arrêtez tout de suite ?
- Sa femme : *Et ben là, ils ont fait demi-tour, il ne pouvait pas marcher, il ne pouvait plus bouger, ils ont cru que la colonne vertébrale était touchée, il l'ont remonté, tout un pataquès, ils n'ont pas pu faire venir l'hélicoptère parce qu'il faisait trop mauvais temps, vu comment c'était foutu, c'était à *** ça, moi j'ai été le récupérer à l'hôpital de ***, c'était un peu avant midi et moi je l'ai récupéré le soir vers 18H à l'hôpital.*
- Les conditions météo n'étaient vraiment pas bonnes ?
- Philippe : *Oui, mauvais temps ou pas, maintenant, on sort.*
- Et donc là si on repense tout ça en termes de prévention, c'est qu'il y a eu un problème de fermeture ?
- Sa femme : *C'est une erreur humaine, il n'a pas vérifié que ce n'était pas bien accroché.*
- Philippe : *Oui, d'habitude c'est accroché.*

► Mickaël, 47 ans, a subi plusieurs accidents du travail au cours de sa carrière. Le dernier est survenu en 2010, à la pêche à la coquille Saint-Jacques, lui laissant des séquelles importantes. Le rapport d'accident, que nous pouvons consulter, indique¹⁷ : « sortait la drague du navire, **une vague a fait bouger le bateau brutalement et a fait partir la drague dans le sens inverse ce qui a provoqué un accident** ». Mickaël précise : « *Alors voilà, la drague est sortie, il y avait une tonne et demi dedans. On récupère les huîtres à coups de drague. Et c'est la drague qui m'a arraché le bras. La drague, c'est une drague qui fait 4 mètres de long, sur 1 mètre, 1 mètre 10 de large. Et quand c'est plein, ça fait 1 tonne, 1,5 tonne. Et là, elle était pleine. Et avec le roulis du bateau, la drague elle a fait ça, moi, j'ai voulu la retenir pour qu'elle vienne pas sur le bateau, elle est partie dans le mauvais sens, moi j'ai tiré, elle, elle poussait, ça m'a pété tous les tendons, le biceps, tout ça, le sus-capillaire, tout ça c'est pété, tous les tendons sont mis à une vis qui est là. »*

► Jacques, 56 ans, caseyeur, a eu un grave accident du travail en 2009, une lombosciatique, qui sera suivi de deux rechutes et de séquelles irrémédiables. Les conditions météorologiques sont invoquées dans son récit : « **S'il avait fait beau le jour où j'y suis allé, j'aurais peut-être pas eu ça. Mais il y avait de la tension, le courant de la mer**

¹⁷ C'est nous qui surlignons.

et puis on veut toujours gagner sa croûte, on se dit « si je le fais pas aujourd'hui, j'ai encore perdu une journée de pêche ». On est toujours tenté d'y aller. Alors le mouvement du bateau, ça m'a tordu le dos, je ne sais pas ce qui s'est passé ». Le mauvais temps a rendu la tâche plus dangereuse et pénible pour Jacques, les casiers à récupérer étant emmêlés entre eux :

*J'étais tout seul sur le bateau moi, je faisais des casiers, j'étais un caseyeur, et faut tout faire sur le bateau. **Et puis, il y a eu du mauvais temps et il y a eu des paquets de casiers ensemble, ça arrive au vireur et il faut les démêler un par un.***

- Des paquets de casiers, c'est qu'ils se regroupent ? (acquiesce) A cause du courant ?

- Et du vent.

- Au lieu de les relever un par un, vous ...

- Il y en avait 15 ce jour-là.

- D'accord, ça fait une charge plus lourde à relever ?

- On ne peut pas les relever, il faut les prendre un par un, et des fois, c'est dur, parce qu'il faut les tourner, les nœuds dans l'eau, bonjour. Et puis, j'avais déjà mal au dos, mais pas comme ça, et puis j'ai senti une douleur vive dans la cuisse gauche, je suis tombé, pas en avant heureusement, mais en arrière, je suis tombé sur le pont. Heureusement, parce que sinon j'étais à l'eau.

- Et puis vous êtes tout seul ?

- Ah oui, alors faut pas dénigrer ceux qui travaillent tout seul. Moi, j'avais un bateau pas très grand, il faisait 7 m 50, mais je l'avais équipé pour travailler tout seul.

- Il était à vous le bateau ?

- Oui, je l'ai vendu en 2006 et je l'ai re-patronné 2-3 ans, parce que je l'ai vendu à un armateur. (...)

- Donc vous revendez votre bateau en 2006 mais vous restez patron du bateau

- Voilà, toujours tout seul, et c'est en 2009 que c'est arrivé mon truc.

(...)

- Comment vous avez pu rentrer ?

- Là, j'étais assez loin, j'ai laissé tomber le paquet et j'ai retrouvé ça 4 mois après, heureusement, c'est dans un endroit où les coquilliers ne vont pas. Parce qu'on est sûr en mer que ça va rester au même endroit. Et puis il y a aussi les coquilliers qui viennent draguer, et comme on peut pas les prévenir. Moi, je suis rentré comme j'ai pu à ***. J'avais un petit strapontin à côté de moi, je l'ai déplié, on le déplie normalement quand on fait beaucoup de route. Là je l'avais mis parce que je pouvais plus rester debout, puis j'ai débarquer à terre et puis voilà.

- Mais vous pouviez marcher ?

- Oui, comme quand on a une grosse sciatique, clopin-clopant.

La lombosciatique occasionnée par cet accident du travail est aussi associée par Jacques à une usure physique engendrée par la pénibilité des ses conditions de travail, depuis 20 ans à la pêche au casier. Cet accident se traduira par une mise en inaptitude définitive (chapitre 5).

- Câblage, cordage, filet, objets coupants,... « tout est dangereux sur un bateau », notamment pendant les opérations de pêche

De nombreux accidents du travail surviennent lors des **opérations de pêche**, moments où il faut être « *hyper vigilant* ».

▶ Luc, 46 ans, qui a eu plusieurs accidents du travail dans sa carrière à la pêche côtière et à la pêche au large, indique : « **C'est quand on file les filets. Là, j'ai vu des mecs partir à l'eau. Surtout quand ça part en vrac, quand il y a un gros paquet de filets qui part en vrac, il faut tenir dessus sur le tas de filet, ça va peut-être faire 500 kilos d'un coup. Si vous avez le pied qui ... J'ai sauvé un mec comme ça. C'est très rapide. Il faut toujours avoir un œil sur le copain.** »

▶ Bruno, embarqué à la côtière et à la pêche au large depuis 31 ans, indique : « *Les accidents, c'est là qu'ils arrivent, gros ou petit, **c'est toujours pendant les manœuvres, c'est quand on vire le chalut, quand on les refile à l'eau. Autrement, on peut glisser sur n'importe quoi. Mais quand les mecs partent à la patouille, généralement, c'est pendant les manœuvres.*** »

▶ Charles, 77 ans, aujourd'hui retraité après 40 ans à la pêche au large, présente l'un des accidents qu'il a subis : « *Avec le panier, il y avait le copain qui allait devant, évidemment il ne regardait pas derrière et **mon pied s'est pris dans le tuyau de lavage du poisson, j'ai fait le grand écart parce que je n'ai pas voulu lâcher mon panier qu'on allait envoyer à l'avant, descendre dans la glace.*** » La double hernie qu'il s'est faite a été déclarée et reconnue en ATM.

▶ Mickaël, 47 ans, parle des noyades : « *les noyades, là je parle de la petite pêche, il y en a. Parce que **quand vous virez vos filières, vous avez un énorme tas de bouts, quand ça file, vous prenez les pieds dedans, vous partez à l'eau avec.*** »

▶ Sébastien, 41 ans, marin embarqué à la petite pêche à la sardine, s'est fait une double fracture des tibia et péroné (« *os broyés* ») en coinçant son pied dans le filet, en 1998. L'accident génèrera un arrêt de travail total de 19 mois durant lesquels trois opérations seront nécessaires. :

Mon pied, mon pied est passé dans le filet quand il partait à l'eau. Embarqué par le filet. Donc je suis resté coincé.

- Il y a eu quelque chose de coincé ?

- *Il y a eu un problème, il y avait quelque chose de coincé. J'ai voulu donner un coup de pied dedans.*

- Donc c'était coincé sur le pont ? (acquiesce) Et du coup, vous avez voulu donner un peu de souplesse et hop, votre pied s'est accroché dedans. Et vous aviez des bottes ?

- *Oui, j'avais mes bottes.*
- *Et il n'y a pas un bouton de sécurité sur le bateau qui pourrait arrêter net, le treuil ?*
- *Non, pas à cet endroit-là, toujours. Si, au treuil, oui. Il y a un bouton d'arrêt d'urgence, là bien sûr.*
- *C'est ça, mais quand il déroule, il n'y en a pas et ce ne serait pas possible, à votre avis d'en mettre un ?*
- *Ah là non, ce n'est pas possible. **C'est le filet qui part à l'eau donc c'est impossible, il y a que le bateau qui peut stopper.***
- *Donc c'est un moment où il faut être hyper, hyper vigilant quand on lance le filet.*
- *Ah oui, complètement.*
- *Et du coup, quand il part à l'eau, il faut bien se garer sur le côté parce que ça part d'un coup ...*
- *Il faut se ranger ! Il part pas d'un coup, mais quand il est parti, il est parti, avec la traction du bateau, c'est ça, le bateau, il peut stopper, le filet, il sort toujours.*

A l'issue de l'arrêt de travail de plus d'un an et demi, Sébastien sera repris dans le même équipage, mais à un autre poste : *« Je n'ai pas évolué, non, mais j'ai changé de poste, je ne voulais pas rester au même ! »*

► Dominique, né en 1963, embarqué pendant 20 ans à la pêche au large, indique la façon dont **se construit une expérience du risque, détectable à l'oreille** : *« Le plus dangereux, c'est les manœuvres. Le panneau qui arrive, bon un morceau de 750 kilos qui arrive, bon, après. C'est comme les paquets de mer, on les entend, moi, je les entends venir, tu as baissé la tête avant qu'ils arrivent puisque **tu les entends venir, avec l'habitude. C'est des réflexes.** »*

► Paul, 57 ans, dont la carrière s'est pour l'essentiel déroulée à la grande pêche, mais qui a fait plusieurs marées à la pêche au large, résume à sa manière cette expérience acquise dans le genre de navigation caractérisé par un taux d'accidents du travail le plus élevé : *« la meilleure école, c'est le chalut ».*

Ceci va de paire avec une absence de remise en cause de ces conditions de travail dangereuses, perçues et présentées comme inévitables.

- *« Ça passe ou ça casse » : des situations dangereuses dans un contexte d'urgence*

Certains accidents du travail graves décrits dans l'enquête laissent apparaître un contexte de débrouille où le marin est amené à réaliser une tâche qui peut être habituelle ou occasionnelle dans des conditions limites en termes de sécurité : utiliser un outil inadapté pour ramender un chalut, donner un coup de pied dans un filet coincé, monter seul pour décoincer une chaîne sur l'enrouleur ...

► Philippe, 49 ans, s'est cassé le nez en 2000, à la pêche au large : il a reçu en plein visage une chaîne de 500 kilogrammes qui était coincée sur l'enrouleur du chalut. La blessure, les « *cloisons enfoncées* », nécessitera deux mois d'arrêt de travail. Le récit de Philippe montre le contexte d'urgence et de non préparation face à la survenue de l'avarie :

Comme j'étais second sur le bateau, la chaîne était coincée, une grosse chaîne de 500 kilos qui descend le chalut, coincée sur l'enrouleur. Il y avait une maille qui était coincée en haut. J'ai voulu la décoincer. Je suis monté, j'ai pris mon couteau mais là, la chaîne, au lieu de partir comme ça, elle est partie comme ça. Là, le mec, étalé par terre.

- Ça se coinçait souvent ?

- Oh oui, dans les mailles de chalut.

- Et c'est souvent comme ça que ça se passe, il y a quelqu'un qui monte et coupe ?

- Oh oui, pour nous, **il faut y aller, ça passe ou ça casse**.

Une autre fois, toujours à la pêche au large, Philippe s'était fait une profonde coupure au visage alors qu'il était aller « *donner un coup de main* » à un matelot qui utilisait un épissoir, outil servant à réunir les torons composants un câble métallique : « *Là, la cicatrice [comme un bec de lièvre], c'est à cause d'un épissoir. Vous savez, les trucs en ferraille, pointus, pour faire les épissures. Le matelot qui était avec moi, il tournait, il tournait, il tournait. Il me dit « **viens me donner un coup de main ! J'arrive pas** ». Je suis arrivé, il a tout lâché. Qu'a fait l'épissoir, il est monté, il est redescendu, ping !* » Pour Philippe, cet accident est lié à « *une erreur humaine* », « *le gars il a présumé de ses forces et il a lâché trop vite l'épissoir* », mais il nous indique aussi que ce matelot « **n'empruntait pas forcément un matériel adapté**. C'est son erreur à lui, ne pas utiliser le matériel adéquat. Eh oui, ce n'est pas fait pour ça normalement un épissoir, ce n'est pas fait pour détourner des câbles ensemble, c'est juste pour faire les épissures. » L'**usage inapproprié de l'épissoir** semble pourtant habituel, Philippe nous avouant qu'il aurait fait la même chose à sa place et que cette activité de détourner des câbles à l'aide d'un épissoir est quelque chose de courant sur ce navire et n'était pas due, ce jour-là, à un contexte d'urgence particulier. Pourtant, comme le précise l'épouse de Philippe, cet accident du travail est tout sauf bénin : « *il a failli être tué, si ça n'avait pas été la poignée de l'épissoir qui lui atterrissait dans le nez, si ça avait été la pointe, ça lui traversait la tête.* »

A la pêche au large, les risques de choc à la tête peuvent être liés à la **présence d'objets coupants et dangereux pris dans le chalut**.

► Mickaël relate ainsi une coupure qu'il s'est faite à la tête, à cause d'un « *morceau de ferraille qui était dans le chalut* ». Il sera soigné à bord, l'accident ne sera pas déclaré en ATM (voir chapitre 4).

► Joël, à la pêche au large, indique : « On peut remonter du chalut des objets qui ne sont pas du poisson. Comme une mine, **une mine de la seconde guerre mondiale** ! ». De tels événements donnent lieu à une transmission d'information vers l'administration maritime et entre marins, dans l'objectif de ne pas abîmer leur matériel :

Et qu'en fait-on ? On ne la remet pas à l'eau ?

- *Si, on ne va pas la garder à bord, quand même ! On la remet à l'eau et on note l'endroit où on l'a mise.*

- *Vous le notiez et vous le communiquiez aux Affaires Maritimes ...*

- *Mais bon, ils n'allaient pas voir, c'était trop profond ; mais nous, on se prévenait entre nous qu'on avait déposé une mine à cet endroit, pour leur éviter de la pêcher et de déchirer leur chalut, avec.*

3.1.2 – Un métier pénible

La liste des facteurs de pénibilités du travail est longue : **charges lourdes** à porter, qui se répètent à chaque trait (par exemple, à la drague lors de la pêche à la coquille, ce sont « *les cailloux : vous les prenez 10 fois dans la journée, puis vous les rebalancez à l'eau* », indique Mickaël) ; **postures pénibles** (« *J'ai commencé ma carrière debout. Là je peux plus. J'peux plus travailler debout. Donc je travaille à genou* », indique Brigitte, après 20 années à la pêche à pied) ; **répétitivité** des tâches ; **fatigue** et temps de récupération très court. C'est surtout sur ce dernier point – la fatigue – que les entretiens recueillis reviennent, la pêche au large s'illustrant comme le genre de navigation le plus pénible, notamment au regard de la pêche côtière, que plusieurs marins ont connus successivement.

- *A la pêche au large : « c'est non-stop ! »*

La description des rythmes de travail, à la fois sur le navire, mais aussi dans **l'alternance entre temps embarqué et temps débarqué**, est particulièrement éprouvante à la pêche au large, où le marin embarque 15 jours pour rentrer à terre seulement 3 jours, dont une partie est souvent occupée à des tâches à terre (déchargement, préparation des vivres). Les entretiens ont aussi montré que les rythmes pouvaient aussi être éprouvant à la pêche côtière, notamment à la langoustine.

► Joël, 55 ans, tout juste retraité, a été patron armateur pendant longtemps à la pêche au large avant de s'embarquer comme matelot à la petite pêche à la langoustine à la fin de sa carrière. Selon lui, la pêche au large présente davantage de pénibilités en raison du poids des engins et outils à manipuler, mais aussi des rythmes : « *Sur les gros bateaux, c'est*

*quand même des trucs lourds, vous déplacez quelque chose de lourd sur quelque chose qui n'est pas immobile, qui est mobile justement. Ça peut faire vite du dégât. (...) C'est du matériel très lourd, des panneaux de chalut, les chaluts sont très lourds aussi, les diabolos, les sphères, il y a beaucoup de choses très lourdes. C'est un milieu où ça bouge beaucoup, il y a beaucoup de travail, **j'ai vu des journées faire 36h non-stop** ! Le salaire est fait avec la pêche. »*

▶ Claude, second à la pêche au large, raconte : « *Quand je commandais à ****, **mon rythme à la passerelle, c'était : coucher à 23h, debout à 1h du matin, 5 jours ! 10h de sommeil par semaine !** » Nous lui demandons comment il pouvait tenir, et il nous répond : « *Les 2 derniers jours, on tient plus hein, ça devient n'importe quoi, ça devient risqué et c'est là qu'il y a des accidents.* »

▶ La mère de Pascal raconte : « *Le marin hauturier, quand il va en mer, le seul moment où peut-être, il va être « cool », c'est le trajet vers les lieux de pêche qui dure de 5 heures à 24 heures mais à partir de là, c'est noz-deiz¹⁸.* »

▶ Mickaël, 47 ans, a été marin à la pêche au large avant de bifurquer vers la conchyliculture il y a dix ans. Il revient sur la grande fatigue connue à la pêche au large (1997-2001), sur un navire de 24 mètres : « *Sur les 24 mètres, on dort pas. Si vous vous réveillez, hop, vous virez le chalut, on appelle ça le chalut à poil, déchiré, on va mettre l'autre chalut, mais en attendant, il faut réparer celui-là, et l'autre arrive. **Moi j'ai vu faire 22 heures sur 24 pendant 15 jours, elle est où la sécurité là ? Les accidents c'est dû à quoi ? La fatigue. Moi, j'ai pris un câble à travers la figure, ici, j'ai pris un truc sur la tête, j'étais en Angleterre là-bas, j'étais à l'hôpital en Angleterre, j'avais la tête toute ouverte, j'ai mes deux chevilles qui sont dans le sac.*** »

▶ Thierry, embarqué à la pêche au large, explique la façon dont il devait être « *au taquet* », cumulant les responsabilités et les fonctions de mécanicien, cuisinier, matelot et ayant très peu de temps de sommeil :

Et quand on est sur le poisson, et s'il y a trop de boulot, s'il y a des avaries, j'envoie un jeune et je lui dis de préparer ça, je lui dis « tu mets les plats à chauffer, tu mets ça ». Je délègue un petit peu mais je surveille aussi ma bouffe. Au niveau de la mécanique, il y a

18 Nuit et jour.

un entretien, je descends à chaque virage, si je suis pas au treuil, je prends 5-10 minutes, je fais un tour, visuel, parce que je connais la machine, je connais mon bruit du moteur, je sais ce que je dois vérifier tout de suite, je regarde. Si j'ai un problème, ils ne me voient pas sur le pont ou j'appelle la passerelle, je dis au patron « il y a un problème, tu vires, tu stoppes, j'ai ça à faire, ça va prendre une heure, une demi-heure ».

- Et ça, ça vous plaît ?

- *Ah oui, moi, je suis au taquet, je suis en pression maximum. Quand ma femme venait me chercher, une demi-heure après, il n'y avait plus de bonhomme. Et pourtant je ne suis pas un gros dormeur. Mais on avait en général 2 heures de route parce qu'on était sur *** ou sur ***. Mais j'étais toujours sous pression, **de toute façon les dernières 36 heures, en général je dormais 3 heures. Mais ma pire semaine, j'ai dormi 3 heures en 7 jours. On tient sur les nerfs, 24 ou 30 cafés dans des grands mugs par jour.***

- Mais comment se fait-il que vous ayez si peu dormi ? Il y avait des problèmes ?

- *Oui, il y avait des avaries, le patron voyait pas, il pensait que ça venait de la machine. J'étais aux machines, mais j'étais sur le pont aussi en tant que bosco, il fallait réparer, une demi-heure après le chalut était à poil, on n'avait même pas le temps de réparer, et il fallait faire à manger aussi aux gars, fallait monter au quart quand les gars étaient trop fatigués, voilà, j'avais la responsabilité aussi des gars.*

- Vous étiez bien payé j'imagine pour tout ça, vous étiez en combien là ?

- *En 12ème catégorie. J'étais, avec le patron, l'officier du bord. J'étais le seul à pouvoir dire au patron, même s'il était pas d'accord, « on fait demi-tour ».*

Très demandé du fait de sa compétence de mécanicien reconnue, Thierry explique en outre qu'il ne pouvait pas toujours disposer du temps de repos à quai théoriquement prévu. Il raconte ainsi comment il a dû mentir, un jour, à son employeur (un gros armateur) pour être sûr de ne pas partir en mer et pour pouvoir se reposer durant la période des fêtes de fin d'année :

Donc ce rythme, deux semaines en mer et une semaine à terre, il ne tient pas vraiment, vous êtes sollicité ?

- *Oui, je vois là, dans l'armement, il y avait plein de bateaux, et un manque de mécaniciens cruel, et puis, ils voulaient pas mettre n'importe qui, donc les patrons en général me demandaient.*

- Et est-ce que vous pouviez dire « non, je me repose », c'est pas évident ?

- *Sur la fin, j'ai dû leur mentir, parce qu'on repartait souvent entre les fêtes, et je leur ai dit au mois de septembre peut-être que c'était pas la peine de compter sur moi sur la marée entre les fêtes parce que j'avais réservé au ski. J'ai très bien skié (rires). **J'avais besoin de repos, de vacances et ils m'auraient demandé.** Je crois que sur l'armement là, ils naviguaient avec beaucoup de Portugais. Tous les portugais eux, partent mi-décembre et ne reviennent que mi-janvier.*

- Il y a beaucoup de Portugais ?

- *Enormément chez ***. Et eux, c'est très traditionnel. Pour les fêtes de Noël, ils partent un mois, il y a un manque cruel d'équipage, donc ils se rabattent sur nous. Moi, j'ai dit « C'est bon ». Et puis comme j'ai vu que ça marchait pas, qu'ils nous appelaient quand même, j'ai dit « C'est pas la peine, j'ai réservé au ski, ma réservation peut pas être annulée ». Voilà, **obligé de mentir pour ne pas partir.***

► Jean, 46 ans, raconte les conditions vécues alors qu'il était jeune marin embarqué sur un chalut à la pêche au large pendant 18 ans (1980-1997) :

***Si on dormait trois heures par nuit, c'était le maximum.** Et quand c'était les grosses saisons, où il y avait vraiment du poisson, si c'était dix jours sans dormir, c'était dix jours sans dormir.*

- Mais comment on tient ?

- *C'est café, café, café. Mais bon c'était souvent sur les nerfs. C'est ça qui nous tenait, sinon on n'aurait pas pu. (...) Le seul moment où on pouvait un peu se reposer, c'est quand on prenait la direction du lieu de pêche, on avait deux jours pour monter, deux jours, deux jours et demi, là on pouvait vraiment se reposer ; après, sur le retour, on avait deux jours encore, mais on avait là trois chaluts, donc ceux-là, il fallait les remettre en état pour la marée suivante.*

- *La pêche côtière : un genre de navigation perçu comme moins pénible que la pêche au large*

► Bruno, 49 ans, embarqué depuis 2003 à la pêche côtière après avoir travaillé à la pêche au large pendant vingt ans se souvient de conditions particulièrement éprouvantes à la pêche au large :

Pour vous la côtière, c'est ...

- *C'est le rêve ! **Même si c'est dur, c'est le rêve.** Je ne retournerai plus au large. J'en ai ras-le-bol.*

- Le rythme est terrible à la pêche au large ...

- *C'est tout, 15 jours sur un bateau de 20 mètres avec 3 ou 4 bonhommes. C'est pire qu'une prison ! Surtout quand il fait mauvais. Si on me disait de retourner au large finir ma carrière, 6 ans, non, je crois que je préfère changer de métier, je vais à l'ENIM, je dis « Qu'est-ce que vous me donnez ? » et je pars travailler à terre. J'irai plus au large. Non, **la côtière, c'est bien, j'espère que je vais finir là.** Il y a un truc qui me plairait, mais maintenant c'est trop tard, il y a beaucoup de marins qui sont partis en Afrique, il font 2 mois / 2 mois. Sur les ravitailleurs pétrole. Nigéria, tout ça. J'aurais eu 40 ans, je serais parti là-bas. J'avais mon brevet. Même maintenant je pourrais, mais j'hésite, 49 ans, c'est un peu trop vieux. Le pétrole, c'est cool. Les transManche aussi. La conchyliculture ...*

- La conchyliculture, ça vous plairait ?

- *Non, non (rires). Enfin, je sais pas.*

Cet extrait témoigne d'une évolution des genres de navigation au fil du parcours. Changer de genre de navigation est plus ou moins facile selon la qualification du marin et le contexte. Nous y revenons au chapitre 6 (§ 6.2.4).

► Pour Joël, parti à la pêche à la langoustine en toute fin de carrière – il a été patron armateur à la pêche au large dès l'âge de 23 ans – la description des conditions de travail à la côtière reflète en revanche des conditions vécues comme nettement plus supportables : « *Le rythme, pendant quelques heures est soutenu mais **on récupère bien à la maison.** J'ai préféré la « côtière » de ma fin de carrière ».*

► Pour Thierry, qui a alterné pêche au large et pêche côtière au fil de sa carrière, **le rythme à la pêche côtière est cependant très soutenu**, et nécessite de s'adapter aux changements d'espèce et de lieu de pêche selon la saison :

Le rythme à la pêche côtière, c'est non stop ?

- *C'est comme large, les traits sont mêmes plus courts, c'est des traits de 2 heures, voire quand on était aux pétoncles, on traînait ½ heure dans un sens, donc fallait tout mettre dans un sac, on refilet dans l'autre sens, ça n'arrêtait pas. On s'arrêtait 5 ou 6 heures à quai tous les 2 jours pour dormir.*

- Et vous pêchiez quoi ?

- *Alors en côtière j'ai fait, à *** c'était la morgate (seiche), l'hiver, on montait en ***; à partir d'octobre, pour pêcher la coquille à *** (...)*

- Et est-ce qu'on peut reprendre les saisons ? Si on prend une année type ...

- *La morgate à partir du mois de mai, là, c'est du poisson, dans ***; donc en général de début mai jusqu'au mois d'août. On faisait mai, quand la seiche descendait pour pondre et août on arrêtait. Ensuite, on allait aux pétoncles, juillet, août septembre, 3 mois. Là, les pétoncles, c'est un chalut spécifique, on traîne ½ heure dans le courant, on vire, on fait ½ de route dans l'autre sens, on met dans le sens du courant, donc le temps qu'on fasse la route, on trie, on met en sac, c'est des tonnes qui arrivent. Donc si on a 5 ou 10 minutes pour se reposer, on va sur la table et on dort, je vous assure, en 10 minutes on peut dormir. De toute façon, à la côtière, les traits sont jamais longs, donc le temps de repos est toujours sapé, suffit qu'on soit sur les nerfs, on dort pas tout de suite, on boit un café, on va s'allonger et c'est reparti, c'est jour et nuit.*

(...) *Donc octobre et novembre, c'était ***; la coquille Saint-Jacques. Décembre, on revenait à ***; et là, c'était un peu plus cool, parce qu'on revenait tous les jours. On partait pour 2 ou 3 heures avant l'ouverture de la pêche (coquille). (...)*

- Et de janvier à mai ?

- *On reste à la Coquille Saint-Jacques, quand *** ferme, on part sur ***; au large. On fait des marées de 24, 36 heures, on rentre, on livre, on prend à manger, on repart, on ne s'arrête pas, on fait du gasoil, c'est non stop.*

► Dominique, 48 ans, est parti en 2000 à la **pêche côtière**, après 17 ans de pêche au large, pour des raisons familiales (cf. § 6.2.4). Il explique cependant que le rythme et les conditions de travail qu'il connaîtra alors à la pêche à la langoustine sont en fait plus durs et beaucoup plus fatigants : « **C'est 24 heures sur 24, toute la semaine. C'est non stop, c'est jour et nuit.** (...) ***; c'est on débarque, on repart, on débarque, on repart et on rentre le samedi matin à ***. » Pour lui, la pêche à la langoustine, « *c'est le métier le plus dur. Ça rapporte mais c'est dur. Très dur, plus dur que la pêche au large* ».

3.2 – Des accidents qui interrogent l'organisation du travail

En demandant aux marins de décrire le plus finement possible leur activité de travail, l'enquête a permis de situer les récits d'accidents du travail dans leur contexte organisationnel.

Thomas Coutrot (1999), économiste a rappelé que les choix en matière d'organisation du travail sont et ont toujours été « produits socialement par un système de pouvoir conditionné par les rapports de force sociaux ». Sous cet angle, écrit-il, la notion d'efficacité économique « n'est pas un concept abstrait et neutre, mais résulte indissociablement du jeu conjoint des techniques de production et de domination. » Le rapport au travail des marins-pêcheurs est particulier, et bien souvent, l'appartenance à un équipage stable et le mode de rémunération à la part rendent moins visibles les rapports de force dont parle T. Coutrot, les marins embarqués se trouvant au sens propre comme au figurés *tous dans le même bateau*. En outre, la particularité du régime spécial de Sécurité sociale, qui prend en charge les ATM pour tout marin affilié à l'ENIM, indépendamment de son statut (employeur ou salarié) et de son niveau hiérarchique (cf. : chapitre 4) n'encourage pas une lecture des accidents du travail sous l'angle de la question du lien de subordination de l'accidenté ou de la responsabilité de l'employeur, comme c'est le cas dans le secteur terrestre.

Pour autant, l'analyse des récits d'accidents du travail a permis de mettre à jour des rapports sociaux, des tensions et des rapports de force qui viennent questionner un certain nombre de choix d'organisation du travail et de l'emploi. Nous en présentons ci-après un aperçu à travers deux dimensions récurrentes apparues dans les récits et venant questionner un certain type de rapport aux risques « du métier » : les rythmes de travail, d'une part (§ 3.2.1), et le collectif de travail d'autre part (§ 3.2.2).

3.2.1 – Fortes contraintes de rythme : « *on n'avait pas le temps* », « *il fallait se dépêcher* »

Dans la description des circonstances de survenue des accidents du travail, les récits reviennent très souvent sur la fatigue accumulée au fil des marées (§ 3.1.2). Cette fatigue est associée à de fortes contraintes de rythme vécue par les marins dans leur travail : devoir sans cesse se dépêcher, ne pas pouvoir se reposer suffisamment à bord ou entre deux marées, avoir le sentiment qu'il faut aujourd'hui travailler plus pour un rendement moins bon. Cette pression sur les rythmes de travail apparaît comme quasiment continue et se trouve légitimée, dans les récits, par différents arguments qui posent la question de choix d'organisation du travail et de l'emploi.

- Une pression au quotidien légitimée par le salaire à la part et l'obligation de résultat et de rentabilité qui en résulte

Le mode de rémunération à la part est une caractéristique de l'emploi du marin embarqué à la pêche : si le travail n'est pas fait, si le rendement est mauvais, c'est en bout de ligne le salaire qui ne sera pas versé, ou insuffisant. Rarement remise en question par les marins rencontrés, **cette forme de rémunération du travail de marin pêcheur** – quels que soit sa fonction ou son niveau de subordination, qu'il soit matelot ou patron – apparaît ainsi **génératrice de pression et de prises de risque pouvant occasionner des accidents du travail graves et invalidants**. C'est aussi l'argument du salaire à la part qui est évoqué lorsque le patron choisi de partir faire la marée alors que les conditions météorologiques sont mauvaises.

► Thierry, qui s'est gravement coupé lors d'une activité de ramendage réalisée entre deux traits de chalut, résume ainsi cette contrainte de rythme permanente : « *Le problème, c'est qu'on travaille toujours sous pression, dans l'urgence. La prévention, c'est sûr qu'il en faudrait, à ce moment-là, une personne de plus à bord qui soit juste spécifique au matériel, mais sur les petits bateaux, on peut pas, les salaires sont déjà limites, le gasoil coûte une fortune, on travaille dans l'urgence, on fait au mieux, et franchement, sur la prévention, on peut pas plus. On a en stock des culs de chalut, mais il faut les décoller et les recoller, défaire les mailles et refaire les mailles, ça prend un temps infini, on n'a pas le temps.* »

Les propos de Thierry sont par ailleurs révélateurs de la façon dont ce mode particulier de rémunération contribue à construire un lien singulier entre le marin embarqué et le patron du navire (qui n'est pas toujours l'employeur) : « *c'est mon premier patron qui m'avait dit, j'avais eu ma paye, je lui avais dit merci, il m'avait dit « tu n'as pas à me dire merci, tu as travaillé, ne dis jamais merci à un patron, tu as mérité ta paye dès lors que tu as mérité ta paye, il n'y a pas de merci, j'ai gagné du pognon aussi avec toi* ». Voilà. Mon premier patron m'a très bien formé là-dessus, très bonne mentalité, il avait fait la base, il m'a formé, royal. »

A la grande pêche, la pression sur les rythmes de travail est aussi liée au **coût de l'équipement** payé par l'armement, qui doit être rentabilisé.

► Jean, qui a quitté la pêche au large pour partir à la grande pêche, décrit ainsi la pression vécue à la **grande pêche**, alors qu'il était maître d'équipage sur un thonier : « *Le métier en lui-même n'était pas dur [comparativement à la pêche au large], mais c'était*

*toujours la pression aussi. Il y a tellement d'argent, et puis le thon, ça rapporte tellement. (...) il y a quand même plus de pression dans ce métier-là. Il y avait **tellement d'argent d'investi**, et puis le filet, à chaque fois qu'il allait dehors, c'était 600 millions qui allait dehors, le filet en lui-même [en anciens francs] ». Jean raconte la façon dont, en tant que maître d'équipage, il vivait **une double pression** : celle de « *l'armateur qui rend ses comptes au patron et [celle du] patron qui vient me voir après* ». Cette pression et sa position hiérarchique, intermédiaire entre le patron et les matelots, le conduiront à des **prises de risque**, dont certaines se sont traduites par des accidents du travail. Il relate ainsi deux blessures survenues alors qu'il réalisait une tâche qu'il n'aurait pas dû faire, dans une organisation du travail très hiérarchisée, séparant les tâches de supervision, réalisées par les « Blancs » (9 Français sur un équipage de 30) et celles d'exécution réservées aux « Africains », matelots ou graisseurs, et précisément « interdite par l'armement aux Blancs ». Deux fois, Jean s'est gravement blessé alors qu'il effectuait une tâche qu'il n'aurait pas dû faire si l'on s'en tient au travail prescrit.*

En descendant dans la cale pour aider les dockers à décharger le poisson afin de réduire le temps d'escale, il se pique avec une arête de poisson qui s'infectera dans le tibia et engendrera un arrêt de travail total de deux mois et demi :

Est-ce que c'est fréquent ça les piqûres avec les arêtes ?

- *Oui, c'est fréquent mais pas pendant la saumure. Parce qu'en général, c'est des choses que nous, Blancs, on n'avait pas le droit d'aller faire, aller dans les cuves où on stocke le poisson.*

- Et vous, c'est en descendant là où était rangé le poisson dans la saumure que vous vous êtes fait piquer ?

- *Oui.*

- Et pourquoi vous étiez descendu ce jour-là ?

- *Ben, parce que **ça n'allait pas assez vite.***

- Et c'est forcément le travail des Africains d'être dans la saumure ?

- *Non, si vous voulez, quand on est à terre, c'est les dockers qui viennent là. Et comme les dockers où on était, c'était des gens qui n'ont pas grand chose à manger, donc pas beaucoup de forces quoi.*

- Donc il fallait accélérer le mouvement (acquiesce). Et ça, vous étiez nombreux de Blancs à le faire ou c'était de votre propre initiative ?

- *Non, c'était un coup de nerf. **Et comme c'était moi le maître d'équipage, j'ai pris la décision.***

- Parce qu'il y a un enjeu si le poisson n'est pas déchargé assez vite, il peut s'abîmer ?

- *Non, **c'est des frais en plus, c'est du temps de perdu, c'est du manque à gagner***

Une autre fois, Jean se fracture le pied avec un câble : « *Il fallait un morceau de câble en urgence, et puis j'ai donné l'ordre aux Africains d'aller le faire, mais bon, pas assez rapides, et donc j'ai décidé d'y aller quoi* ». Alors que nous lui demandons quelle a été la réaction de l'armateur alors qu'il s'est blessé en réalisant une tâche qu'il n'aurait pas dû faire, la réponse de Jean montre bien que cette prise de risque, si elle n'est pas encouragée par l'organisation, n'est pas pour autant sanctionnée :

Vous faites une tâche interdite, il arrive un problème, il faut bien déclarer un accident du travail quand même. Ça se négocie ? Il n'y a pas eu de problème ?

- *Après, c'est règlement de comptes à l'armement.*
- *Et il n'y a pas de sanction dans ces cas-là ?*
- *On vous fait des leçons quoi. On vous dit clairement « vous, Blancs, vous n'êtes pas là pour faire ces tâches-là ». Et toi, Jean, on me connaît aussi, on me dit d'arrêter de faire ces conneries carrément.*
- *Mais ils ont quand même déclaré l'ATM, ils n'ont pas rechigné ?*
- *Ah non, de ce côté-là, pas de problème. Ils vous refusaient pas de vous mettre en arrêt, c'est fait, c'est fait, et puis, on leur dit « Ben quoi, **vous voulez que ce soit rentable, que le bateau il parte le plus vite possible** » ! (...) Le problème, c'est que si le bateau passe trop de temps à terre, c'est vous, qui, en rentrant à la maison, on va vous dire « Mais comment ça se fait que ton bateau a passé deux jours de plus que les autres à débarquer ? »*

- *Mode de régulation de la pêche à la coquille en Baie de Saint-Brieuc : une organisation accidentogène*

Historiquement, les quartiers maritimes étaient des circonscriptions administratives qui ne relevaient pas du droit commun. Des traces de cette organisation persistent, dans des réglementations spécifiques proposées par les comités des pêches départementaux (anciennement « comités locaux ») et validées par l'Etat. Concernant l'organisation de la pêche à la coquille Saint-Jacques, elle est ainsi différente entre la Baie de Saint-Malo (gestion de la ressource via des quotas) et la Baie de Saint-Brieuc (gestion de la ressource via des horaires de pêche autorisée stricts et très courts). Dans les deux cas, il s'agit de lutter contre la fraude et de préserver la ressource.

Le mode de régulation de la pêche à la coquille Saint-Jacques en Baie de Saint-Brieuc est connu pour son caractère accidentogène, relevée dans plusieurs rapports du Bureau Enquête Accident Mer¹⁹. Nous choisissons de présenter un récit particulièrement éclairant sur la façon dont la pêche est organisée dans la baie de Saint-Brieuc et sur les prises de risques générées chez les marins.

► Christophe, 48 ans, patron pêcheur, a failli se noyer à la pêche à la coquille Saint-Jacques en Baie de Saint-Brieuc en 2010. Parti tôt le matin dans de « *mauvaises conditions* » (neige, froid), il navigue seul avec un matelot. Deux heures pour aller sur la zone de pêche, puis le « **temps de pêche réglementé** » : « *La durée réglementée, c'est le temps de pêche. Vous ne devez pas avoir votre engin de pêche avant l'heure à l'eau et vous devez l'avoir à bord à la fin de ce temps. **Dans cette ½ heure là, vous pouvez faire 3, 4, 5, 6 traits. (...) Le but du jeu, c'est d'en faire le maximum.*** »

¹⁹ Accessibles en ligne sur le site <http://www.beamer-france.org/>

Il décrit les conditions de la chute à la mer dont il a été victime : « *Donc on arrive. Conditions de mer pas terribles, froid, neige. On attend. On se met à pêcher, le bateau avance, on jette les deux dragues, qui font quand même 400 kilos chacune, qui sont reliées à un câble. (...) Les deux derniers traits n'étaient pas très bons, parce qu'on s'était un peu plantés, il faisait pas très beau, donc le dernier trait, la même chose. C'est là que ma jambe a été embarquée dans le bout et m'a traîné. J'ai été me fracasser un peu sur le bateau avant de tomber à la mer, parce que j'avais ma jambe prise dans le bout, avec les 400 kilos. Quand j'ai réalisé que j'étais pris avec la jambe, je me suis dit « c'est fini ». J'ai voulu me retenir à droite à gauche, comme j'ai pu au bateau. (...) Et je suis parti au fond avec. Jusqu'où, je ne sais pas. Ça s'est passé. Et au bout d'un moment, je me suis retrouvé à flotter. »*

Sur l'organisation de la pêche dans le temps imparti, nous demandons des précisions à Christophe :

- Ce sont des temps très très courts. Qui contrôle ?
- *On a la montre déjà. Mais on n'est contrôlé par personne enfin, indirectement. Parfois quand il fait très beau, les vedettes sortent, mais pour couvrir une zone comme ça. Bon les Affaires maritimes, la gendarmerie, on peut avoir de tout. Mais le problème c'est que la zone est grande et quand on a 200, 250 bateaux en même temps, c'est pas évident ; donc, certains peuvent passer à travers les mailles du filet. Ah oui, il y a les avions aussi*
- C'est stressant ! Et vous êtes beaucoup de bateaux sur la baie ?
- 260 licences.
- Ils contrôlent aussi les licences, ils s'assurent de ne pas avoir trop de flotte sur cette zone-là ?
- *Non, les licences sont données en début de saison, il y a 260 licences à donner.*
- Et on a une licence par zone de pêche ?
- *Il y a une licence par bateau par zone de pêche.*
- Et est-ce qu'il y a des lieux stratégiques pour se placer, il vaut mieux arriver le premier ?
- *Non, non, c'est tellement vaste. Il y a de la place. Quelques fois c'est abominable, c'est le périphérique parisien. Quelques fois, c'est localisé, il suffit qu'un ait fait une bonne pêche le lundi.*
- D'accord, 10H, vous lâchez la drague.
- *Faut la jeter par dessus bord, vous traînez, **vous faites un trait, qui peut durer quelques minutes, ça dépend des lieux mais ça peut être très rapide, la remonter, la vider et la remettre par dessus bord, très très vite et c'est là que les accidents arrivent.***

D'après Christophe, ce mode de régulation de la pêche à la coquille Saint-Jacques en Baie de Saint-Brieuc présente en outre l'inconvénient de ne pas empêcher le braconnage : « **Le problème, c'est qu'il n'y a pas de limite de pêche, de quota de pêche, donc plus vous en ramenez, plus vous gagnez. C'est comme quand on vous dit « les coffres de la banque sont ouverts, mais vous n'avez que 10 minutes ». C'est ça qui nous tue, c'est le cas de le dire. (...) Le gisement de Saint-Brieuc est plus abondant [que celui de la Baie de Saint-Malo, où la régulation se fait par quotas]. Ça permet aux gens pas honnêtes de braconner, parce que les gens qui braconnent il vont revenir avec une tonne,**

deux tonnes, on va rien leur dire. Alors qu'à Saint-Malo, avec le quota ... Bon, c'est vrai que c'est abondant, il y a de la coquille au fond, si vous mettez votre drague au fond un quart d'heure avant les autres, ça vous fait 200-300 kilos de plus, à l'arrivée ce sont des billets qui tombent sur le pont, ce n'est pas négligeable. Ça vous pouvez le faire à Saint-Brieuc parce que vous pouvez rentrer avec ce que vous voulez de tonnage de coquille. A Saint-Malo on ne peut pas le faire. »

► Pour José, ancien patron-pêcheur spécialisé dans la pêche au crabe vert – un tout petit marché – et devenu matelot embarqué à la pêche à la coquille en baie de Saint-Brieuc, le comité des pêches local est « *un marchand de licences* ». Il considère le rôle joué par cette instance comme « *injuste* ». En outre, il soulève une question jusqu'alors non abordée par les autres marins rencontrés, celle de la « **concurrence avec la plaisance** », genre de navigation non concerné par les contrôles et dont certains équipages, selon José, pratiquent la pêche dans des proportions qui dépassent l'activité de loisirs.

- *Concurrence entre arts dormants et arts traînants sur une même zone de pêche*

Un autre facteur de risque est apparu dans l'enquête : les **conflits de métiers pratiqués à la pêche entre arts dormants** (petits navires de caseyeurs) **et arts traînants** (dragues) sur une même zone de pêche, générant parfois des prises de risque de la part des plus petits.

► Jacques, petit caseyeur propriétaire de son bateau, nous a ainsi relaté le naufrage d'un de ses amis caseyeurs, entre Noël et le Nouvel An, dans la Baie de Saint-Malo : « *Il a été obligé d'y aller parce qu'il y en a un qui lui a dit "si t'enlèves pas tes casiers, je passe dedans avec les dragues à coquilles". Il y a eu une petite accalmie de beau temps, il y est allé et en pleine nuit ...* ». Alors que nous nous étonnions de cette concurrence entre navires de différentes tailles et puissances sur une même zone de pêche, Jacques nous a précisé que la zone de pêche était la même pour tout le monde : « *Il y a des zones qui ouvrent n'importe où, n'importe quand. **Nous, il faut qu'on dégage devant eux.*** » L'épouse de Jacques est intervenue lors de l'entretien pour signaler que, selon elle, les dragues étaient en situation d'infraction : « *Ceux qui font la drague, c'est surtout au moment des fêtes de fin d'année, il y a toujours du mauvais temps et il y a plein de monde. En général, eux, ils*

vont jusque dans le port pour draguer. C'est interdit, mais ils y vont et ils passent dans les casiers, ils s'en foutent. »

Pendant la période de pêche à la coquille, en baie de Saint-Malo, la **règle implicite**, pour les caseyeurs, est ainsi de laisser la place aux dragues : *« C'est soit on laisse nos casiers à nos risques et périls, mais, eux cassent notre outil de travail. (...) Quand c'est la coquille, c'est ouvert sur toute la côte, la cour de récréation est ouverte, tout le monde y va. Les gros bateaux qui n'ont rien à faire là, ils sont à la côte. Et nous on est obligés de dégager plus loin. Alors on prend des risques pour aller plus loin, avec un petit bateau. »*

- *Prix du gasoil et risque routier : lorsque ce sont les marins qui « font route » en voiture pour réduire le temps de route du navire*

Autre argument récurrent apparu dans les récits pour justifier des rythmes de travail soutenus, *« le coût du gasoil »*, qui joue directement sur les rémunérations, puisque réparti entre l'équipage et l'armateur. L'augmentation du prix du gasoil, apparaît comme un facteur générateur d'intensification des rythmes et d'évolutions organisationnelles, telle la pratique des « bases avancées » à la pêche au large. Cette organisation du travail, visant à limiter le plus possible les temps de route des navires vers les zones de pêche, réduit du même coup, pour les marins, un temps où pouvait se jouer une convivialité à bord et un temps de récupération au retour. En somme, le matelot n'est plus que technicien de la pêche, avec un rythme non-stop.

► Mickaël, 47 ans, décrit ce mode d'organisation des « bases avancées », existant selon lui depuis la fin des années 1990 : *« Alors ce qu'ils ont fait après, afin de gagner plus d'argent, Saint-Malo est là, Le Guil est là, Roscoff est là, l'Angleterre est là. Tout le monde vient débarquer à Roscoff aujourd'hui. Les camions du Guil, ils montent chercher la camelote, ça évite de passer Douarn, tout ça. »* (...) L'intérêt de cette organisation, c'est, selon Mickaël, *« un gain de gasoil. Et le rôle d'équipage se fait, il y a un taxi qui arrive de Saint-Malo avec 3 gars, et il repart avec 3 gars. »*

On peut se poser la question du **risque routier**. Quelle prise en charge en cas d'accident de la circulation, qui relève d'un accident du travail puisque que marin est « embarqué » en taxi, depuis son port d'attache, mais qui survient non pas sur le bateau, mais en voiture ?

- *Mécanisation et rythmes plus soutenus*

▶ Jean a commencé sa carrière comme mousse, à 14 ans et demi, en 1980. Resté 18 ans dans le même équipage à la pêche au large (jusqu'en 1997), il a connu des évolutions dans son travail, notamment le passage de un chalut à trois chaluts par navire. Selon lui, l'évolution technique sur les chalutiers a été la cause d'une intensification des rythmes : « *Dès que les bateaux ont commencé à grandir, on voyait qu'on travaillait plus ou moins à tout temps. Alors qu'avant, les bateaux qui pêchaient sur les côtés, les classiques, ils étaient pas couverts comme les chalutiers de maintenant, donc il y avait plus de risque de partir à l'eau. Après, ils ont commencé à faire des pêches arrières sur les chalutiers, on pêche par l'arrière, les bateaux se sont modernisés, et bien on pouvait travailler plus ou moins à tout temps. (...) Maintenant 9 Beaufort comme on entend à la télé, ça veut rien dire maintenant, parce que les bateaux sont adaptés pour. Enfin les bateaux oui, mais les marins non.* »

Autre risque de fatigue supplémentaire apparu avec les évolutions de l'organisation du travail, selon Jean : la fin du recours aux dockers pour décharger le poisson, tâche que les marins ont dû effectuer eux-mêmes par la suite : « *A l'époque où moi j'ai commencé [1980] on pêchait et c'était les dockers qui débarquaient la pêche. Et tout ça, à la longue, c'était des frais en plus pour l'armement. Donc après l'armement, ils ont fait des modifications dans la cale pour que ce soit les équipages qui débarquent la pêche.* »

- *Se presser pour ne pas perdre le produit au moment du déchargement*

A la petite pêche ou à la pêche côtières, caractérisées par un débarquement de poisson frais, la nécessaire rapidité pour décharger le poisson – d'autant plus lorsque celui-ci doit être vendu vivant – apparaît comme facteur de contrainte de risque / de prise de risque pour « aller vite ».

▶ Le récit de Mickaël, embarqué à la petite pêche, « au casier » pour pêcher le homard, montre ainsi que les marins doivent se presser, « **parce qu'un crabe de perdu, c'est notre paie en moins** » :

Alors est-ce qu'on peut décrire ce que vous faisiez à la petite pêche pour voir comment l'accident est survenu ? Vous étiez au homard, c'est ça ?

- *Oui, au casier. On est à trois sur le bateau. Alors il y a le patron et deux matelots. Un matelot qui relève les casiers, donc c'est avec un vireur hydraulique, c'est du bout, de la ficelle, de la corde quoi, on passe dans des « flax » (c'est deux grandes coupelles dans*

lesquelles vous mettez le bout dedans, ça embobine le bout et ça ressort par derrière). Et l'autre matelot, il attrape le casier, il dépasse, tac, il enlève ce qu'il y a dedans, il passe à côté. Là, l'autre remet un appât, on appelle ça de la boîte, et hop, on range le casier. Et comme ça, il y a en a 50 par filière.

- La filière, c'est un alignement de casiers, c'est ça ?

- Voilà, si vous voulez, vous avez une ficelle comme ça, et tous les dix bras, vous avez un bras, on appelle ça un bras, avec un casier. Voilà, ça fait un axe avec plein de petits bras avec des casiers, c'est des filières de 50. Voilà, donc seulement l'autre il allait pas assez vite à enlever dedans, je vais pour lui donner un coup de main, **parce que quand il fait froid, faut dire que quand il fait froid, le crabe, il crève, donc il faut vite l'attraper pour le mettre directement dans l'eau, il allait pas assez vite, j'ai roulé sur le bout, j'ai la main dans les flax, le bout m'a écrasé.**

- Il roulait toujours ?

- Oui, et vous imaginez, sur une filière de 200 ou 300 mètres de long, le poids qu'il fait le bout, ça m'a écrasé le doigt, il restait plus que la peau. Et quand j'ai enlevé le gant, j'ai dit au patron « ben coupe le bout », il voulait pas.

3.2.2 – Tous sur le même bateau : des situations parfois aux limites de la sécurité

A côté des contraintes de rythme liées au mode d'organisation du travail et aux régulations mises en place, un deuxième type de caractéristiques renvoyant à l'organisation du travail est ressorti des récits d'accidents : l'appartenance au **collectif de travail**. L'expression populaire « tous sur le même bateau » est ici vécue au sens propre, d'où l'enjeu pour un marin de se trouver dans un équipage stable, d'être en confiance avec les autres marins embarqués, d'avoir un « bon patron » et un bon navire. Une fois embarqué, il n'y a en effet pas d'autre choix que de faire le travail à faire, de « finir la marée ». L'obligation de résultat – ramener le plus possible de poisson au port – est ici intégrée et non négociable, au risque de négliger sa propre sécurité, voire celle de l'équipage.

- *Lorsque l'effectif de sécurité est à la limite de la sécurité*

L'effectif de sécurité est à la fois défini de manière quantitative (nombre de marins) et qualitative (fonctions des marins embarqués). Il est proposé par l'armateur et validé par l'administration maritime. Nous avons recensé des situations où l'effectif « de sécurité » présentait des limites en terme de sécurité.

► Le récit de Dominique, embarqué de 1980 à 2000 à la pêche au large, met à jour une acception particulière de l'effectif de sécurité, qui comprend, selon lui, les marins restant à terre dans le système de « roulement » organisé à la **pêche au large** :

- Bon nous, c'était 6, dont un à terre. Certains vont à 7, dont 2 à terre.*
- Quand on parle d'un effectif d'un bateau, ça comprend aussi le marin à terre ?
 - *Bien sûr.*
 - Et ce qui est noté aux Affaires maritimes sur les rôles d'équipage, c'est aussi avec les marins à terre ?
 - *Bien sûr.*
 - Donc les Affaires Maritimes ne savent pas combien il y a de marins sur le bateau ? Et ça vous est déjà arrivé de partir à moins de 5 sur le bateau ?
 - *Oui.*
 - Donc, genre, vous êtes 4.
 - *Oui.*
 - Et vous devez faire le même boulot ?
 - *Oui, mais je crois que c'est interdit maintenant.*
 - Et dans ces cas-là, le travail à faire, c'est le même ? Vous réduisez pas la mission, la durée ?
 - *Pareil, exactement pareil.*
 - Donc, au niveau du travail, ce doit être quand même un peu particulier ?
 - ***C'est plus dur, mais la paye est meilleure, il y a un gars en moins.***

Cette conception de l'effectif de sécurité n'est pourtant pas conforme à la définition de l'effectif de sécurité tel que validé par l'administration maritime, pour laquelle il s'agit de **l'effectif à bord**. Comme cela a été confirmé lors d'une réunion du groupe de suivi de l'enquête, « *certaines jouent dessus* », entraînant des situations de travail en sous-effectif, avec les risques d'accident que cela implique.

De plus, il faut que l'équipage soit fidèle pour que le roulement puisse s'organiser de façon satisfaisante pour tous (une pause de 15 jours toutes les 6 semaines pour chaque marin). L'arrêt maladie de l'un d'entre eux casse ce roulement, entraînant de plus la nécessaire disponibilité de chacun en permanence. « *Alors tu peux jamais prévoir des vacances, tu peux jamais rien prévoir* », indique ainsi Dominique.

► Mickaël a évoqué un accident du travail grave subi par son oncle à la **grande pêche**, mettant directement en cause un effectif réduit : « *Il y a une année, en 1989, les deux bateaux, ils sont faits avec un seul bateau pour faire les deux derniers voyages. Seulement, ils sont partis à équipage réduit. Au lieu de partir à 40, ils sont partis à 35. Et bien ce qui devait arriver est arrivé, je suis bien placé pour en parler parce que c'était mon oncle, il a passé la patte dans le treuil, il a la jambe coupée. Parce que, je vais vous dire pourquoi : sécurité, il manque du personnel, il y a une manette qui sert à activer une poupée pour tirer un câble, comme il n'y avait personne, ils ont amarré la manette, le truc tournait toujours, mon oncle, il était comme ça avec un câble, il a pris les pieds dedans, pff, et personne pouvait arrêter le bout, puisqu'il n'y avait personne ; s'il y avait eu quelqu'un, il lâchait, là, ça a fait des tours, des tours, et la jambe coupée.*

L'effectif de sécurité mentionne non seulement un nombre de marin minimum embarqués, mais aussi leur fonction. **Faire le quart** est notamment une tâche réservée au patron ou à son second (et toujours sous la responsabilité du patron).

► Mickaël nous a fait le récit d'un **presqu'accident** survenu à la **pêche au large** parce qu'un **matelot non qualifié s'est retrouvé à faire le quart** :

Un matelot, normalement, n'a pas le droit de monter à la passerelle faire du quart, il n'a pas de brevet.

- On se demandait justement qui faisait du quart ?

- *Eh bien c'est le matelot.*

- Mais logiquement ?

- *Logiquement, sur un bateau, il y a un second et un patron. Le second, il a son lieutenant de pêche, le patron, il a son patronat de pêche. Il faut dire que lieutenant de pêche, ce n'est pas un brevet de commandement ; le capitaine oui, mais pas lieutenant de pêche. Mais un matelot, moi, j'ai vu des matelots, qui savaient tout juste lire, ils étaient à la barre. Les accidents qu'il y a, on les voit à la télé, sur les bateaux, les mecs, ils sont endormis à la barre.*

- Quelle est l'autorisation. Qui peut faire le quart ?

- *Le second et le patron. Mais si vous voulez, la marine tolère que les matelots y aillent, parce qu'on tourne à deux par nuit. C'est-à-dire que s'il y a que le patron et le lieutenant, il faut deux mecs à la passerelle. Là, il y a que le patron. Il fait la journée, bon il fait les heures, 7h00 le matin, minuit le soir. A partir de minuit, deux hommes de quart, deux traits de trois heures. C'est-à-dire qu'ils sont obligés de payer un mec à la part à rien faire, à dormir. C'est pour ça qu'ils tolèrent que les matelots y aillent. Mais tout le monde n'est pas apte à faire le quart.*

- Parce que faire le quart c'est quoi, c'est quand même tenir la barre ?

- *C'est tenir la barre. Vous êtes assis dans le fauteuil, tout le monde est couché, c'est vous le patron. Faut tenir.*

- Vous êtes donc censé maîtriser les fonds, les bancs de sable, les ...

- *Vous remplacez le patron.*

- Il faut maîtriser les cartes maritimes.

- *Tout, le patron il dit « Tu passes là, tu passes là, tu passes là ».*

- Il fait un itinéraire.

- *Oui, vous avez votre vidéo là, avec un ordinateur, mais là, il y a une carcasse, il faut faire ça.*

- Mais là, il y a une alerte, un sonar ?

- *Non, on le voit sur la vidéo, sur les plans qu'ils ont.*

- Oui, donc ça implique de savoir lire ça.

- *Oui, quand on fait route Saint-Malo la pointe de Long-Ships, il y a 18 heures de route. Le patron il va faire, sur la carte, un trait, Saint-Malo pointe de Long-Ships, toutes les demi-heures, il faut faire le point, pour savoir où que c'est qu'on est, alpha, faut calculer et marquer l'heure. J'ai vu un, il ne savait pas le faire lui, il prenait la règle et il mesurait combien que les autres avaient fait, le problème c'est que les courants, quand vous avez les courants de bout ou les courants arrière, vous ne vous déplacez pas à la même vitesse ; le problème, c'est que le patron s'est levé, il était sorti de la ligne sur la vidéo, donc il lui a mis 5° à bâbord. Il lui dit « Quand tu seras revenu sur ta ligne, tu remets à zéro ». L'autre, il a rien compris, il a pas remis. Seulement, voilà, l'Angleterre est là, c'est des cailloux, c'est une montagne. Vous avez vu le Bugaled Breizh, c'est le cap Lizard, et ben, on allait droit dedans nous ! (...) Je me lève, je vais dans la cuisine, je fais un café et puis je monte à la passerelle. Je regarde, le phare de Long-Ships était là, on était droit dedans. Hop, j'ai pas cherché à comprendre, la barre tout à bâbord. J'ai réveillé ***, le patron, et je lui dis qu'on va se prendre le caillou. Il est arrivé, il était comme ça. C'est là qu'il me dit « Je lui ai mis 5° de barre quand je me suis réveillé, il les a pas remis à zéro ». Un peu plus, on était tous écrasés, droit dans le mur.*

- *Terminer la marée ou partir en mer, même blessé*

Etre embarqué pour une marée implique de terminer le travail, même blessé, puisque se trouve à la clé l'enjeu de la rémunération, dépendante de la pêche ramenée au port et donc de l'implication de tous les marins de l'équipage. Or, continuer le travail alors que l'on est blessé peut conduire à des aggravation de l'état de santé ou à des rechutes.

▶ Claude, 51 ans, relate aussi une blessure survenue alors qu'il réalisait des épissures à la pêche au large : « *en faisant des épissures. L'épissoir m'est rentré dans le genou, **je suis resté en mer, c'était en début de marée et ça s'est infecté.*** »

▶ Thierry, embarqué à la pêche au large, raconte ainsi comment, gravement blessé après avoir reçu un câble dans le nez en pleine nuit, il a préféré débord terminer l'opération de pêche avant d'en avertir son patron : « *Les mecs étaient pas levés, je les avais appelés à virer, voilà, j'étais mécano et bosco, il y avait une furie de temps, je vais au panneau, démailler le panneau, j'ai pris le câble, j'ai fait un bond de 3-4 mètres, **j'ai pris le câble dans le nez, on a fait route, j'ai rien dit au patron.** Les mecs, ils sont arrivés au panneau, ils me voyaient pisser le sang, le nez éclaté. Le patron, je le connaissais, c'était un patron remplaçant, il paniquait pour rien. Donc j'ai dit aux mecs « fermez vos gueules, on file, je monte après ». Il m'a pas vu, je ne me suis pas montré. On a remis en pêche, **j'ai attendu que tout soit refile.** J'ai dit après, « maintenant, je monte à la passerelle ». L'autre, quand il m'a vu, j'avais le nez comme une patate (...) Je lui dis « écoute, **tu finis ton trait, j'appelle ma femme, on fait route (...), je débarque.** »*

▶ Jean, alors qu'il était jeune maître d'équipage sur un chalutier, nous a raconté comment il était **parti en mer juste après s'être sérieusement blessé à quai**. La blessure est grave – une main écrasée par un panneau de cale : 12 fractures qui nécessiteront au final un mois et demi d'arrêt de travail – mais Jean, se sentant responsable de l'accident (« *c'est de ma faute* ») choisi de ne rien dire à son patron et d'embarquer pour 15 jours, au risque d'aggraver son état :

Pouvez-vous nous dire comment ça s'est passé ?

- *Si vous voulez, on allait partir en mer et on avait du matériel à embarquer. Et on avait un poids de 120 kilos à soulever et à le descendre dans le pont inférieur. On s'était mis à deux, on avait fait un tour avec un cordage et à trois on devait le jeter et mon voisin, il a*

pas attendu trois avant de le jeter. Et comme moi, j'avais fait un tour avec ma main et ma main est venue se cogner, enfin, s'écraser contre le rebord.

- Ah la la, et là, vous étiez en mer ?

- *Non à terre, enfin, on allait partir en mer, et je suis sorti en mer quand même, parce que j'ai pas voulu le dire au patron.*

- Et pourquoi ça ? Pour quand même partir en mer ?

- *Non, c'était déjà une erreur de ma part d'avoir fait un tour avec ma main et puis, j'étais tête brûlée aussi.*

- Parce que vous vous sentiez en faute ?

- *Oui, j'ai pas voulu le déclarer, mais à la longue, avec la douleur, j'étais obligé d'aller voir le patron, j'avais des doigts qui avaient triplés de volume. Mais j'ai fait 15 jours comme ça. Et après, direction hôpital.*

- Quand vous l'avez dit, il a fait un rapport ? Et ça a été pris comme accident du travail ?

- *Ah oui, bien sûr !*

- Et vous avez fait les 15 jours de mer ?

- *Oui, dur, dur, mais j'ai travaillé quand même. J'avais des calmants mais surtout la niaque comme on dit.*

- Et ça, dès que votre patron l'a su, il a fait la déclaration et il vous a pas accusé de quoi que ce soit ?

- *Ah non, non, mais il m'a dit « Tu aurais dû me dire ça de suite, on aurait fait demi-tour, tu serais resté à la maison, mais comme c'est comme ça, tu continues ta marée ». J'ai dit « Ok », et j'ai continué ma marée pendant 15 jours. Et quand je suis arrivé au bout de 15 jours, j'avais le bras bleu jusqu'ici, j'avais des ganglions partout. En rentrant, on est parti faire des radios à l'hôpital et la personne qui a fait les radios a dit « Je porte plainte contre votre patron ». J'ai dit « Non, ce n'est pas lui, il n'a rien à voir, c'est moi ».*

Poursuivre la marée, même blessé, est apparu dans certains récits comme une nécessité pour des **patrons pêcheurs ou ostréiculteurs**, du fait de leurs responsabilités dans la bonne marche de leur entreprise et dans les engagements financiers à tenir.

► Yvan, tombé à la renverse sur le coccyx alors qu'il filait indique ainsi « *J'ai continué. Je n'avais pas le choix* ».

► Le fait d'être patron de son entreprise d'ostréiculture est l'argument évoqué par Damien pour ne pas s'arrêter tout de suite après l'accident du travail survenu en novembre 2010 (une chute entraînant une double hernie discale) : « **C'était la grosse saison** ». Il attendra début janvier, après la période des fêtes, pour aller voir son médecin et demander un arrêt de travail. Les conséquences de l'accident sont importantes en terme de santé et d'invalidité produite. Au bout de six mois d'arrêt de travail, il sera opéré une première fois, du côté gauche. Lorsque nous l'avons rencontré, **presque un an après, il était toujours en arrêt de travail**, avec prise quotidienne d'antalgiques pour supporter la douleur, ressentie à présent du côté droit : « *Ça me lance du côté droit. Le nerf du péroné est coincé au niveau des fesses. Ça me lance jusqu'aux pieds.* ».

- *L'enjeu d'un « bon patron » et d'un équipage stable*

Avoir un « bon patron », faire partie d'un « bon équipage », avec notamment un mécanicien expérimenté et des équipiers sur lesquels on peut avoir confiance, jouent dans le rapport au travail des marins, mais peut aussi se révéler central dans les possibilités de préservation de la sa santé et sécurité au travail.

Si le marché de l'emploi est tendu, générant un manque de main d'œuvre et donc une facilité pour les marins à changer d'équipage, on observe à l'inverse un cercle vertueux lorsque un équipage est stable sur le long terme, tant au plan des marins que du patron. Nous revenons sur deux récits qui illustrent le **rôle et la responsabilité du patron en termes de protection de la santé et de la sécurité** de l'équipage à la pêche au large.

► Pascal, né en 1966, mécanicien embarqué à la pêche au large, s'est fracturé la main lors d'un accident du travail. La fracture nécessitera la pose de deux broches. D'après la mère de Pascal, avec qui nous avons mené l'entretien, cet accident ne serait pas survenu si son fils était parti avec le patron habituel : **« Il y avait un patron qui n'était pas le patron habituel, le patron était en vacances et avait pris quelqu'un d'autre du bateau pour commander qui avait son « lieutenant », je pense qu'il a voulu faire un peu de zèle. Il y avait un chalut et dedans, un gros caillou et quand on dit un gros caillou, ce n'est pas un petit caillou, c'est des tonnes, c'est un rocher et il a voulu quand même embarquer le filet parce qu'il y avait aussi du poisson mais il n'aurait jamais dû parce que, comme dit Pascal quand le patron habituel est là, quand il voit ce genre de chose, il refout tout à l'eau. Des fois, il y a un trait de chalut de 2h qui va être refoutu à l'eau. Le patron habituel ne prend pas le risque, c'est un bon patron par contre celui-ci a pris le risque, il a voulu absolument remonter. (...) Pascal devait avoir sa main quelque part et que le caillou est venu l'écraser. (...) Habituellement on met un couteau sur un manche à balai et on coupe. On laisse le gros caillou contre le bord du bateau et on coupe, quoi. Ça libère le rocher mais tout part, tout est perdu ... Certains prennent le risque, d'autres ne le prennent pas.**

► Christophe, **patron sur un chalutier**, explique quel est son rôle de patron pêcheur en matière d'organisation du travail sur le navire et de sécurité. Une fois, il a dû **s'opposer à son armateur** en décidant de ne pas quitter le port par mauvais temps. Ceci l'a conduit à perdre sa place, mais il assume pleinement sa responsabilité :

Est-ce que vous, en tant que patron, vous donnez des ordres, vous pilotez ça ou est-ce que les marins ont beaucoup d'initiatives ?

- *Chacun, les manœuvres, sur un chalutier, c'est vraiment ce qu'il y a de dangereux. Pierre, s'il doit aller à gauche au même endroit, il va à gauche au même endroit, sur sa*

quinzaine, ou sur sa semaine, on évite de changer de postes comme ça. Il y a deux postes principaux aux panneaux de chalut quand ils arrivent, celui de droite n'ira pas à gauche, à moins qu'il ne soit pas là, mais on essaye de ne pas mélanger les postes. Le mécanicien, sur un bateau, il est plus apte à faire ça, il s'occupe de tout ce qui est manœuvre, manettes, tout ça. On a un peu de postes quand même. Le patron va pas aller sur le pont prendre la place d'un matelot et faire son boulot.

- Et si jamais il y a une mésentente, c'est le patron qui tranche, c'est le maître à bord ?

- Oui, c'est le statut du patron, du capitaine de pêche. Gendarme, maire. Bon, c'est le représentant de l'armateur à bord. Donc c'est pour ça que je dis que **la responsabilité à bord, c'est le patron, c'est pas l'armateur. S'il fait vraiment mauvais et que vous êtes à quai, vous prenez la responsabilité de sortir ou pas. J'ai été, pas licencié, une fois, mais on m'a fait comprendre qu'il fallait que je parte, parce qu'il y avait une tempête dehors, et pour éviter de blesser les gens qui étaient avec moi, je ne voulais pas prendre le risque, j'ai dit « On rentre ». Et on m'a dit « Tu peux t'en aller ».**

- Vous auriez dû braver la tempête.

- J'aurais dû braver la tempête alors même qu'il aurait pu y avoir un accident ou un truc très grave. Et en plus, à l'arrivée, il m'aurait dit « Ben voilà, tu vas au tribunal ». C'est toujours le patron qui paye. Mais j'ai préféré ne rien dire parce que **je suis rentré, j'ai blessé personne, je prenais mes responsabilités.**

► Thierry raconte le rapport de force qu'il a dû avoir, un jour, face à un patron voulant embarquer en dépit de conditions météo dangereuses. Par **son expérience et sa fonction de mécanicien**, il a pu infléchir la décision de son patron :

Est-ce qu'il y a des moments où on ne part pas à cause de la tempête, de la météo ?

- Oui, **ça dépend des patrons**. J'ai vu avec un de mes patrons quand j'étais à la côte, mais du coup, ça l'a calmé quand même, il m'avait appelé « Départ ce soir à 6 heures ». Je lui dis « Tu as vu la météo, ils annoncent 130-140 de vent de Norois ». Sur un bateau de 16 m ! Il me dit « **C'est moi le patron, c'est moi qui décide** ». Je lui dis « **Tu fais comme tu veux, mais moi, tu comptes pas sur moi** ». Il me rappelle trois heures après « Ben non, du coup, on ne part pas ». Et cinq jours après on n'était toujours pas partis. J'ai vu quand même qui sont sortis par oubli de la météo et me retrouver dans les tempêtes. Ou alors on était dans les lieux de pêche, ben dame, la tempête prend. Bon dans ces cas-là, on met ce qu'on appelle à la cape. On arrête de pêcher, on ferme les portes, on ferme tout, et on se met face au vent, on reste là à tourner sur le secteur, mais tout doucement.

- Se mettre à la cape ?

- Se mettre en cape ou à la cape. On attend l'accalmie. Ça peut durer 6 heures comme 24 heures. J'ai vu des creux de 17 m. Là, c'est le sondeur qui vous le dit : 80 m, 97m, 80m, 97. C'est par rapport au fond, on se trompe pas. Et un bateau de 22 m, vous imaginez, on est vraiment de la merde. **De toute façon celui qui ne respecte pas la mer, il se fait bouffer. Et moi, plus les années ont passé, plus j'ai appris les dangers, j'ai trop vu d'accidents et quitte à engueuler les patrons, je n'hésitais plus « T'es un connard, moi, je ne file pas, je ne prends pas de risque, je suis désolé, moi, j'ai un équipage. Tu veux le mettre à l'eau, tu te démerdes, moi je dis à l'équipage vous ne le faites pas ».**

3.3 – Equipements individuels de sécurité : une utilité reconnue, mais des résistances encore rencontrées

Si la conception des équipements de sécurité est liée à la connaissance des risques du métier, leur port est une composante de l'organisation du travail et des rapports sociaux au travail. Dans l'enquête, le questionnement sur les équipements de sécurité individuels et collectifs a été mené en lien avec la survenue d'un accident du travail. Les extraits d'entretiens présentés dans les points précédent ont ainsi mis en évidence la difficulté à mettre en place des dispositifs de sécurité collectifs lors de certaines tâches, notamment lorsque le filet part à l'eau, avec le risque d'être emporté. Nous choisissons de rendre compte ici des éléments liés aux équipements de sécurité individuels, à commencer par le VFI, vêtement de travail à flottabilité intégrée, dont le port est rendu obligatoire depuis le **décret du 21 août 2007** sous peine de sanction pénale.

Selon les membres du groupe de suivi mis en place pour l'enquête, le port d'un vêtement de travail à flottabilité intégrée (VFI) suit une tendance positive, allant dans le sens d'une prise de conscience et inscrite dans un processus d'amélioration des équipements de sécurité. Si certains récits recueillis vont dans le sens de cette prise de conscience (§ 3.3.1), d'autres récits restent marqués par une certaine défiance vis-à-vis d'équipements jugés inefficaces, VFI, gants ou chaussures (§ 3.3.2).

3.3.1 – Le VFI : « *quand il fait mauvais, on pense à le mettre* »

► Christophe, patron pêcheur à la pêche au large, nous a raconté comment il a failli se noyer après avoir été emporté par une drague alors qu'il pêchait la coquille Saint-Jacques en baie de Saint-Brieuc, seul avec un matelot (§ 3.2.1). Son VFI l'a sauvé de la noyade. Christophe indique avoir « *un trou entre le moment où je me suis dit que j'étais perdu et le moment où je me vois flotter sur l'eau* ». Il doit la vie sauve à son VFI et à l'expérience de son matelot, qui a su faire les manœuvres nécessaires pour venir le récupérer : « *C'est vrai que le matin quand il fait un temps comme ça, on a le temps, on discute, on regarde, et je disais à mon équipier « On va quand même mettre le gilet flottant ce matin, on ne sait jamais ». En plus ça nous tient chaud. Miracle. Donc je suis parti au fond et me demandez pas pourquoi je me suis retrouvé en surface. C'était là mon ... c'était pas mon jour. Si j'étais resté accroché au fond, je serai pas là pour en parler ; je serais resté au fond,*

parce qu'il aurait pas eu le temps de faire toutes les manœuvres nécessaires et adaptées pour me récupérer en temps. Ce n'était pas possible. (...) Il a réussi à me récupérer, je suis remonté, j'avais la jambe bien abîmée mais ça, on n'y pense pas, on se dit simplement « Je suis vivant ». On est rentré par nos propres moyens à Saint-Malo, ça a mis 2h, 3h, gelés, gelés. »

▶ Joël, parti à la retraite à 55 ans en 2011, qui a fait presque toute sa carrière à la pêche au large, partant à la côtière les huit dernières années, indique : *« Je ne veux pas dire que tout le monde le porte mais **quand il fait mauvais, on pense à le mettre** ».*

3.3.2 – Des équipements parfois jugés inadaptés au travail

Les questions de sécurité à bord se posent différemment selon le type de navire, le genre de navigation, le métier pratiqué à la pêche, la taille de l'équipage. Dans l'enquête, des propos relatant une certaine défiance vis-à-vis de l'utilité des équipements de sécurité (VFI, gants, bottes) ont été notés, dans des genres de navigation variés. Ils soulèvent l'écart pouvant exister entre prescription – et obligation légale pour le port du VFI – et travail réel, mis à jour dans les entretiens. Plus qu'à un déni du risque, les propos entendus renvoient à une forme de fatalité par rapport à des « risques du métier » et à un environnement jugé naturellement dangereux (cf. : § 3.1). *« Mieux vaut mourir noyé que mort de froid »*, indique Bruno.

Les extraits d'entretiens présentés ci-après peuvent aussi illustrer des « stratégies défensives de métier », observées par D. Cru et C. Dejours dans les métiers du bâtiment, et permettant d'affronter au quotidien des risques connus et perçus comme inévitables²⁰. D'après les propos recueillis, d'une certaine manière, le marin connaît les risques qu'il prend et s'en protéger est perçu comme ne servant pas à grand chose. Le VFI est alors présenté comme *« encombrant »* et *« mal étudié »*, pour citer Yvan, patron pêcheur embarqué à la petite pêche (au filet).

▶ Bruno, 49 ans, embarqué à la pêche côtière, indique : *« Nous, on s'engueule avec mon patron : « **Porte ton VFI sinon je ramasse 1500 euros d'amende** ». **Bon, et puis lui le porte pas ! (rire)**. Et puis l'été, le port de ***, c'est pas trop touristique, mais il y en a*

20 Cru D., Dejours C., 1983, "Les savoir-faire de prudence dans les métiers du bâtiment. Nouvelle contribution de la psychologie du travail à l'analyse des accidents et de la prévention dans le bâtiment", Genève, *Les cahiers médicaux sociaux* n°3, (p 239 - 247).

quand même, ils partent en mer avec des mioches et tout, personne ne porte rien du tout, ils connaissent rien à la mer, on leur dit rien. Ça c'est con ! C'est à eux qu'il faut faire porter des VFI, c'est pas à nous, **nous on est professionnels, on sait où on navigue, on sait quoi faire s'il y a un pet, c'est notre métier.** »

- Vous portez les équipements ?
- Oui, je le porte, parce qu'il [le patron] me casse les pieds.
- Et il y a des contrôles régulièrement ?
- Non, jamais, sauf si t'es perdu, si tu tombes à l'eau. Enfin, **le gars, il a son VFI, on ramasse le corps, il est mort de froid. Je crois qu'il vaut mieux mourir noyé.** L'eau en nord-Ecosse, elle n'est pas à 20°.
- Ah, c'est terrible. Peut-être en côtière, c'est plus facile de s'en sortir ?
- Non, non. Si tu tombes la nuit, c'est fichu, la tête d'un mec, sur les vagues, s'il y a du mauvais temps, faut pas se leurrer.

► Ronan, jeune marin né en 1980, qui travaille à la pêche au large et à la pêche côtière, indique : « **Les gilets, c'est obligatoire, mais on les porte pas toujours, hein, parce que dès qu'on voit les gendarmes, on les porte vite fait sinon, on les met pas. C'est gênant moi, je sais que le jour où je me suis noyé, je l'avais mais c'est gênant quoi. Faudrait que ça soit attaché par en dessous, faudrait moins de volume.** » (le parcours de Ronan est retracé chapitre 7)

► Mickaël a failli se noyer alors qu'il travaillait sur un caseyeur, activité saisonnière complémentaire de la grande pêche où il était embarqué le reste du temps :

- Tout le monde parle d'être attaché, de mettre des gilets flottants et puis ... **Moi, je ne sais pas nager. Aujourd'hui ils nous obligent à mettre un gilet VFI, qui ne sert à rien.** Si vous tombez à l'eau, ça ne vous sauve pas.*
- Et vous ne savez pas nager ?
 - En 95, je suis tombé à l'eau, j'ai failli me noyer, j'ai coulé 5 ou 6 fois, c'est *** le skipper, qui fait la course du rhum, ben lui, il avait un bateau et il faisait les crabes aussi, il faisait les courses sur son temps libre. Et bien j'étais avec lui, c'est lui qui m'a sauvé la vie. Je serais mort depuis 95.

► Le récit de Jacques montre l'organisation de la sécurité à bord, pour ce caseyeur **travaillant seul sur son navire**. On constate qu'il a mis en place un dispositif technique lui permettant de travailler seul, de façon sécurisée ... dans la mesure où les conditions météorologiques sont favorables toutefois. Ses propos sur **les bottes**, utiles pour ne pas avoir les pieds mouillés mais potentiellement dangereuses en cas de chute à la mer, sont également éclairant sur la difficile intégration des enjeux de sécurité au travail au quotidien.

- Et quand vous mettez les casiers à l'eau, le bateau avance (acquiesce). Donc il avance sans pilote et vous êtes à l'arrière ?
- Non, côté. Je l'avais équipé pour qu'ils partent les uns après les autres.
- C'est votre bricolage, c'est vous qui avez conçu un système ?

- *Oui, ce n'est pas moi qui l'a construit mais c'est moi qui l'ai inventé pour le bateau. Je jette la première bouée et le premier grappin et ça part tout seul, je suis à la barre ensuite, je n'ai qu'à regarder l'appareil et mettre un petit coup de temps en temps.*
- *Donc c'est sécurisant ... Sauf quand il y a des nœuds [allusion à l'ATM subi en 2009. [voir §3.1.1]*
- *Sa femme : Oui, et puis il ne faut pas se prendre les pieds dans les bouts.*
- *Jacques : Le mauvais temps, c'est ça. Parce qu'il y a de l'eau qui arrive sur le pont, ça repart, ça arrive à emmêler les bouts, alors les casiers partent des fois 2 ou 3 ensemble. Faut avoir l'œil, on arrive vite pour tirer un peu dessus, lâcher la barre, hop, tirer un coup, revenir vite à la barre.*
- *Lâcher la barre, ça veut dire arrêter les gaz ?*
- *Ralentir disons. Le bateau avance quand même. Mais bon, tout ça s'acquière avec le temps.*
- *Et vous avez un gilet de sauvetage ? Vous êtes attaché à un harnais ? Des équipements de sécurité ?*
- ***Etant tout seul, je n'étais pas pour, on n'est pas libre de nos mouvements, alors maintenant, ils en font des bien, mais ça a un coût, ceux avec les petites bouteilles de gaz.***
- *A flottabilité intégrée ?*
- ***Oui, maintenant ils nous obligent à mettre un bombard ou canot de sauvetage mais bon ils partent pas toujours quand le bateau coule.***
- *Sa femme : On a obligation, tu en as mis un en 2006 exactement. Tu te rappelles, tu as vendu le bateau et on devait toucher une subvention.*
- *Vous ne l'avez pas eue ?*
- *Sa femme : Non, on n'avait pas le droit puisque le bateau on l'avait vendu. Le gars qui a acheté le bateau, il n'a pas eu la subvention mais il a eu le canot avec, 15000 francs quand même.*
- *Jacques : Avant le canot, on avait un espèce d'engin flottant où on pouvait être trois à se tenir avec des cordes dessus.*
- *Et sinon, vous avez des chaussures ?*
- *Non, des bottes. Alors un jour un p'tit gamin qui me dit « Monsieur, c'est pas bien prudent d'avoir les bottes sur un bateau, imaginons que vous tombez à l'eau ». Je lui dis « Mais je vais avoir les pieds mouillés si je ne mets pas de bottes et puis je peux me faire mordre les doigts de pied par les homards » (rire). **Mais il a raison, en botte sur un bateau, les grappins ils font 25-30 kilos ... »***

► Thierry, alors embarqué à la pêche côtière, s'est gravement coupé le tendon de la main alors qu'il était occupé à une tâche de ramendage, activité connue et habituelle. La coupure, grave, entraînera un arrêt de travail de trois mois et demi. La description de l'accident fournie par Thierry montre la façon dont le **risque de coupure**, au ramendage, est vécu comme inéluctable, cette activité étant effectuée **sans gants** :

C'était à la côtière en détapant un cul de chalut.

- *Qu'est-ce qui s'est passé ?*

- *Accident du travail, 3 mois d'arrêt.*

- *Pouvez-vous nous dire comment c'est passé ?*

- *A défaire ce qu'on appelle un cul de chalut, la poche et on a sur les côtés ce qu'on appelle des illières, ce sont des gros boudins qu'on saucissonne de maille, pour maintenir la poche pour pas qu'elle éclate, faut bien la saucissonner, ce sont des illières. Et donc il y avait un cul de chalut à détapier, à défaire.*

- *Donc détapier, c'est défaire, et un cul de chalut, il est plein de poisson ?*

- *Non, le cul de chalut, c'est la poche à la fin, c'est une épuisette où que c'est qu'on ferme pour que le poisson se bloque dedans.*

- *D'accord et donc là vous ouvrez avec les illières ?*

- *Non, les illières, c'est (prend un papier et un crayon et dessine), ce sont des mailles qui sont assemblées ensemble pour que ça tienne, on les coud ensemble, ça reste solide*

par rapport à la charge qui pourrait y avoir dedans, et comme ce sont des grosses mailles au niveau du cul du chalut, pour bien tenir comme c'est ça qui traîne. Et donc en défaisant ça, au couteau, pah, coupé le tendon. 3 mois et demi.

- Et ça c'est fréquent des coupures comme ça ?

- *Oui, j'en ai une autre ici* (montre sa main).

- En faisant la même chose ?

- *Ramendage, n'importe quoi, les doigts.*

- **Vous avez des gants ?**

- ***Oui, mais on ne peut pas travailler avec. Et un couteau qui coupe pas, il n'y a rien de plus dangereux.***

- **Pas de gants au ramendage ?**

- ***Jamais, il faut sortir la maille.***

- Et là, vous vous êtes coupé le tendon ...

- *Voilà, je gueulais, je mettais mon pied pour tirer sur la toile, le couteau, comme c'est rempli de sable, il finit par ne plus couper, on insiste un petit coup et pouh !*

► Sébastien, 41 ans, s'est coupé le doigt il y a plusieurs années à la petite pêche à la sardine. Dans un contexte de mauvais temps, son doigt est « *passé dans la poupée* », partie du navire utilisée pour « *remonter le filet avec un bout* ». Le doigt s'est coincé et la blessure a nécessité par la suite plusieurs greffes de peau. Alors que nous lui demandions s'il aurait été possible qu'il porte des gants pour protéger ses doigts. Il nous a répondu : « ***Non, non, ça n'aurait rien changé, on aurait récupéré le bout de doigt, mais tant qu'il n'y a pas les phalanges d'enlevées, ils ne récupèrent pas, le gant n'aurait rien changé. Un accident, ça se passe tellement vite que le temps de réaction n'est pas le bon, des fois.*** »

► Jean, qui s'est fracturé le pied en recevant un câble dessus, nous indique que, selon lui, **les chaussures ne sont pas adaptées** pour les conditions à la **grande pêche** (température trop élevée). Outre les chaussures, il se montre par ailleurs critique sur l'utilité des vêtements de travail à flottabilité intégrée, portés davantage pour éviter une sanction de l'armement lors d'un contrôle que dans un souci de prévention :

Les fractures de pied, de main, c'est quand même important, ce sont de grosses blessures. Est-ce qu'on peut se dire qu'il y a des chaussures qui ne sont pas adaptées ? Enfin je ne sais pas, c'est plus en terme de ...

- ***Oh, les chaussures de sécurité, c'est pas terrible.***

- **Vous en avez à bord ?**

- ***Oui, mais la plupart du temps on les met pas. Vous êtes à 40°, avec des chaussures de sécurité, les pieds, ils sont pourris arrivé le soir !***

Sa femme : Non, ils ne les mettent pas, c'est une histoire de confort personnel.

- Il y a des consignes et des règles, et des équipements finalement ?

- ***Nos équipements, on les met juste quand il y a quelqu'un de l'armement qui vient à bord. Autrement, c'est vraiment pas adapté. Sur les chalutiers, c'était pareil, ils nous ont fait, ils nous ont sorti un ciré flottant, mais c'était vraiment pas adapté pour travailler, pour faire ce métier-là. C'était juste bon pour dès que vous tombiez à l'eau mais pas pour travailler, vous aviez l'équivalent d'un gilet de sauvetage sur vous, et puis il fait toujours trop chaud.***

- Les vêtements de travail à flottabilité intégrée, c'est ça (acquiesce), ça moi j'ai vu beaucoup de fascicules qui vantent ça, on dit que ça sauve des vies.

- *Oui, c'était obligatoire. Ça sauve des vies, moi, je veux bien, récupérer le corps oui, mais sauver des vies, je ne suis pas sûr. Parce que l'eau à 0° en mer du Nord, vous restez pas longtemps. Et comme il fait toujours mauvais, le temps que le bateau fasse demi-tour ...*

(...)

Sa femme : Les marins sont un peu kamikazes. Il faut partir sans penser. Moi je regardais un documentaire sur la pêche au chalut, c'est impressionnant. Ça a été fait sur son bateau, il y avait une vidéo, mauvais temps, ils pêchaient, remontaient le chalut, on voyait une vague, on se disait, elle passe, et elle l'emmène

- Il n'y a pas un harnais quand vous êtes sur le pont ?

- *Le problème, c'est que les harnais, on a déjà essayé, c'est impossible. Parce qu'un harnais, si vous avez besoin de courir, vous ne pouvez pas, sauf si vous avez, je sais pas, 50 mètres de fil derrière vous. Si vous avez 5 mètres et que vous avez besoin de courir.*

- **Et jamais vous n'aviez l'équipement de flottabilité intégrée ?**

- **Jamais.**

- **Et vos collègues non plus ?**

- **Jamais, on leur a toujours dit que c'était gaspiller de l'argent.(...)**

- L'idéal, ce serait quand même de trouver un équipement de sécurité qui soit compatible avec le travail. Ce serait mieux que rien du tout.

- *Oui, mais ils vont vous dire que si vous tombez à l'eau à 0°, il faut que la combinaison soit aussi, fasse combinaison de survie et ça, c'est pas possible.*

Chapitre 4 - Analyse des récits sur la reconnaissance et la prise en charge des AT/MP

Les connaissances statistiques sur les accidents du travail maritime et maladies professionnelles sont fondées sur les atteintes reconnues institutionnellement (Daubas-Letourneux, 2011). Un autre objectif de l'enquête qualitative visait à observer l'amont de la donnée statistique en quelque sorte, en questionnant les **conditions de reconnaissance, de prise en charge, et donc de mise en visibilité des atteintes à la santé liées au travail**.

Après un rappel sur le dispositif de prise en charge des accidents du travail et maladies professionnelles dans le secteur maritime (§ 4.1), nous montrerons que les atteintes à la santé d'origine professionnelles sont, dans l'enquête, globalement bien prises en charge (§ 4.2). Toutefois, des difficultés et des limites peuvent être pointées : situations de tensions autour de l'indemnisation (§ 4.3), invisibilité d'atteintes non déclarées en ATM ou en MP (§ 4.4) et absence d'accompagnement après des accidents particulièrement traumatisants (§ 4.5).

4.1- Un régime spécial de Sécurité sociale

Le régime de Sécurité sociale des marins est présenté comme le plus ancien des régimes de protection sociale²¹. "Le droit social des gens de mer s'est constitué dans des cadres nationaux, au cours du XVII^{ème} siècle, à la suite des coutumes développées au Moyen-Age. L'État, protecteur de ses intérêts et des Gens de mer, a assumé une fonction tutélaire ; il enregistre les marins, autrefois par l'inscription maritime, aujourd'hui par une immatriculation, reconnaît leur aptitude professionnelle ; il vise les contrats d'engagement lors de l'établissement des rôles d'équipage, assure l'information préalable sur la durée et le contenu des contrats, contrôle leur légalité ; il a mis en place une protection sociale spécifique, qui perdure en France dans le cadre de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM)" (Chaumette, 2009). Le régime de Sécurité sociale des marins est un régime spécial, au sens de l'article L 711.1 du code de la Sécurité sociale.

21 Cette partie reprend des extraits du rapport réalisé en 2011 pour la DIRECCTE de Bretagne, dans le cadre de la première phase de l'étude sociologique pluri-annuelle (Daubas-Letourneux, 2011).

Les prestations versées par l'ENIM à un marin victime d'un accident ou d'une maladie sont soumises à une qualification préalable du risque auquel l'atteinte est associée. La procédure de qualification initiale du risque permet de déterminer la branche d'assurance dans laquelle les prestations seront prises en charge par l'ENIM. Quatre branches d'assurance existent à l'ENIM (Instruction ENIM n° 11 du 29 octobre 2010) :

- L'accident du travail maritime (ATM)
- La maladie professionnelle (MP)
- La maladie cours navigation (MCN). En l'absence de textes propres à l'ENIM définissant la MCN, on considère par analogie à l'article 79 du Code du travail maritime²² que toute maladie survenue pendant l'embarquement du marin après que le navire a quitté le port constitue une MCN. Deux exceptions cependant : les maladies chroniques et les maladies n'entraînant pas le débarquement du marin.
- La maladie hors navigation (MHN), qui est définie quand ce n'est pas de l'ATM ou de la MP ni de la MCN.

Le régime spécial de Sécurité sociale des marins ne comporte pas de branche « AT/MP » spécifiquement rattachés aux risques professionnels, comme c'est le cas dans le régime général, mutualisant ainsi le coût des ATM et des maladies professionnelles parmi l'ensemble des autres charges financières du régime.

4.1.1- La reconnaissance des accidents du travail maritime

La reconnaissance juridique et la prise en charge des accidents du travail, repose sur le principe de l'assurance : le droit des accidentés à faire reconnaître et indemniser l'accident dont ils ont été victimes ne découle pas du droit civil – construit sur la notion de faute, de responsabilité de celui qui l'a commise et d'obligation d'indemnisation totale pour la victime – mais de celui des assurances, construit sur la notion de risque. Inscrit dans la loi du 9 avril 1898 sur l'indemnisation des accidents du travail, ce principe assurantiel pose ainsi que, du fait de la reconnaissance en amont d'un "risque professionnel" inhérent à chaque situation de travail, tout accident survenu dans le cadre du travail ouvre, pour l'accidenté, un droit à des réparations forfaitaires sans que celui-ci ait à apporter la preuve de la faute du ou des responsables de l'accident – et sans que se pose le problème de l'indemnisation lorsque la cause de l'accident n'est pas décelable ou en cas de faute personnelle non intentionnelle

²² Remplacé par L5542-21 et suivants dans le nouveau Code des transports (cf. ordonnance 2010-1307).

(Ewald, 1986 ; Hesse, 1998). On passe ainsi du principe de causalité à la présomption d'imputabilité : tout accident survenu dans le cadre du travail est imputable au risque professionnel lié à la situation de travail et doit donc à ce titre être réparé.

Le principe d'indemnisation des victimes d'accidents du travail instauré par la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail à terre sera suivi, pour le domaine maritime, par les lois des 21 avril 1898 et 19 décembre 1905, instituant la caisse de prévoyance des marins français. Celle-ci accorde aux marins et à leurs ayant-droits des indemnités compensatrices de salaires et des pensions, "après qu'a cessé l'obligation de l'armateur de payer le salaire et à la condition qu'il s'agisse d'un accident ou d'une maladie se rattachant par son origine, à un risque de la profession de marin".

Le Décret du 17 juin 1938 modifié relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins est le texte de référence concernant les accidents du travail maritime. L'article 9 du Titre 2 en précise la définition : L'accident professionnel [accident de travail] s'entend d'un événement imprévisible et soudain, survenu au cours ou à l'occasion du travail afférent au métier de marin et entraînant, pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux."

On retrouve dans cette définition les caractéristiques précisées dans le Code de la Sécurité sociale pour les accidents du travail survenant dans le domaine terrestre²³, à l'exception du lien de subordination, notion non pertinente dans le domaine maritime, puisque la seule qualité de marin (travailleur affilié au régime spécial de l'ENIM) suffit, quel que soit le statut (employeur / salarié) de ce dernier. Sous la définition de l'accident du travail maritime, P. Chaumette, professeur de droit à l'Université de Nantes, précise que "*la notion d'accident professionnel recouvre des situations diverses, notamment les accidents survenus à bord du navire, les accidents de trajet, qui engendrent les obligations armatoriales. Elle concerne également les accidents de travail terrestre survenus à un marin, lors d'un travail terrestre entre deux embarquements, lors d'un détachement comme sédentaire de l'armement ou au sein des sociétés de classification*²⁴. Dans ces cas, le marin échappe au Code du travail maritime pour relever du Code du travail. Mais il conserve son statut social, son affiliation à l'ENIM. Il en est de même pour le marin affecté à une plateforme de forage ou d'exploitation, ensemble immobilisé, non assimilable à un navire. Il est directement pris en charge par la Caisse générale de prévoyance." (Chaumette, 2009).

23 Le Code de la Sécurité sociale (Art. L. 411.1) définit l'accident du travail comme suit : « Est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail à toute personne salariée ou travaillant, à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chefs d'entreprise ». Sous cette définition, l'accident du travail doit répondre aux deux caractéristiques suivantes : être un "*fait accidentel*", c'est-à-dire une "*action soudaine*" entraînant une "*lésion corporelle*" ; être "*en relation avec le travail*", ce qui implique "*l'existence d'un lien de subordination* au moment de l'accident" et la "*survenance de l'accident en temps et lieu de travail*".

24 P. Chaumette, « La dispersion du contentieux du travail maritime », ADMA, université de Nantes, 1985, t. VIII, pp. 155-183 (cité dans Chaumette, 2009).

L'article 9 et les suivants du Décret du 17 juin 1938 modifié précisent le circuit de signalement et les modalités de prise en charge des accidents du travail maritime :

Article 9

L'accident doit être immédiatement constaté par un rapport de l'employeur, du capitaine ou du patron. Ce rapport, auquel est joint un certificat médical décrivant l'état de santé du marin, est remis à l'autorité maritime ou consulaire du lieu de travail, du lieu de mouillage ou du premier port où aborde le navire.

A défaut de production de ce rapport, si l'origine professionnelle de l'accident est établie, les prestations dues en exécution des dispositions ci-après pourront être mises à la charge de l'armateur. (...)

Article 10

Le marin victime d'un accident professionnel est assisté, dans les conditions indiquées ci-après, par la caisse générale de prévoyance, à compter du jour où ont cessé, en application de l'article 3, les obligations de l'armateur à son égard.

Article 11

La caisse prend en charge, selon le tarif et dans les conditions prévues pour les accidents du travail à terre :

- *Les frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et accessoires ;*
- *La fourniture, la réparation et le renouvellement des appareils de prothèse et d'orthopédie nécessités par l'infirmité résultant de l'accident ;*
- *La réparation ou le remplacement de ceux que l'accident a rendus inutilisables ;*
- *Les frais de transport de la victime à l'établissement hospitalier.*
- *Elle prend également en charge, dans les conditions fixées par son règlement intérieur, les frais nécessités par la réadaptation fonctionnelle, la rééducation professionnelle et le reclassement de la victime de l'accident.*

Le rapport d'accident mentionné à l'article 9 doit se faire sur un formulaire-type, le "rapport de blessure, maladie ou décès", communément appelé "CGP 102" ou "feuille rose". C'est sur la base de ce document que le travail de qualification du risque s'opère. Jusqu'au 31 octobre 2010, le texte juridique de référence concernant la qualification du risque était la Circulaire ENIM n° 2007-52 du 18 septembre 2007 relative au service du contrôle médical de l'Etablissement national des invalides de la marine. Cette circulaire disposait que la qualification administrative du risque (en ATM, MCN ou MHN) relevait des services déconcentrés de l'Etat chargés de la mer (service "Gens de mer-ENIM" des quartiers, devenu DML), après avis le cas échéant du médecin conseil de l'ENIM, chargé de la qualification médicale du risque.

Le Décret n° 2010-1009 portant sur l'organisation administrative et financière de l'Etablissement national des invalides de la marine (publié au Journal officiel du 1^{er} septembre 2010), qui institue le changement de statut de l'ENIM – qui devient un établissement public administratif, dirigé par un conseil d'administration (il était auparavant une Direction d'administration centrale) – est venu fixer "un nouveau cadre juridique de

relations de travail" entre l'ENIM et les services déconcentrés chargés des Affaires maritimes. Si ce nouveau cadre de coopération "s'inscrit dans la continuité" de celle déjà engagée, on note cependant un changement important concernant notre objet : à compter du 1^{er} novembre 2010, c'est dorénavant l'ENIM, via ses Centres de liquidation des prestations (CLP), qui prend la décision de qualification du risque. Le service de l'Etat chargé de la mer a un rôle de proposition concernant la branche d'assurance à saisir. L'Instruction ENIM n° 11 du 29 octobre 2010 relative à la qualification du risque (ATM - MCN – MHN) présente de façon détaillée la répartition des rôles entre les deux institutions. La convention DAM-ENIM du 21 octobre 2010 acte ce nouveau mode de coopération entre l'ENIM, "qui ne dispose pas d'implantation territoriales sur le littoral" – l'organisation de ses CLP ne suit pas une logique régionale – et la DAM et ses services déconcentrés à l'échelon départemental (la (délégation à la mer et au littoral (DML), au sein de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM)) .

4.1.2- La reconnaissance des maladies professionnelles maritimes

La notion de "maladie professionnelle maritime" est une notion récente, apparue avec le Décret n° 99-542 du 28 juin 1999 modifiant le décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins en ce qui concerne la prise en charge des prestations de l'assurance accident et de l'assurance maladie. Cette évolution est liée au fort retentissement des maladies professionnelles liées à l'exposition à l'amiante. Le caractère tardif de la prise en compte de la notion de maladie professionnelle dans le domaine maritime (la notion légale de maladie professionnelle a été instituée en France par la loi du 25 octobre 1919) s'explique par les spécificités du régime spécial des marins qui, sous certaines conditions, permettait de prendre en charge les marins affectés de pathologies professionnelles :

"Traditionnellement la notion de maladie professionnelle était à peu près inconnue du secteur maritime. L'article 79 du code du travail maritime²⁵ concerne le marin blessé au service du navire ou tombant malade pendant le cours de son embarquement, après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué. L'intervention de la Caisse générale de prévoyance a été étendue en 1938 au-delà des seuls risques maritimes, dans la logique des assurances sociales. Il convient donc d'identifier les maladies survenues en cours de navigation et celles survenues en dehors de la navigation. Au-delà de la consolidation de son état de santé ou du délai de trois ans de prise en charge par les prestations maladie, le marin pouvait bénéficier d'une pension d'invalidité, cumulable après 55 ans avec une pension de retraite d'ancienneté, dans la mesure où la maladie invalidante avait son origine dans un risque professionnel maritime. Encore faut-il que l'invalidité trouve sa source dans le risque professionnel

25 Remplacé par L5542-21 et suivants dans le nouveau Code des transports (cf. ordonnance 2010-1307).

maritime et atteigne, à elle seule, le seuil des deux tiers exigé pour l'octroi de la pension d'invalidité. Le cumul n'est pas admis si le risque maritime n'est qu'une circonstance aggravante de l'affection."
(Chaumette, 2007)

Par le décret n° 99-542, les marins atteints de maladies professionnelles peuvent prétendre à une indemnisation identique à celle prévue en cas d'accident du travail maritime. Trois voies de reconnaissance sont prévues (Art. 21-4 du Décret n° 99-542) :

- "Est considérée comme ayant son origine dans un risque professionnel la maladie essentiellement et directement causée par l'exercice d'une activité entraînant affiliation au régime de sécurité sociale des marins et provoquant soit le décès de la victime, soit une incapacité physique permanente.
- Sont également considérés comme ayant leur origine dans un risque professionnel l'invalidité ou le décès résultant d'une maladie qui n'a pas pu être traitée de façon appropriée à bord, en raison des conditions de navigation.
- Les maladies mentionnées aux tableaux prévus à l'[article L. 461-2](#) du code de la sécurité sociale sont présumées trouver leur origine dans un risque professionnel dès lors qu'est établi, par le Conseil supérieur de santé, le lien avec l'exercice d'une activité entraînant affiliation au régime de sécurité sociale des marins. Dans ce cas, les durées d'exposition au risque et les délais de prise en charge définis par ces tableaux s'appliquent au régime des marins."

La procédure de déclaration et de reconnaissance des maladies professionnelles maritimes est moins connue des différents acteurs rencontrés. Sur le site Internet de l'ENIM, il n'y a d'ailleurs pas de rubrique consacrée aux maladies professionnelles maritimes, alors qu'il en existe une pour les accidents du travail maritime. P. Chaumette présente les différentes étapes de la reconnaissance des maladies professionnelles maritimes (encadré ci-dessous).

Les procédures de reconnaissance des maladies professionnelles maritimes
(Chaumette, 2007)

La demande de reconnaissance

Le marin doit adresser au service déconcentré des affaires maritimes la déclaration de maladie professionnelle, imprimé CGP 103 provisoirement, deux exemplaires du certificat médical décrivant avec précision sa maladie.

La date du certificat médical constitue la date à laquelle l'assuré est informé du lien possible entre sa maladie et son activité professionnelle, sauf si sa maladie est survenue en cours de navigation ; dans ce cas, l'assuré peut être pris en charge au titre du risque « maladie professionnelle » à compter de la date de son débarquement.

Si l'assuré est décédé avant d'avoir pu demander la reconnaissance du caractère professionnel de sa maladie, il appartient à ses ayants droit de présenter la demande de reconnaissance. Les ayants droit doivent fournir à l'appui de leur demande un certificat médical établissant les causes du décès de l'assuré.

Les procédures

* Une première procédure de reconnaissance concerne les **assurés non consolidés**, en arrêt de travail. La décision de consolidation dépend du médecin conseil de la caisse d'assurance-maladie ; elle est notifiée à l'assuré par le chef de centre de liquidation compétent.

Un dossier administratif est établi par le service des affaires maritimes, comprenant :

- la demande de l'assuré, provisoirement le verso de l'imprimé CGP 103, la fiche signée de renseignements administratifs,
- un relevé de navigation CAAM,
- un avis du médecin des gens de mer ; sous pli cacheté, quant aux caractéristiques de l'affection (le médecin des gens de mer peut prescrire des examens complémentaires), quant au lien de causalité direct entre l'affection et l'activité professionnelle, lorsque la maladie n'est pas mentionnée dans les tableaux du code de la sécurité sociale.

Le dossier administratif, accompagné du dossier médical sous pli confidentiel, est transmis par le

service des affaires maritimes au bureau de la CGP à Paris, qui vérifie les délais de prise en charge, les durées d'exposition, pour les maladies inscrites aux tableaux. Éventuellement, il établit une décision de rejet indiquant les voies de recours, ou il transmet le dossier au conseil supérieur de la santé (CSS). Celui-ci peut demander une expertise.

Au vu de l'avis du CSS, une décision de rejet ou de reconnaissance du caractère professionnel de la maladie est établie.

* Une seconde procédure concerne les **assurés consolidés** qui sollicitent une pension d'invalidité pour maladie professionnelle. La circulaire distingue la procédure de concession initiale de la pension, les aggravations conduisant à une révision des pensions. Le médecin des gens de mer établit un GM 59 et émet un avis sur le caractère professionnel de la maladie et le taux d'incapacité physique permanente (IPP).

* Concernant un **assuré décédé**, c'est-à-dire une demande de pension de réversion et d'allocation décès, la circulaire détaille la procédure applicable.

4.2 – Des atteintes bien prises en charge globalement dans l'enquête

D'une façon générale, le régime spécial des marins est présenté comme plus avantageux que celui de la MSA ou du régime général par les marins ayant pu opérer la comparaison (avec leurs proches ou eux-mêmes ayant été affilié à la MSA ou au régime général avant de devenir marins). Ceci se traduit par un sentiment de satisfaction exprimé par certains marins rencontrés. Ainsi, Brigitte, salariée en conchyliculture affiliée MSA avant de devenir marin pêche à pied indique-t-elle : « *Le régime de la marine est pas mal. Parce*

que mon relevé de carrière MSA, ça compte rien. Et puis les cotisations sont chères à la MSA. Non, c'est pas intéressant du tout. »

Pour les accidents du travail graves, nécessitant un arrêt de travail et des soins, l'enquête qualitative a pu montrer le caractère relativement automatique du rapport de blessure et de la prise en charge en ATM par l'ENIM. De la même manière, les cas de maladies professionnelles reconnues observés dans l'enquête montrent un bon fonctionnement du processus de prise en charge, même si la procédure est parfois longue.

4.2.1- Accidents du travail maritime reconnus

Dans l'ensemble, l'enquête a montré une bonne prise en charge des accidents du travail maritime. Lorsque la blessure est importante, le rapport de blessure est aussitôt fait par le patron (sauf demande explicite du marin blessé nous y revenons au paragraphe 4.4.1) et aucun récit n'a mentionné de difficulté de reconnaissance une fois le rapport de blessure établi et transmis.

L'absence d'une branche spécifique sur les atteintes reconnues d'origine professionnelle dans l'organisation du régime de Sécurité sociale des marins – et donc le fait que le financement du « coût » des accidents du travail soit mutualisé, et non calculé au prorata des sinistres survenus par armement – est sans doute à rappeler dans cette automaticité de la déclaration et de la reconnaissance des accidents du travail maritime. Nous revenons sur trois exemples qui, dans le domaine terrestre, auraient pu paraître litigieux comme l'a montré une enquête sociologique réalisée pour le ministère du travail auprès d'accidentés du régime général (Daubas-Letourneux, 2005).

► Dans l'enquête, les deux accidents survenus à Jean à la grande pêche, sur un thonier, alors qu'il était allé de son propre chef faire une tâche qu'il n'aurait pas dû faire en tant que maître d'équipage n'ont pas entraîné de problème en terme de déclaration en ATM. Dans le domaine terrestre, un accident du travail survenu alors que le salarié a dérogé aux consignes pourrait faire l'objet d'une contestation de l'employeur.

► Denis, 57 ans, salarié dans une entreprise ostréicole affilié à l'ENIM depuis 2002, décrit l'accident du travail maritime dont il a été victime en 2011. La douleur musculaire n'a

été ressentie qu'une fois le travail terminé. Cependant, l'accident a été déclaré et reconnu sans difficulté au titre des ATM :

*Nous, on trie à terre les conteneurs qui arrivent : 20 conteneurs par heure, avec 200 kilos d'huîtres par conteneur. On a une chaîne, c'est mécanisé. Moi, je m'occupe de la chaîne. Je vais jamais draguer. Mais je vais aussi sur l'eau, quand on va retourner les poches. Mon accident du travail, je l'ai eu là. J'ai jamais eu d'accidents, en fin de compte. **Je me suis fait une déchirure musculaire. Ça a été reconnu en accident.** Parce que la marée était finie, on était échoués, on ne pouvait pas partir. Et j'ai voulu m'asseoir sur le ponton en attendant, et j'ai senti quelque chose, et je n'ai pas pu me relever. J'ai pu me relever quand même, mais difficilement. J'ai fait un lumbago et une déchirure musculaire avec.*

- Vous aviez fait un mouvement ?

*- J'ai rien senti. **C'est même pas en travaillant, on avait fini. Je fumais une cigarette, j'ai voulu m'asseoir sur le ponton, ça a bloqué.** C'est un peu passé, on est rentré, on était en week-end après et je devais travailler le samedi, on devait aller à la marée. Mais **quand j'ai voulu me lever le samedi matin à 10 heures, je ne pouvais plus. C'était chaud le vendredi.** J'étais seul, j'ai attendu que le week-end passe, le lundi je suis allé voir le toubib et il m'a dit « lumbago et déchirure musculaire ». Il a mis accident de travail, il m'a dit de revenir dans 10 jours. J'ai eu 3 semaines d'arrêt. **Le patron n'avait pas vu, il a demandé aux gars et puis il a fait un rapport.** Mais j'ai rien entendu craquer, rien, j'avais mal au dos, comme toujours, j'ai pas trop prêté attention.*

Il arrive que la distinction entre accident du travail et maladie professionnelle soit mince.

► C'est le cas de Jacques, atteint d'une lombosciatique alors qu'il relevait ses casiers seul sur son navire (voir chapitre 3), qui nous dit ainsi :

- Et ça a été reconnu en accident ?

- Oui, parce qu'il y a eu une chute sur le pont mais autrement ça correspond à une maladie professionnelle, parce que vous voyez bien, relever les casiers ...

- C'est une maladie professionnelle donc ?

- Non, non, mais ça aurait pu le faire aussi, mais là, ça revient au même.

4.2.2- Maladies professionnelles reconnues

Le circuit de reconnaissance d'une pathologie au titre des maladies professionnelles dans le secteur maritime est proche du circuit existant dans le secteur terrestre : le point de départ est un certificat médical initial de maladie professionnelle, signé du médecin traitant ou du médecin des gens de mer. La demande est ensuite adressée à l'ENIM, qui la transmet au Conseil supérieur de santé (CSS)²⁶

Dans l'enquête, quatre personnes sont atteintes de maladies professionnelles reconnues et prises en charge à ce titre par l'ENIM.

²⁶ "Le **Conseil supérieur de santé** (CSS) est une instance de décision qui, après avis des commissions spéciales de visite, détermine les taux de toutes les pensions d'invalidité accident, maladie ou maladie professionnelle dont vont bénéficier les assurés. Trois médecins indépendants du monde maritime, des représentants de l'ENIM, des gens de mer et des services des affaires maritimes ainsi que des marins la composent et se réunissent chaque mois. Toutes décisions étant susceptibles de recours, le service du contrôle médical gère tous les contentieux et en assure le secrétariat. » www.enim.eu

Les deux femmes rencontrées dans l'enquête, Brigitte et Catherine, sont atteintes de maladies professionnelles reconnues. Toutes deux souffrent de troubles musculo-squelettiques reflétant une usure physique liée à la pénibilité de leur métier (répétitivité des tâches, charges lourdes ...)

► Brigitte, 57 ans, travaillant à son compte à la pêche à pied, a été opérée du canal carpien aux deux mains, en 2009 et 2010. La prise en charge au titre des maladies professionnelles, plus rapide la seconde fois que la première, n'a pas posé problème. Elle souffre également de dorsalgies et nous indique que cela est pris en charge comme maladie professionnelle.

Et comment c'est arrivé ? Vous aviez une douleur depuis plusieurs années ?

*Ça a commencé ... D'ailleurs, la première main, j'ai mis plus de temps à m'en remettre parce que j'ai attendu trop longtemps. **Ça a commencé, j'ai eu plein de fourmis, plein de fourmis. Et puis j'avais plus de force, j'avais plus de force. Je suis allée voir, pas mon médecin traitant, le rhumatologue. Et puis bon, une infiltration, 2 infiltrations***

...

- Le rhumatologue a fait le lien avec votre travail ?

Son mari : *Ils savent pas. C'est pas connu.*

Brigitte : **C'est un métier dur, physique. Répétitif. Et quand on ramasse, les palourdes elles sont sales, pleines de vase. Donc on les met dans un seau.**

- Il y a beaucoup de manutention ?

- **Beaucoup de manutention. Très physique.**

Son mari : *Surtout pour les femmes.*

Brigitte : *Même pour les hommes. (...) Alors donc j'ai été opérée de la première main [la main gauche], et le jour où j'ai repris, ça a été la main droite : plein de fourmis ! Alors que je sentais rien avant. C'est drôle hein ! Mais à l'hôpital, on m'avait dit "à la prochaine" ! J'avais dit "Pourquoi vous dites ça ?" elle me dit "**Généralement, quand il y a eu une main, généralement, il y a les deux**". Eh ben elle avait raison. Et le jour où j'ai recommencé, j'ai pas résisté ... Mais la main droite c'est bien passé. Opérée en novembre [2010], reprise en mars [2011]. Entre temps, j'ai fait une calcification de l'épaule. Pendant que j'étais en arrêt.*

- Et là, c'est quoi ? ça se rigidifie ?

- *Je sais pas. Mais là, ça n'a rien à voir avec le travail. Je sais pas, c'est un problème dû aux femmes après 40 ans. **J'ai eu aussi des problèmes de tendinite. J'ai été en arrêt maladie professionnelle à cause de tendinite.***

► Catherine, 52 ans, salariée dans une entreprise ostréicole depuis 1999, a travaillé auparavant chez un maraîcher, puis a été patron à la pêche à la palourde de 1992 à 1999. Elle souffre de **tendinites aux deux coudes, reconnues en maladie professionnelle** en 2011. La description de son travail met en avant une pénibilité importante, liée à sa pathologie : « *On fait le tri, on fait des bourriches, on fait de tout. Quand on est aux boudins, on arrive à trier. On les défait. Faut les ouvrir ! et on gratte ! (...) **Nous on gratte. Il faut gratter, gratter : avec un couteau. On ouvre de nouveau le filet et on gratte : a des gants.*** » Elle décrit l'activité, très cyclique, propre à l'activité ostréicole. Outre le grattage,

une autre activité récurrente sollicite aussi beaucoup les articulations : « *On trie, parce qu'on fait de la creuse aussi. Ils achètent souvent du petit naissain. C'est mis en poche, et puis, ça pousse, quoi.* » Pour le tri, elle indique « *on est bien équipés. Il y a des tapis roulants. Là il [l'employeur] va changer de calibreuse. Ça passe, c'est à nous de les nettoyer. Y a des petits tapis, et puis après c'est pesé, et ça va dans chaque manne. Le conditionnement en bourriche, c'est nous qui faisons. Il y a beaucoup de manipulation : les plates, faut les mettre dans des bourriches rondes, donc il faut les taper, pour pas que ça cloque, et il faut les compter. Il suffit qu'il y a un petit trou dans la coquille. Faut taper deux, y'en a une qu'a pas le même son que l'autre ... mais on a tellement de bruit ...* » Outre les manipulations, l'environnement de travail est **bruyant**, à cause des machines et des tapis roulants. Catherine indique qu'il n'y a pas de casque.

► C'est aussi l'**usure** qui est évoquée par Bruno, 49 ans, embarqué à la pêche côtière, atteint de tendinites très douloureuses pour lesquelles une procédure de reconnaissance en maladie professionnelle est en cours :

Et vos tendinites, c'est récent ?

- *ça fait 4-5 mois.*

- Et ça la pêche côtière qui vous a déclenché ça selon vous ?

- *Les deux [avec la pêche au large, genre de navigation antérieur dans son parcours], l'accumulation, c'est depuis que j'ai commencé. Je sais, je suis resté ramender toutes les nuits, les jours, un boulot de dingo.*

- Il y a 4-5 mois, ça vous a pris, violemment ?

- *Violemment non, mais on ne peut plus forcer, c'est douloureux, on peut bosser, mais c'est chiant.*

- Et vous avez été arrêté pour cette tendinite ?

- *J'ai été stoppé 15 jours parce que le bateau a été brûlé et repeint.*

- Et ça a été déclaré en ATM ?

- *Ben, mon docteur traitant a envoyé ça au Dr ***, et lui a envoyé ça à Paris par l'inscription maritime, enfin les affaires maritimes de ***, je leur ai laissé les paperasses et on m'a dit « T'inquiète pas, ça prend des mois et des mois », parce que ça passe à Lorient et tout le bazar.*

- Donc là, vous êtes en cours d'instruction pour une reconnaissance en maladie professionnelle ?

- *Voilà, c'est ça. Et une fois que j'aurais celui-là (ce bras) je ferai l'autre aussi.*

► Guy, capitaine à la grande pêche, souffre d'un « *dos en mauvais état* » selon les propos rapportés par son radiologue, consulté en 2005 et dont l'examen révèle une hernie discale. En 2007, sur les conseils du médecin des gens de mer, il fait une demande de reconnaissance en maladie professionnelle. Celle-ci lui sera accordée, suivi d'une reconnaissance d'IPP à un taux de 2%, qu'il contestera et fera augmenter à 5%. Ses propos

montrent que Guy a bien compris l'intérêt d'une reconnaissance en maladie professionnelle, notamment en terme de prise en charge d'éventuelles rechutes et aggravation de son état de santé : **« // [médecin des gens de mer] m'a dit que je pouvais prétendre à être reconnu en maladie professionnelle et du coup, on a fait les démarches. C'était lui mais aux Affaires Maritimes on m'a dit aussi que j'avais droit. J'ai pris les imprimés et j'ai fait les démarches administratives. J'avais quand même une inquiétude, c'était de pouvoir finir ma carrière. Petit à petit, je me suis informé des possibilités : qu'est-ce qui se passe si je n'ai plus le droit de naviguer, qu'est-ce que je vais faire ? Je me suis intéressé à ces procédures administratives de plus près jusqu'à aboutir à la reconnaissance en maladie professionnelle. Après j'ai su que ça a été consolidé entre les 2 opérations.**

On peut noter que des cas de maladies professionnelles survenus **avant 1999**, date d'apparition de la catégorie « maladie professionnel » dans le régime de Sécurité sociale des marins, ont été observés dans l'enquête. Ils étaient alors pris en charge au titre des MCN.

► C'est le cas de Claude, opéré du canal carpien aux deux mains alors qu'il était patron-pêcheur à la pêche côtière, entre les années 1985 et 1992 :

Aux mains, j'ai eu le « canal carpien » mais ça c'est à force, la secrétaire peut l'avoir mais bon, c'est aussi les mouvements répétitifs.

- Et pour ça qu'avez-vous eu ?

- J'ai eu une intervention aux 2 mains.

Sa femme : A chaque fois, pendant l'arrêt technique du bateau.

*Claude : Quand on était à ***, on avait un arrêt technique au mois de janvier et 15 jours au mois de mai. Et au mois de janvier j'en ai profité pour faire l'arrêt technique et la réparation du bonhomme aussi ! Les 2 mains.*

Sa femme : A un an d'intervalle.

- En quoi consiste l'intervention pour canal carpien ?

- Ils coupent ici (il montre) et c'est les gaines des nerfs qui se resserrent. Ils donnent un petit coup de bistouri pour les libérer.

Sa femme : C'est en ambulatoire, vous rentrez le matin, vous sortez le soir mais 1 mois d'arrêt quand même.

4.3- Tensions et négociation parfois observées autour de la prise en charge d'un ATM

Si dans la grande majorité des cas observés dans l'enquête, la déclaration d'un accident ou d'une maladie en accident du travail ou en maladie professionnelle ne pose pas de problème, quelques situations observées ont mis en évidence des situations de tension.

La première situation de tension observée dans l'enquête au plan de la prise en charge d'un ATM porte sur la **qualification** de l'atteinte à la santé au titre des ATM. Dans ces situations conflictuelles, le **soutien de l'épouse** est souvent apparu décisif pour des marins par ailleurs assez isolés.

▶ Charles, retraité, né en 1934, a eu une double hernie qui sera finalement reconnue en ATM, grâce à l'insistance de son épouse, qui raconte : « *Il a fait un grand écart en voulant enjamber un hâloir, c'est une espèce de barre, il vous dira mieux que moi. Il y avait quelqu'un devant lui qui a tiré un peu fort sur le panier, (ce sont de gros paniers qui font 50kg, peut-être plus) et Charles en voulant enjamber la barre, est tombé mais comme il dit, j'aurais dû lâcher et voilà qu'il se retrouve avec 2 hernies. Les hernies, c'est une maladie mais dans ce cas-là, c'est un accident. Donc pour cet accident, ça a été un an de combat, L'ENIM a contesté mais au départ, le médecin des gens de mer l'avait reconnu en accident. (...) Le chirurgien m'avait fait un certificat en précisant la survenue simultanée des 2 hernies et leur origine sûrement accidentelle. Mais comme je suis têtue quand même, j'ai téléphoné à l'ENIM, je suis tombée sur une secrétaire qui m'a dit que le dossier était en dessous, enterré depuis longtemps. A partir de là, j'ai commencé à faire tout un dossier avec les dates, un sommaire etc et je suis allée voir le ministre qui avait une permanence en Bretagne. Je lui ai dit : « Monsieur le ministre, je sais que vous n'avez pas de temps à perdre, je vous ai préparé un dossier, c'est sur un accident de travail, si vous voulez bien prendre la peine de le lire » et puis après je n'ai pas donné de suite. Un an plus tard, j'avais une reconnaissance et comme mon mari avait été assez longtemps à terre, le patron a été obligé de reprendre mon mari dans les mêmes conditions avec son poste de mécanicien. »*

▶ "Philippe a subi une opération des varices que son épouse a fait reconnaître comme un ATM. L'opération était jugée urgente par le médecin des gens de mer. L'épouse de Philippe nous a raconté comment c'était elle qui avait **négocié** avec le médecin des gens de mer pour la prise en charge en ATM de l'opération des varices subie par son époux : « *Puisque c'est le médecin de la marine qui a exigé qu'il soit arrêté pour l'opération parce qu'il avait un nœud énorme derrière le mollet gauche. (...) Je lui ai dit « De toute façon, c'est bien joli votre histoire de l'arrêter, de l'empêcher de naviguer parce qu'il a des varices. D'abord, il a pas mal et de plus, il va pas pouvoir reprendre le travail tout de suite, et on va vivre comment après, parce qu'en maladie, on touche rien, on fait comment, il y a 4 gamins à la maison, on fait comment pour les nourrir et payer les factures, si ça dure 3 mois ?» Il me dit « Il faut voir avec le patron ». Je lui dis « Non non non, ça ne se passera pas comme*

ça, le patron il va dire, soit il part, soit il part pas, point à la ligne ». Il a dit « Bon d'accord, comme c'est moi qui exige, ça passera en ATM ».

Le versement des indemnités journalières est basé sur le salaire forfaitaire du marin. L'écart parfois très important entre le salaire de référence – lié à la catégorie du marin – et le salaire réellement perçu, calculé à la part, peut induire des difficultés financières.

► Bruno indique ainsi qu'il « *continue à bosser* » malgré les douleurs liées aux tendinites car un arrêt de travail se traduirait par de grandes **difficultés financières** pour lui. Le fait que les indemnités journalières soient calculées sur la base du salaire forfaitaire défini par la catégorie induit en effet des écarts qui peuvent être très importants avec le salaire réellement perçu. Cela peut se traduire par un refus de prendre un arrêt de travail, même lorsque la pathologie est reconnue en maladie professionnelle, comme l'explique Bruno : « *Moi, je suis en 7e catégorie, un type à terre, il a le même truc que moi, il a une tendinite, il va toucher son salaire, à peu de chose près, moi, je serais mis en 7ème catégorie, je toucherais peut-être 1000 euros. Donc, ça n'a rien à voir avec notre salaire, nous, c'est basé sur notre catégorie, si on gagne 5000 euros on peut se retrouver avec 1000 euros, ça n'a strictement rien à voir avec quelqu'un qui est à terre.* »

► Pour Mickaël, le retard de versement des indemnités journalières suite à l'accident du travail subi en 2010 a rendu sa situation financière critique, d'autant plus qu'il a dû reprendre en mi-temps thérapeutique. Il en garde de la rancœur envers l'ENIM : « *Que vous soyez accidenté, ils n'en n'ont rien à foutre, strictement rien à foutre. Moi je leur ai dit, je ne suis pas en maladie, c'est un accident, j'ai tous les tendons de pétés, là, j'ai une vis dans l'épaule, je suis ouvert de là à là, je reprends le travail depuis le 16 décembre à mi-temps thérapeutique, là, j'ai été voir mon chirurgien, je lui ai dit « Vous me mettez à temps complet, ce n'est plus possible, comment je fais pour manger, ils viennent seulement de me payer depuis le 16 septembre ? »* Mickaël était en arrêt de travail depuis le mois de mai. Cette situation l'a conduit à avoir recours au Service social maritime : « *Moi, j'ai du avoir accès à l'assistance sociale pour que je puisse bouffer, ce n'est quand même pas normal, je suis en accident de travail. (...) J'ai pas honte de le dire, j'ai même eu recours à l'assistance sociale de la marine qui m'a versé 400 euros sans quoi je bouffais pas, à cause d'eux. C'est de l'argent que eux me devaient. Ce n'est quand même pas moi, ce n'est pas une maladie bordel, il y en a qui tirent au cul et moi, j'ai un accident, j'ai une vis dans l'épaule bordel.* »

4.4 – Lorsque le lien entre la santé et le travail n'est pas fait : invisibilité institutionnelle et perte de droits pour le marin

Certains récits recueillis dans l'enquête font état d'atteintes à la santé – parfois loin d'être anodines – qui n'ont pas été suivies d'un rapport de blessure. L'absence de déclaration d'une blessure en ATM ou d'une maladie en MP conduit à leur invisibilité institutionnelle, et donc à des questions de santé au travail non posées. Au-delà, l'absence du formulaire CGP102 (Rapport de blessure) signifie, pour le marin, une perte de droits qui peut être fragilisante en cas de rechute ou d'aggravation de la santé par la suite ainsi qu'au plan de la protection de l'emploi.

4.4.1- Des blessures non déclarées au titre des accidents du travail maritime

A côté d'un nombre important d'accidents du travail maritime bien déclarés, reconnus et pris en charge par l'ENIM, l'enquête a permis de recenser des accidents qui n'ont pas donné lieu à un signalement au titre des ATM, le « rapport de blessure » n'étant pas rempli. La première attitude observée dans l'enquête est alors de **minimiser la blessure** : les soins sont donnés sur le navire, le marin blessé pense qu'il va guérir rapidement et c'est lui qui refuse qu'un rapport de blessure soit établi. Nous sommes pourtant loin d'accidents bénins, et il arrive que les blessures soient graves.

▶ Joël, à la pêche au large, indique : « ***Il n'y a pas une marée sans que quelqu'un ait un gros hématome ou se coupe. On répare ça nous-mêmes.*** »

▶ Bruno, a eu **trois accidents non déclarés** alors qu'il était embarqué à la pêche au large : il s'est cassé le nez au début des années 1980, il s'est cassé une côte en 1989 et il s'est à nouveau cassé une côte en 2000. Son récit montre la façon dont ces blessures sont survenues et ont été gérées en interne sur le navire :

Si on reprend l'histoire de la santé au travail, vous avez eu différents accidents au travail ?

- *Oui, côte cassée, nez cassé. Le nez, j'ai ramassé un coup de fune, la fune fouettait et je l'ai ramassé ici.*

- Et c'est quand vous étiez en pêche au large ?

- C'est vieux, ça date de 82-83, 84.
- Vous étiez en manœuvre ?
- *On était en manœuvre, mais le matériel était mêlé derrière. Le bateau est traîné avec 2 funes, les funes sont entremêlés, il faut aller autour, je suis parti derrière, mais il y avait le gars qui virait, mais bon, la fune a fouetté, il est venue me taper juste ici, heureusement, je l'aurais ramassée ici, je serais peut-être mort.*
- Le câble est arrivé en tension ...
- *Dans ma gueule, j'ai valdingué.*
- ça vous a cassé le nez.
- *Oui, j'ai toujours. Mais ça ne m'a pas arrêté, j'ai pas été stoppé pour ça du tout.*
- **Mais ça a été déclaré ?**
- **Non.**
- **Mais ça saignait ?**
- *ça pissait le sang mais bon je suis resté en mer, on n'a pas appelé l'hélico pour ça.*
- **Et pas de rapport de blessure ? (non) Et vous vous êtes soigné tout seul ?**
- *Oui, c'était fêlé, on sait pas, ça faisait vachement mal.*
- Vous n'êtes jamais allé voir le médecin pour ça ? (non).
- *On a laissé faire, et puis c'est bon, ça a saigné mais avec le temps, on m'a mis un sparadrap et puis 8 jours après, donc, on était au milieu de la marée, ça saignait plus, un mois après, c'était bon, point barre. Je respirais normalement, bon.*
- D'accord. Et ça arrive souvent des problèmes comme ça ?
- *Oh oui, si on s'arrêtait à tout, on n'aurait pas fini. Les côtes cassées, je n'ai même pas signalé.*
- Ah les côtes non plus ? C'était quand et comment les côtes ? Pêche au large aussi ?
- *Pêche au large, sur le ***, années 90.*
- Pas déclaré non plus. Qu'est-ce qui s'est passé ?
- *Là, je descendais des gamelles. C'était un bateau, la cuisine était sur le pont et il fallait descendre les gamelles là où on dormait. C'était mon tour. Et là, il faisait mauvais, il y a eu un coup de roulis, j'avais les gamelles avec moi, je suis tombé sur la table, pam ! On est parti en Irlande, au Consulat, la femme du Consulat m'a envoyé à l'hosto.*
- Ah oui, vous avez été obligé de sortir du bateau.
- *Oui, mais on est rentré, parce qu'il faisait mauvais. On est parti à Cork, j'ai fait des radios, ils m'ont donné des médicaments et je suis reparti en mer.*
- C'est parce qu'il faisait mauvais et que le bateau devait faire escale que vous êtes allé consulter ?
- *Ah oui, sinon, je serais resté avec ma côte cassée.*
- Et vous êtes reparti, vous avez fait la marée ? (acquiesce) Et sans rapport (non). Vous bossiez donc avec la côte cassée ?
- *ça c'est passé comme ça. A terre on m'avait dit que de toute façon on mettait plus de bandes, donc voilà, je faisais un peu gaffe.*
- Ah oui. Et là, ce sont deux exemples, il y en a eu d'autres comme ça ?
- **Pareil, je me suis recassé une côte, je me rappelle plus bien. C'était en, ça fait 12 ans**
- En 2000, deux ans avant de faire la côtière, donc **encore au large**. Et qu'est-ce qu'il s'est passé ?
- *Là, j'ai encore valdingué avec un paquet de mer et je suis parti valdinguer contre la table de tri.*
- Et un paquet de mer, il y a moyen d'anticiper ?
- *Oui, quand on le voit, mais la nuit on ne le voit pas.*
- Mais là, vous n'étiez pas protégé, le pont n'était pas couvert ?
- *Le pont était dégagé. On était à 3 ou 4 derrière. Si le pont était couvert, mais on était carrément vent arrière. Quand le paquet arrive, il balaye tout.*
- Ah oui, vent arrière. Donc vous valdinguez sur la table de tri.
- **Je casse une côte. Je suis resté en mer, je suis allé voir un médecin au retour, mais j'ai pas eu d'arrêt.**
- **Pas de rapport d'accident non plus ?**
- **Non**
- Il y en a encore ?

- **Pour mon hernie discale, j'ai déclaré. J'ai fait un arrêt de 2 mois et je suis reparti en mer.**
- C'était quand ça ?
- C'était en 2000 ou 1998-99.
- En pêche au large encore ? (acquiesce) Et qu'est-ce qui s'est passé ? C'était une douleur sourde ou bien ça c'est déclaré violemment d'un coup ?
- *J'avais déclenché une sciatique par dessus le marché. Ça s'est déclaré en mer, j'ai fait un faux mouvement. Je ne pouvais plus bouger ; mais je commandais le bateau, donc ça allait. (...) Donc le bateau est resté stoppé 2 mois à ***, j'étais en arrêt donc. Mais là, ils m'ont fait un papier et je suis resté en accident du travail, indemnisé.*

► Olivier, 36 ans, relate un accident non déclaré survenu en 2004 à la pêche au large : il a « glissé sur une ossière ». Cela entraînera une fracture de la cheville, qui sera plâtrée. L'accident n'a pas été déclaré en ATM. Olivier était alors patron, « avec beaucoup d'argent engagé » et d'autres soucis à gérer.

► Mickaël, après un choc à la tête dû à un morceau de ferraille pris dans le chalut, n'a pas souhaité que cette blessure, pourtant non bénigne, soit déclarée en accident du travail : « Il [le patron] me dit "tu veux une feuille rose, je te fais une feuille rose". Je lui dis "non, j'en ai pas besoin" ».

4.4.2- Des atteintes à la santé liées au travail mais non reconnues au titre des maladies professionnelles

Face à la procédure encore récente de reconnaissance en maladie professionnelle, les membres du groupe de suivi mis en place pour l'enquête qualitative ont mentionné la persistance d'une certaine "méconnaissance" des marins, qui "ne déclarent pas leurs maladies professionnelles car ils la relient à l'inaptitude". En outre, le côté "dur à la douleur" des marins, le fait qu'ils "poussent leurs limites très loin" avant de prendre un arrêt et de faire une demande de reconnaissance en maladie professionnelle.

Des situations d'isolement (petit patron travaillant seul, jeune marin non qualifié) sont aussi à relier à ces invisibilités institutionnelles.

Deux types d'atteintes à la santé liées au travail mais n'ayant pas fait l'objet d'une reconnaissance à ce titre ont été recensés dans l'enquête : des **pathologies d'usure**, liées

à une hypersollicitation dans le travail (dorsalgies, troubles musculosquelettiques) et des **atteintes à la dignité** (harcèlement, brimades, agression sexuelle), subies par deux jeunes marins en début de carrière.

► Claude est devenu inapte à la navigation à l'âge de 50 ans, à la suite d'un grave **problème de dos**, un « *affaissement de la colonne vertébrale* ». Ce problème de dos a été pris en charge par l'ENIM en tant que maladie cours navigation (MCN), alors que selon Claude, « *le travail a fortement contribué à [son] handicap, [sa] pathologie* ».

La petite pêche, c'était plus facile au niveau du rythme.

- *Oui, oui, tous les soirs, je rentrais dormir chez moi.*

- Et là, vous continuez ...

- *Jusqu'à ce que j'aie mon problème, je ne sais plus, en... en 2009.*

- Et que vous est-il arrivé ?

- *J'ai eu un affaissement de la colonne vertébrale, les vertèbres, les unes sur les autres, elles ont glissé quoi. Donc ce qui a coincé ma moelle épinière et mon nerf sciatique. Je me suis retrouvé paralysé de la jambe.*

- Ah oui, ce n'est pas un accident du travail comme si vous aviez eu un choc, à un moment donné mais c'est une conséquence du travail.

- *Oui, c'est une conséquence. Le médecin qui m'a opéré m'a parlé d'usure mécanique déjà parce que, un bateau, c'est pas stable et il y a de l'humidité. Donc voilà, je me suis retrouvé paralysé, j'ai été hospitalisé et intervention chirurgicale.*

► Yvan, 50 ans, petit patron pêcheur, souffre depuis 2003 de douleurs progressives au doigt due à la maladie de Dupuytren. Il a été opéré à l'âge de 40 ans. Les trois mois d'arrêt de travail qui ont suivi ont été pris en charge au titre d'une MHN. Ce problème n'a pas fait l'objet d'une déclaration en maladie professionnelle.

► Jean-Paul a été licencié pour inaptitude à l'âge de 50 ans, en raison de graves **problèmes de dos**. Reconverti dans une coopérative maritime après avoir été marin pendant 10 ans à la suite d'un traumatisme vécu – le naufrage vécu avec son père, qui décèdera en mer – Jean-Paul fait néanmoins le lien entre ses problèmes de dos et les dix premières années de carrière en tant que marin, dont six à la pêche au large sur de gros chalutiers (57 mètres) :

Et les problèmes de dos, c'est arrivé vers quelle période dans votre vie ?

-*J'ai eu très très jeune des problèmes de dos. En mer, sur les gros chalutiers ... régulièrement, j'étais bloqué du dos, des trucs comme ça. Mais tous les marins ont mal au dos, hein ! Dans les cales, on travaille dans le froid, dans la glace, dans l'humidité ... A mon époque, c' était quand même une époque très dur. Maintenant, y'a la glace paillette .. On faisait tout à la main [casser la glace avec une vis]... 80 tonnes par marée ! tout seul ! Tandis que maintenant, le métier de marin, il a quand même évolué. Ça n'a plus rien à voir avec la période à laquelle j'ai commencé. Marin pêcheur, c'est un des métiers les plus durs. Parce que y'a le travail, y'a la mer, des conditions dures, hein !*

Dans l'inventaire des atteintes à la santé liées au travail mais invisibles comme telles au plan institutionnel observées dans l'enquête, il nous faut présenter des situations de **maltraitance (brimades, intimidations, violences verbales et physiques)** subies par de **jeunes marins** à bord. Nous ne sommes pas en mesure de dire si ces situations sont exceptionnelles ou non. L'une s'est déroulée récemment, en 2007. L'autre relate une agression subies au début des années 1980. Dans les deux cas, les marins victimes sont très jeunes et isolés par rapport au reste de l'équipage.

► Ronan a été victime de harcèlement de la part de son patron. Le parcours de ce jeune marin fait partie de ceux qui sont repris dans leur intégralité dans la troisième partie de ce rapport. Nous en citons ici un extrait :

Fin 2007, Ronan embarque à la pêche au large, pêcher les pétoncles sur un chalutier de 20 mètres. Il a alors 27 ans, embarqué en 3^{ème} catégorie. Le rythme est de quinze jours en mer suivis d'une semaine à terre, un rythme dur, mais qui plait à Ronan. *« J'adore la pêche à la pétoncle. Parce qu'il faut forcer, il faut aller vite »*. Mais, au bout d'un an, les très mauvaises relations avec le patron et avec quelques uns de l'équipage vont le conduire à rompre son contrat : *« le patron me détruisait moralement »*, raconte-t-il. Sur ce chalutier, il a en effet été victime de mauvais traitements. Il raconte : *« **Des paroles méchantes, il me réveillait avec de la flotte, il me pinçait, il rigolait bêtement mais en plus c'était une personne grande, imposante. Les matelots n'osaient rien dire. Mais moi, j'en avais peur ! Une fois, il y avait un casier qui était dans le chalut, on me demande d'aller l'enlever, je rentre dans le chalut et lui, il actionne la manette donc il m'enroule dans l'enrouleur ; mais c'est clair, j'ai eu peur parce que je ne m'y attendais pas et puis il vient vers moi et il fait : « Ben, Ronan, faut pas être susceptible !» J'étais dans le chalut »***. Ronan quitte le bateau dont l'équipage, selon le récit, connaît un fort turn-over. **Pour s'en sortir, Ronan démissionne**. La démission devient une stratégie de résistance, qui conduit tout de même le marin à s'isoler et à perdre certains de ses droits. D'autant plus qu'il démissionne ainsi avant de prévenir l'inspecteur du travail. Ronan tombe en dépression. Il ne travaille plus. Il n'est plus inscrit sur un rôle. Il n'est pas en maladie, il est isolé.

► Le témoignage d'une mère de marin fait état d'une **agression sexuelle** subie par son fils lors de sa première marée à la pêche au large, il y a 30 ans. En 1982, Pascal, alors âgé de 16 ans et demi, faisait sa première marée à la pêche au large (15 jours en mer). Selon sa mère, il a été **violé par 3 hommes de l'équipage**. Nous n'avons pas mené l'entretien directement avec lui, mais avec sa mère, qui assure un relais téléphonique sur sa ligne pendant qu'il est en mer. Le récit qu'elle nous a donné relate une situation d'atteinte à

la dignité particulièrement grave, qui n'aurait sans doute pas été abordée par Pascal lui-même.

*Sa mère : Mon fils est depuis ses 16 ans en mer, il a été violé par des marins, c'est un métier très dur, il aime tellement la mer qu'il veut quand même être marin. C'est un garçon adorable, mais il a enduré des souffrances terribles car il ne voulait pas dire ce qui lui était arrivé ni porter plainte car il avait peur de ne pas être repris sur un autre bateau. Vous comprenez, quand on voit tous les viols qui se passent, il y en a encore. C'est un monde inhumain. (...) Le sous-administrateur a fait ce qu'il fallait, il a sanctionné les patrons, les hommes qui lui avaient fait ça mais je n'ai pas été plus loin. Mais lui, mon fils ne voulait pas en parler, rien n'était réglé, de toute façon, le mal était fait. Il se cachait dans les postes-moteurs autour des serpentins pour qu'on ne le trouve pas ; parce que, attention, moi, je vous dis : c'était un garçon qui avait 16 ans1/2 - 17 ans mais qui ne faisait que 1,52m, il était petit, très petit et il y avait 3 bonhommes qui étaient en train de l' « emmerder », quoi. (...) **Comme il dit, ma seule défense, c'était de me mettre là où on ne m'attrapait pas. Parce que 3 hommes en face d'un qui ne mesurait que 1,52m ! (...) A un moment donné, ça, il ne nous l'a jamais dit, c'est sa cousine qui nous l'a dit, on le prenait par les chevilles et on le mettait hors du bateau la tête en bas. Il a vécu des moments terribles, moi, je l'admire, il est passé par des trucs, il s'en sort maintenant, il reprend confiance en lui mais quand je vois Tristane Banon, c'est rien à côté mais je peux comprendre qu'on soit « lessivé » et puis il y a un amour-propre qui est en jeu et malheureusement ça s'est passé dans beaucoup de bateaux. Il y a des choses qui n'ont jamais été dites et qui se passent toujours et je n'avais qu'une peur, c'est que quelque part, il reproduise des choses comme ça mais à mon grand étonnement, c'est le contraire qui se passe. Quand il voit qu'on agace un jeune, il va tout de suite prendre sa défense. C'était un sujet tabou et ça le reste toujours.***

- Et il est vrai que nous, si un jour on rencontre votre fils, on se gardera bien d'en parler.
- Oui et lui, il ne vous en parlera pas. (...) **Ça a abîmé sa vie et ça a abîmé sa carrière.** (... Il y a eu une sanction de 3-4 mois parce qu'il y en avait 2 qui étaient lieutenants. On ne leur a pas interdit de naviguer mais de prendre la responsabilité d'un commandement. C'est rien, on aurait dû exiger plus.

- Il faut souhaiter qu'il y ait maintenant une vigilance qui s'instaure.

- Je crois que dans la formation technique, il manque la formation d'un chef d'entreprise avec ses responsabilités, avec ce qu'un chef d'entreprise ne doit pas tolérer parce que lui, il en avait parlé à son patron qui avait fait la sourde oreille.

- Votre fils en avait parlé sur le bateau ?

- Oui, il lui avait dit : « Ils m'embêtent ». Le sous-administrateur m'a dit : « Mais oui, mais il est gentil » mais il ne suffit pas d'être gentil. C'est un chef d'entreprise avec des responsabilités et il doit moralement en plus assurer la sécurité de tous. (...) Pour les futurs lieutenants, il faudrait qu'on leur apprenne à prendre leur part, pas seulement sur le plan technique. Car ils ont aussi des devoirs par rapport à leur équipage : des devoirs d'information, des devoirs de protection.

4.4.3- Accidents évités et risques invisibles : les enseignement des presqu'accidents

Dans l'enquête, un cas d'accident évité de justesse a été relaté. Les enseignements susceptibles d'être tirés de récits de « presqu'accidents » peuvent s'avérer précieux dans une démarche de prévention. Si l'enquête ne portait pas précisément sur cette question, nous choisissons de présenter un extrait d'entretien mettant en évidence un type de danger particulier.

► Mickaël, salarié dans une entreprise conchylicole relate ainsi l'épisode suivant :
« Trois semaines avant le bras [ATM 2010], **j'ai failli me faire tuer sur le bateau**. Si vous voulez, l'avant du bateau, vous avez un grand portique et vous avez les grands mâtereaux qui écartent pour les dragues pour draguer les huîtres, des grands mâtereaux. En train de virer. Donc le patron, tant qu'il fait sa manœuvre, moi je monte à la barre, je commence à écarter les mâtereaux, prêt à filer. Et je dis à *** « C'est bizarre ce mâtereau-là il sort pas ? ». Et ensemble on regarde, le mâtereau était en train de s'écrouler. Pété. Ça fait plus d'une tonne. A deux bonhommes vous ne le levez pas le truc. Alors comme il y avait un jeune qui était avec nous que moi je lui apprenais le boulot, je dis à *** « Reste pas là, parce qu'il faut être vif », je dis à *** « Renvoie la drague, doucement, on va la poser », parce que si le mâtereau il tombe, il va défoncer le bateau, il me l'amène, je commence à prendre la drague. Je n'ai pas eu le temps de le regarder, ni lui, ni le mâtereau, **j'ai juste entendu le patron taper au carreau, un grand coup, je suis parti, le mâtereau est tombé. J'ai entendu, quand le patron tape au carreau, c'est qu'il y a un problème, je me suis barré. J'ai eu peur, j'avais les pattes qui étaient comme ça.** »

- Heureusement que vous avez eu ce réflexe.
- Oui, ça aurait été le jeune, il aurait peut-être pas eu ce réflexe-là. Alors ce qui se passe avec ces bateaux-là, c'est que tous les ans, c'est un coup de peinture, suffit qu'il y ait une micro-fissure, ben ça a rouillé et elle est cachée par le coup de peinture (...) Une échelle en bois, il faut jamais la peindre, si elle craque, vous allez pas la voir sous la peinture. Une échelle en bois se chauffe avec de l'huile de lin chaude, c'est tout. Faut jamais peindre du bois. La ferraille c'est pareil. Bon c'est très rare que ça pète comme ça.
- Il y a eu une enquête ?
- Non, le patron a dit qu'il fallait changer les deux.
- Dans ces cas-là, il n'y a pas de déclaration d'incident ?
- Non, il n'y a pas eu d'accident non plus.

4.5 – Lorsque la prise en charge par l'ENIM ne suffit pas. Chutes à la mer : des situations traumatisantes et souvent un grand isolement des marins

Pour des accidents du travail maritime particulièrement traumatisants, comme les chutes à la mer et les naufrages, l'enquête a mis en évidence le fait que la reconnaissance et la prise en charge des blessés au titre des accidents du travail maritime n'était souvent pas suffisante à la reconnaissance du **traumatisme vécu par ces marins et leur famille**.

Deux cas de marins se trouvant seuls à gérer ce traumatisme ont ainsi été étudiés, chez deux marins d'âge différent.

► Jean-Paul avait 24 ans quand il a vécu un naufrage, face à Etel, en 1979. Il était parti avec son père, patron-pêcheur à la côtière, qui lui avait « *demandé d'aller en mer parce qu'ils annonçaient un gros coup de vent. Donc il fallait récupérer son matériel. Il allait le perdre.* » Habituellement, son père travaillait avec le frère de Jean-Paul, non disponible ce jour-là pour raisons de santé. Pudiquement, Jean-Paul indique : « *J'ai réussi à sauver ma vie, pas mon père.* » Le corps de son père n'a été retrouvé que trois mois après le naufrage et c'est lui qui a été obligé d'aller reconnaître le corps. Son récit rend compte du **double traumatisme** subi par Jean-Paul : le naufrage et la mort de son père, puis **l'isolement** dans lequel il s'est retrouvé. La présence de son épouse, elle-même marin à la pêche à pied, qui intervient pendant l'entretien, montre en outre la **difficulté, pour les proches**, d'accompagner le marin rescapé, sur le moment et dans le temps. Jean-Paul quittera le métier de marin 3 ans après. On apprendra en fin d'entretien qu'il a souffert d'une dépression nerveuse qu'il relie à ce drame plus de 20 ans après.

Il n'y avait pas d'aide psychologique suite au naufrage [en 1979] ?

- *Ça n'existait pas. **Maintenant, oui, y'a des cellules**, en cas d'homme à la mer ou de personnes décédées ou disparues, il y a une cellule.*

- Les marins la connaissent ?

- *Oui. Quand le bateau arrive à terre, les gens sont là, y'a un psychologue, et tout ... Enfin si on veut, bien-sûr.*

- Alors que vous vous étiez tout seul. Comment ça s'est passé ? du coup, le bateau a chaviré, vous avez été hélitreuillé, enfin ... ?

- *Non, j'ai nagé jusqu'à la côte. Et mon père, lui, il s'est noyé. Quand le bateau a chaviré, moi je suis resté à bord, mais lui était à l'eau. Il a coulé. Moi j'ai réussi à enlever mes bottes, mon ciré. Lui, comme il est tombé, il était habillé. Vous pouvez pas ... Une mer déchaînée comme ça, à cet endroit là, vous restez pas longtemps en surface.*

- Il n'avait pas le gilet ...

- *Non non*

- Et vous, vous n'avez pas pu lui lancer une bouée ... le bateau coulait ! Vous, vous avez sauvé votre vie ...

- *Moi je me suis déshabillé, enlevé mes bottes, j'ai sauté à l'eau ...*

Sa femme : *C'est pas la mer qui t'a ramené sur le sable, un paquet de mer qui t'a ramené sur le sable ?*

Jean-Paul : *J'ai nagé ... Vous nagez pas. La mer vous envoie où elle veut. Et puis, bon, elle m'a ramené au sec.*

- Vous étiez à combien de la côte ?

- *Je me rappelle pas. On n'étais pas si loin Peut-être 100 mètres.*

- Et là, vous arrivez. Les secours, le CROSS n'avaient pas eu le temps d'être prévenus ?

- *Personne.*

Sa femme : *Mais y'avait du monde sur le sable, à se promener à la barre. Quelqu'un a eu peur de toi ...*

Jean-Paul : *J'allais chercher secours. Et puis y'a une dame et sa fille. Elles étaient en voiture ... C'était au mois de février, alors vous voyez un homme arriver. Il me restait mon pantalon, c'était tout. J'étais torse nu, tout mouillé. Je titubais. Et puis j'avais plus de force. Elles ont eu peur, elles sont parties. Et après c'est une autre voiture qui est arrivé. J'ai prévenu et on a prévenu les secours, mais c'était trop tard.*

- **Et vous avez été hospitalisé ?**

- **Non. Y'avait rien**

- Donc vous êtes rentré chez vous ?

Sa femme : *Moi j'étais pas à la maison non plus. Ce jour là, j'étais là la pêche aux bigorneaux avec ma belle-mère et ma tante. On était en bateau, une plate, et y'avait de la mer. Et je dis : « Ben dis donc, on coulerait ici, ça ferait un sacré trou dans la famille ». Mon beau-père était en train de se noyer. Et on était au port de pêche, et on a vu un oncle arriver. Et ta mère a compris tout de suite. On était là, à laver nos bigorneaux. Elle a pensé, sa mère, elle a dit : « il est arrivé quelque chose à Alexandre ». Donc Jean-Paul a dit oui. Et moi, j'oublierais jamais. J'étais là dans ma tête : « Je suis veuve, je suis veuve. Qu'est-ce que je vais devenir avec mon fils de 7 mois ? ». Mais j'ai demandé qu'après mon mari ... **J'étais persuadée que tous les deux étaient perdus. Et quand je suis arrivée à la maison, je m'en rappelle, je vois encore les habits tout mouillés plein de sable dans la chambre. Quelqu'un l'avait ramené.***

- Il n'y a pas du tout eu d'assistance !

- **Non. A terre, on voyait rien.**

- **Mais je veux dire pour vous, après. Le service social maritime ...**

- **Non, après j'ai eu tous les emmerdes ! l'enquête de gendarmerie. Comment s'est arrivé ...**

Sa femme : *Là, ils demandent pas comment vous êtes dans votre tête.*

- Dès qu'il y a un homme disparu, il y a une enquête de la gendarmerie.

- *Dès le lendemain. Comment il est tombé à l'eau, pourquoi il est mort ...*

Sa femme : *Et après quand il a été trouvé en plus 3 mois après ...*

Jean-Paul : *103 jours.*

Sa femme : *Quelqu'un est venu frapper à la porte. **Et c'est encore à Jean-Paul qu'on a demandé d'aller reconnaître le corps. Alors, ça, ça a été la fin de tout.***

Jean-Paul : *C'est moi qui me suis occupé du cercueil, de tout.*

Sa femme : *C'est inimaginable, je peux pas comprendre ça. C'est un truc qu'on aurait jamais dû faire.*

- Et puis après 3 mois.

Sa femme : *Il a reconnu ses vêtements, c'est tout.*

Jean-Paul : *Parce que ma mère elle l'a jamais vu.*

- Et vous êtes reparti. Il fallait gagner votre vie. Ça a dû être difficile.

Sa femme : *Passer par la barre. Passer là tous les jours ! Passer là !*

- Et votre frère, comment il vit ça ? C'est différent, il a pas vécu ...

- *Il a pas vécu !*

- Et depuis, vous avez réussi à en parler avec quelqu'un ? Ou peut-être que vous n'avez pas eu ...

- **J'ai fait une dépression ... Y'a combien de temps ?**

Sa femme : T'as fait une dépression y'a11 ans.

Jean-Paul : *Là, je suis allé voir un psychologue.*

Sa femme : *C'est dès le début que t'aurais dû te faire suivre par un ...*

- Mais comme vous disiez, à l'époque, y'avait rien.

Sa femme : **C'est vrai que tu n'en parlais pas. C'est après ta dépression que tu en as parlé.**

Après le naufrage, Jean-Paul tiendra encore trois ans dans le milieu maritime, alternant son métier de marin à la pêche côtière avec un emploi dans l'ostréiculture. Mais le traumatisme est trop grand. La seule issue, pour lui, sera de quitter définitivement la navigation. **Il se reconvertis, à terre**, dans une coopérative maritime, une façon de ne pas complètement se couper du monde maritime.

J'ai été quand même dégoûté de la pêche, quoi. Combien de temps j'ai fait après ? J'ai arrêté à 27 ans. 3 ans ...

Sa femme : *Ah oui, parce que après, non ... Fallait passer par cet endroit là.*

Jean-Paul : *C'est à cette époque là que je travaillais dans l'ostréiculture.*

Sa femme : *Voilà. C'est là qu'il est venu avec moi.*

Jean-Paul : *L'été je faisais avec mon bateau la pêche ...*

Sa femme : *Oui, et puis le thon aussi.*

Jean-Paul: *A la fin. Je faisais la pêche avec le petit bateau de mon père. Son second bateau, parce qu'il avait 2 bateaux. Et l'hiver, je commandais un dragueur d'huîtres.*

- C'était à partir de 27 ans ?

- *Non avant. J'a arrêté la pêche à 27 ans. Je reste dans le milieu, mais je quitte la navigation. (...)*

- C'était quoi votre nouveau travail ?

- *Je fabriquais tout le matériel pour les bateaux de pêche : les chaluts, les filets, les câbles, tout, quoi. Je suis resté dans mon métier, mais à terre.*

- Vous avez eu une formation pour ça ?

- *Non, parce que c'est les anciens marins qui faisaient ça. Beaucoup de marins qui étaient blessés, invalides.*

- Et c'était dans une entreprise ?

- *Oui, une coop maritime [coopérative maritime]. J'ai commencé comme ouvrier (1 ans) une année et après j'ai été contremaître [une vingtaine de personnes sous sa responsabilité]. Jusqu'à ce que j'ai cassé mon dos.*

► Ronan, né en 1980, a fait une chute à la mer en 2010. Il n'a eu **aucun soutien** suite à sa chute à la mer, ni à quai, car le CROSS n'a pas été contacté. Ni par la suite. Ronan, célibataire, relativement peu intégré à la population des marins de son quartier, s'est retrouvé **seul chez lui après avoir failli se noyer**. Personne, en dehors de son voisin, n'a pu le soutenir après cette épreuve. Même son médecin traitant a failli passer à côté de la gravité de la situation la première fois qu'il l'a vu après la chute à l'eau (cf. : parcours complet de Ronan décrit au § 7.3).

► Christophe, 48 ans, patron pêcheur, a failli se noyer en 2010 alors qu'il était parti pêcher la coquille Saint-Jacques en Baie de Saint-Brieuc, avec un matelot à bord. A la suite de ce drame, **c'est lui qui a pris l'initiative de consulter un psychologue, puis un psychiatre** pour l'aider à gérer le traumatisme vécu. Au début de l'entretien, il nous a d'emblée indiqué qu'il essayait de ne plus parler de cet événement, pour se protéger. Depuis sa chute à la mer, Christophe a été déclaré **inapte à la navigation**.

*On va partir sur du blanc, parce que moi, depuis l'accident qui est arrivé le *** 2010, j'ai pris l'initiative de consulter un psychologue d'abord, de mon propre chef et ensuite un psychiatre, avec lequel je suis toujours en contact. Donc ce qu'on avait convenu, comme après, suite à l'accident c'était un peu, bon, j'avais prévu de m'éloigner, enfin, je me suis complètement éloigné du système. On avait convenu de ça pour éviter de se faire du mal, parce que j'avais des problèmes de sommeil tout ça, donc c'est un moyen que j'ai trouvé, qu'on a trouvé ensemble, pour faire passer un peu mieux la pilule.*

- On peut respecter ça tout à fait. On peut aussi partir et on le comprendrait vraiment.

- *Non, on va voir. C'est peut-être une solution facile qu'on a trouvé mais, parce qu'on s'est dit que j'allais peut-être reprendre mon métier et ce par quoi je suis passé. Il y a des choses que je ne digère pas, que je ne digère plus, comme le vent quand ça souffle.*

Christophe met directement en cause l'organisation de la pêche à la coquille en baie de Saint-Brieuc et cet événement de mer a été décrit précédemment dans le rapport (§ 3.2.1). Durant l'entretien, Christophe nous dira qu'il aurait aimé pouvoir en parler, à

l'occasion d'une enquête notamment qui puisse lui donner une occasion d'être entendu à ce sujet : « **Je me dis que ce genre d'accident on trouve ça normal. C'est vrai que c'est pas la première fois que quelqu'un part avec une drague, on le sait bien, mais j'aurais aimé en discuter.** »

L'absence d'enquête faisant suite à cette chute à la mer pose deux questions : tout d'abord, celle de la **transmission de l'information** sur la survenue des événements de mer à tous les acteurs susceptibles d'intervenir en aval de tels drames (inspection du travail et Service social maritime notamment) ; ensuite, celle des **moyens humains** à disposition des agents de contrôle pour mener des enquêtes et en tirer des enseignements pour la prévention, en concertation avec tous les acteurs concernés.

Chapitre 5 – Récits de marins devenus inaptes à la navigation

L'étude des récits de marins devenus inaptes à la navigation a mis à jour des situations très diverses, tant au moment de l'annonce de l'inaptitude qu'à celui de la reconversion professionnelle. L'enquête montre que la survenue d'une inaptitude à l'issue de l'arrêt de travail pour ATM, même anticipée par le marin compte-tenu des problèmes de santé persistants, peut être vécue comme « *une catastrophe* », pour reprendre le terme employé par Thierry, un marin devenu inapte définitif à la navigation à l'âge de 44 ans. La rupture prématurée d'une carrière de marin, couplée aux difficultés financières induites par le passage en inaptitude rendent en effet ce moment du passage en inaptitude particulièrement difficile. Sans compter la dimension symbolique de ce que signifie être « inapte », du jour au lendemain.

Notre enquête fait ici écho à l'enquête du Service social maritime sur *L'inaptitude totale et définitive à la navigation* (SSM, 2012), menée sur la région Bretagne à partir des données 2009 et 2010²⁷, qui a mis en évidence les difficultés importantes survenant à la suite d'une inaptitude. Cette enquête du SSM souligne en outre que sur la population étudiée, 74% des marins étaient en arrêt de travail à la suite d'une MHN au moment du passage devant la Commission médicale régionale d'aptitude (CMRA) et seulement 15% étaient en arrêt de travail à la suite d'un ATM (5% l'étaient après une MCN et 6% des cas étaient non renseignés). Or, le risque de précarisation financière est plus important lorsque l'inaptitude est consécutive à une maladie (non professionnelle, MCN ou MHN) puisque dans ce cas, le versement d'une pension (PIM ou PRA) est conditionné par une ancienneté de cotisation au régime de l'ENIM de 15 ans minimum. Des situations de précarité financière importante sont ainsi constatées – et accompagnées – par le SSM. Dans son enquête, le SSM montre que plus d'un cas d'inaptitude définitive à la navigation sur cinq (21%) survenus dans les années 2009 et 2010 en Bretagne concernait un marin ayant moins de 15 ans de carrière.

Dans l'enquête sociologique présentée dans ce rapport, on dénombre 10 marins en situation d'inaptitude définitive à la navigation. Ces inaptitudes sont quasiment toutes survenues suite à un ou plusieurs problèmes de santé liés au travail, conformément au critère de sélection défini pour les marins inaptes définitifs intégrés dans la population

²⁷ Le SSM a exploité les données statistiques 2009 et 2010 tous secteurs confondus, mises à disposition les DML 35 et 56, en charge du secrétariat des commissions d'aptitude pour toute la Bretagne. Il a complété cette analyse statistique par des données qualitatives, recueillies via un questionnaire adressé à tous les marins déclarés définitivement inaptes à la navigation et portant sur leur démarche de reconversion et leur devenir professionnel.

d'enquête. Pour deux d'entre eux cependant, l'inaptitude est survenue à la suite d'un problème de santé non reconnu en ATM ou en MP. Ils ne sont cependant pas hors champ compte tenu que tous deux sont par ailleurs polyaccidentés du travail.

A partir des parcours de marins devenus inaptes, l'analyse s'est articulée autour de trois thèmes récurrents dans les récits : le temps de l'annonce, où le marin devient inapte définitif à la navigation (§ 5.1), la question de la fragilisation financière consécutive à la reconnaissance d'une inaptitude professionnelle (§ 5.2) et le temps du devenir à moyen terme de personnes devenues inaptes définitives à la navigation (§ 5.3).

5.1 – Devenir inapte : une situation plus ou moins anticipée

Comme le rappelle le Dr Aubertin²⁸, médecin conseil ENIM, la mise en inaptitude d'un marin est un processus qui est souvent long, au cours duquel la décision d'inaptitude a pu être annoncée et en quelque sorte préparée auprès de marins souvent en arrêt maladie depuis longtemps. Pourtant, la survenue d'une inaptitude à l'issue de l'arrêt de travail pour ATM, même anticipée par le marin compte-tenu des problèmes de santé persistants, peut être vécue comme « *une catastrophe* ».

► Thierry pensait ainsi pouvoir repartir en mer après une chute de sa hauteur à cause d' « un coup de roulis ». Il nous présente cet accident comme une chute bête, « je suis mal tombé », chute qui se traduira par une triple hernie, très invalidante :

Vous aviez déjà eu des problèmes de dos ?

- *Oui, comme tout le monde mais un coup de kiné et ça repartait. Jamais d'arrêt pour ça.*

- Du coup, **cet accident, il va se transformer en ...**

- ***En catastrophe.***

- **Parce que vous étiez loin d'imaginer que ça finirait par une inaptitude à la navigation ?**

- ***Oh là, non. Moi, une hernie discale, j'en avais entendu parler de tout le monde, mais je ne savais pas ce que c'était, combien de temps ça prenait. Sauf que quand on a passé le scanner et tout ça, là, 3, et dont une, pouh. Il voulait pas m'opérer au début, mais la douleur était tellement forte, tout ce qu'il me donnait ne faisait aucun effet, j'ai demandé, j'ai dit « il faut vraiment faire quelque chose, je tiens plus, j'ai un métier, je ne peux pas rester à attendre qu'elle passe ». Parce que comme il me disait, ça peut s'éliminer naturellement.***

- Et vous pensiez que l'opération, c'était 100% de chance de retrouver ...

- ***Une autonomie rapide oui. Je me disais 15 jours, 3 semaines d'arrêt, c'est bon, je repars comme en 14. Sauf qu'il m'a dit 1 mois, 1 mois et demi d'arrêt, on va voir, ça me plaisait pas, j'ai le crédit de ma maison, j'ai tout ça, donc dites vous bien que l'arrêt, c'est pas quelque chose qu'on cherche. »***

28 Réunion du groupe de suivi de l'enquête, 28/09/12.

Le processus qui va de la blessure à l'inaptitude peut parfois être long, ponctué de reprises du travail et de rechutes, comme nous l'avons observé pour Jacques, caseyeur.

► De la survenue de l'ATM à la déclaration d'inaptitude définitive, **plus d'un an** s'est écoulé pour Jacques, qui a tenté entre temps de reprendre son travail. Voici les étapes relevées dans son récit :

- Février 2009 : hernie discale reconnue en ATM
- De février à juin 2009 : 4 mois d'arrêt de travail en ATM
- Juin 2009 : vente de son navire
- Juillet-août 2009 : n'est plus en arrêt pour ATM (plus d'indemnités journalières) mais ne travaille pas les 2 mois d'été car l'armateur qui a racheté son navire fait des contrats de septembre à juin (rythme saisonnier aux casiers, connu de Jacques y compris lorsqu'il travaillait en indépendant).
- Septembre 2009 : Jacques souhaite reprendre le travail (il ne touche plus d'indemnités journalières depuis juin). Son médecin des gens de mer le déclare apte « avec réserves » : « *Le Dr *** avait dit : « Je vous donne 4 mois et on voit » Ben, ça n'a duré que 2 mois* ».
- Fin octobre 2009 : rechute (réouverture du dossier d'ATM)
- Avril 2010 : Jacques est convoqué par le médecin conseil ENIM, qui déclare son état « consolidé avec séquelles ». Ceci met fin à son arrêt de travail. Cette décision est mal vécue par Jacques et par son épouse, qui ont l'impression que l'ENIM cherche à ne plus verser d'indemnités journalières.
- 2011 : décision d'inaptitude définitive

Jacques garde des séquelles encore aujourd'hui, avec des douleurs dans le dos et dans la jambe permanentes : « *Même maintenant, je ne peux rien faire, un peu de bricolage et encore. Et vous allez voir tout à l'heure, il faut que je me lève parce que je ne peux pas rester assis non plus* ». Il prend des antalgiques et n'a pas pu se faire opérer.

Des situations d'incompréhension, voire des reproches ont été entendus.

► José, devenu inapte définitif à la navigation en 2006 à la suite d'un ATM survenu en 2001 à la pêche côtière – une fracture du pied « *en trois morceaux* » – nous déclare avoir l'impression que la mise en inaptitude a été décidée par l'ENIM pour faire des économies : « *ça ne leur plaisait pas* ». La fracture entraînait en effet des arrêts de travail réguliers, « *deux à trois fois par an, 15 à 30 jours d'arrêt de travail* ». En mai 2006, le médecin des gens de mer lui propose de le « *mettre inapte à la navigation* ». Cela a pour conséquence une baisse de niveau de vie pour José : « *ça a stoppé les indemnités journalières, et je ne pouvais pas percevoir une pension de retraite* ». Avec un taux d'IPP reconnue de 20%, José touche « une petite pension » au titre de la PIA.

► Jean a eu un « *micro infarctus cérébral* » en 2010, alors qu'il était embarqué à la grande pêche, sur un thonier. Ce grave problème de santé donnera lieu à la reconnaissance d'une inaptitude définitive à la navigation. Mais le fait que le problème de santé ne soit pas reconnu comme étant lié à son travail par les médecins est mal perçu par Jean : « *On dit la cigarette, on parle jamais du stress non plus. Savoir si c'est ça, bon, j'ai fait un micro-infarctus cérébral. Bon, ça va, je m'en sors pas trop mal, j'ai pas de séquelles. Mais pour retourner là-bas, c'était pas possible.* »

Sa femme intervient durant l'entretien : « *ça vient d'en haut, ça s'impose, on vous dit « Vous n'êtes bon à rien » »* ».

Pour conclure ce premier point, il faut signaler que toutes les situations d'inaptitude ne sont pas forcément connues. Mme Simon, déléguée régionale du Service social maritime, signale ainsi le cas de marins qui "*ne se sentent plus capables*" et qui restent à terre, ce qui produit une invisibilité sur des situations d'inaptitude. Sur ce sujet, le Dr Aubertin, médecin conseil ENIM, ajoute que cette invisibilité relève parfois d'un déni de la part des marins, qui doivent aller jusqu'à la reprise du travail pour se rendre compte qu'ils ne peuvent plus, qu'ils "*n'en sont plus capables*".

5.2 - Inégales garanties pour faire face à la sortie de carrière

Des situations inégales ont pu être observées concernant les ressources mobilisées pour faire face à cette rupture de carrière. Là encore, le soutien de l'épouse et le travail des assistants sociaux du SSM s'avèrent précieux pour les marins.

5.2.1- Ressources financières

- *Ressources diminuées*

La diminution des ressources financières à la suite d'une inaptitude définitive est une réalité souvent rencontrée dans l'enquête et bien connue des professionnels du Service social maritime. Le fait que les prestations versées par l'ENIM soient liées au salaire forfaitaire, souvent très en dessous du salaire réellement perçu, induit en effet des difficultés financières importantes, d'autant plus lorsque le marin est situé dans une catégorie basse.

► Thierry relate les difficultés financières engendrées par le délai de carence imposé par l'assureur de son crédit immobilier. S'il ne remet pas explicitement en cause le principe du salaire forfaitaire, il émet **le souhait d'une augmentation des cotisations afin de garantir des ressources suffisantes en cas d'arrêt de travail** :

Moi, de 3200 euros à peu près net par mois, je suis passé à 1300 euros, vous voyez la calotte ! C'est énorme, il n'y a aucune logique, et là la marine devrait faire quelque chose, c'est inadmissible, sur le système accident du travail, c'est accident du travail. Je veux bien que c'est un métier hyper dangereux, mais ce n'est pas normal. On paye des cotisations. Quitte à ce qu'ils augmentent les cotisations, ce n'est pas grave.

- Le problème aussi, c'est que ça à voir avec le salaire de la catégorie, qui n'a rien à voir avec le salaire réel, touché à la part.

- *Les catégories sont pas mauvaises. Moi, en 10^{ème}, j'étais à 2400 ou 2600.*

- Sa femme : *Mais toi, tu es dans une bonne catégorie, ceux qui sont matelot, c'est pas le cas*

- Thierry : *Imaginez-vous que je sois en matelot, en accident, mais là, c'est la mort, je vends la maison. (...)*

Le problème, c'est l'assurance, c'est pendant 3 mois le délai, pendant 3 mois, il faut payer pour une maison, parce qu'on est en accession à la propriété, donc ils ont 91 jours de carence. Pendant 3 mois, il faut payer la maison.

- Ah oui, vous aviez pris une assurance en cas de problème ?

- *Oh oui, sachant le métier que je faisais. Il fallait assurer les mensualités pendant 91 jours mais quand votre salaire est diminué par trois !*

Le **soutien de l'épouse** peut aussi être d'ordre financier, lorsque les indemnités perçues sont trop faibles, notamment pour rembourser un emprunt immobilier. La femme de Thierry repart à l'usine :

Sa femme : *Je travaille. Je suis assistante maternelle*

- Thierry : *C'est pas des gros salaires. Mais à l'époque, tu as été obligée de retourner à l'usine, je lui ai dit « faut que tu y retournes là ».*

- En plus du travail d'assistante maternelle ?

- Sa femme : *Non, parce que j'avais arrêté. Mais là, usine, les week-end, le travail de nuit, pour pouvoir m'occuper des enfants, comme il était parti, j'allais pas me permettre de payer en plus une nourrice.*

- Thierry : *Et quand j'étais là après, quand je suis tombé en accident, tu es retournée à l'usine*

- Sa femme : *Oui, j'ai continué l'usine le temps qu'on puisse payer les factures*

- Thierry : *Et là, la maison n'était pas comme ça encore, on n'avait pas fait les travaux, c'était plus vétuste que ça, moins isolé, les courants d'air. Une période très dure et même au niveau moral, très dure.*

Dans l'enquête, l'épouse de Thierry n'est pas la seule femme rencontrée qui vient prendre le relais dans les cas d'accident et d'arrêt prolongé de leur maris.

Les difficultés financières peuvent aussi être aggravées lorsque l'évolution de carrière – et le passage d'une catégorie à l'autre tous les dix ans de cotisation effective – n'a pas été linéaire. Or, dès lors qu'un marin est débarqué du rôle d'équipage, il ne cotise plus et ce

temps de débarquement n'est donc pas calculé à l'ancienneté pour la progression des catégories. Se trouve ici questionné le recours au « **dérôlement** », parfois pratiqué par les marins eux-mêmes, petits patrons-pêcheurs soucieux de faire des économies de cotisations sociales, surtout en début de carrière, et pénalisés en fin de carrière, lors de la survenue d'un problème de santé invalidant.

Si les services de l'administration maritime signalent que cette pratique du dérôlement occupe aujourd'hui une place bien moins importante que par le passé, il faut noter que la situation reste contrastée selon le département, d'après les constats menés par l'Inspection du travail.

► Thierry, alors embarqué à la pêche au large, en 2005, indiquait ainsi : « *Le principe c'était 15 jours de mer, une semaine à terre non payée mais embarqué quand même, on payait nos cotisations sur nos salaires de 15 jours, mais on restait embarqué à terre, mais embarqué. Ce qu'il faut savoir que pour les cotisations, c'est **que les premières années, j'ai navigué mais je n'étais embarqué que 7 mois et demi dans l'année**. Tout le temps que j'étais à terre, j'étais débarqué, donc j'ai perdu énormément de temps pour ma retraite.* »

Le risque financier existant en cas de situation d'inaptitude est lié, d'une part, à l'écart entre le salaire réellement perçu (salaire à la part) et le salaire forfaitaire (fonction de la catégorie du marin), et d'autre part à l'absence de prévoyance, qui pourtant apporte l'assurance d'une sécurité financière (voir point suivant). Il nous faut également parler d'une procédure, récente en droit maritime, mais qui ouvre aussi des garanties d'une meilleure prise en charge : une décision du Conseil constitutionnel, en date du 6 mai 2011, a en effet ouvert la **possibilité d'un recours en faute inexcusable contre l'armateur en cas d'accident du travail maritime** (Charbonneau, 2011). Les inaptitudes consécutives à un accident du travail maritime engendré par une faute inexcusable de l'employeur ne seraient ainsi pas marquées par la double peine d'une rupture prématurée de carrière et d'une fragilisation financière importante.

- *Prévoyance, assurance intempérie : des marins bien protégés*

Nous avons rencontré des marins qui, au contraire, des situations précédentes, sont en mesure de faire face à un risque d'arrêt du travail, qu'il soit temporaire (dû à un arrêt

maladie ou aux intempéries) ou définitif (à la suite d'une inaptitude). Ces situations sont cependant rares dans l'enquête. Elles ont été rencontrées dans deux genres de navigation opposés : la petite pêche à la palourde et la grande pêche.

▶ Marc, installé comme patron-pêcheur après avoir été militaire pendant 16 ans, travaille seul à la petite pêche à la palourde. Il a souscrit depuis le départ une **prévoyance**, nous indiquant qu'elle lui a servi : « **On s'autorise à s'arrêter** », dit-il en effet. Avoir une prévoyance joue ainsi non seulement en cas de problème de santé, mais peut également être un facteur de **prévention** de problèmes de santé qui s'aggravaient si le marin ne s'arrêtait pas de travailler.

Par ailleurs, Marc verse une cotisation pour une « assurance intempérie », gérée « *par le comité local et l'ENIM* ». Il indique bien s'y retrouver car « *tout le monde participe* ».

▶ Claude, 51 ans, souffre d'un affaissement de la colonne vertébrale survenu en 2009, qui l'a conduit à être reconnu inapte définitif à la navigation en 2010. L'assurance complémentaire à laquelle il a souscrit lui permet de mieux vivre ce changement professionnel :

En maladie, je ne touchais que 50% du salaire forfaitaire de la catégorie dans laquelle j'étais embarqué.

- Ça ne faisait pas lourd ?

*- Non, non c'était rien du tout mais depuis longtemps, j'avais cotisé une assurance complémentaire parce que, avec le métier qu'on a... Donc j'avais des indemnités journalières. J'avais cotisé de mon propre chef. (...) **On a quand même un métier à risque et je ne comprends pas que des gens n'y pensent pas. Je sais pas mais on payait peut-être 50€/mois, 1.5€/jour***

Etre embarqué à **la grande pêche**, avec de gros armements industriels n'est pas comparable à la situation de marin pêcheur à la pêche artisanale en termes de sécurité financière.

▶ Paul, qui a « *eu la chance de faire toute [sa] carrière dans de gros armements industriels* », à la grande pêche, est devenu inapte définitif à la navigation à l'âge de 55 ans. Son récit illustre le cas d'un marin **très prévoyant** et particulièrement au courant de ses droits. Il a ainsi insisté pour être reconnu en inaptitude et non pas passer directement en retraite anticipée, car cela lui permettait de toucher davantage (cumul des pensions). Ce marin ultra-prévoyant, stratégique et très bien protégé (assurance-vie- mutuelle de l'armement – liquidation des 3 ans de chômage dus à 34% du salaire forfaitaire de la catégorie – négociation avec

l'armement pour rester embarqué pour cotiser à la retraite) prendra finalement sa retraite avec 37 annuités, en 17^{ème} catégorie.

Il y a donc eu section de tendons ? (acquiesce), de 3 tendons ? (acquiesce)

- *Donc ils m'ont opéré, j'ai passé 8 semaines à Kerpape en rééducation, et après j'ai fait un mois de rééducation ici. La mobilité est toujours restreinte. Mais bon, je fais ce que je veux, mais mettre une salopette de travail, je ne peux pas. Et puis mon médecin m'a dit « Tu ne repartiras pas, parce que l'autre épaule est usée aussi », parce que c'est toute une carrière de travail ça, de chalut, de cale, de tous les moments physiques. (...) Il y a une usure de carrière, les membres sont usés, les épaules, les décalcifications. Ils m'ont dit que c'était une « rupture de coiffe ». Donc ils m'ont interdit de repartir. Le médecin traitant et le médecin de la marine ont été catégoriques.*

- Finalement, cet accident a causé la fin de la carrière ?

- *Donc après l'opération, ils m'ont déclassé. Mais il me restait 12 mois, j'étais à 12 mois de la quille. J'ai fait valoir tout ce que j'avais. Je suis resté en accident de travail, j'avais la prévoyance de l'armement.*

- Ah, oui, il y avait une caisse, je n'en ai pas souvent vu.

- *Les gens qui naviguent ici, ils ne sont pas dans les gros armements industriels mais nous on a toutes les cotisations : assurances, mutuelles, chômages, capital décès, conventions collectives et tout. J'ai eu l'avantage de ça.*

- Ah oui, et vous étiez en quelle catégorie ?

- *17^{ème}. Donc c'est 74% du salaire forfaitaire de la catégorie, c'était autour de 2600 euros par mois. Mais par contre, j'ai eu ça, mais j'avais aussi une assurance vie que ma mère m'avait faite le jour où j'ai embarqué, depuis 1972. J'étais chez ***. Le jour où je me suis marié, je l'ai gonflé, parce qu'on avait des enfants et tout, j'ai pris des garanties. Je savais que le métier était dur. Beaucoup de jeunes ne savent pas mais l'assurance vie, c'est le top. S'il n'arrive rien, on va dire qu'il a perdu de l'argent. Mais mon cas à moi, c'est que j'ai bénéficié de mon assurance vie. Parce que j'ai été mis en invalidité professionnelle, je ne pouvais plus naviguer et comme je n'étais pas arrivé aux mensualités pour avoir la retraite complète, j'ai eu droit au remboursement de mon assurance vie, de mon capital, dans sa totalité, intérêts compris. (...)*

- Vous étiez bien protégé. Et là, vous avez pu liquider votre retraite ?

- *J'ai laissé la retraite de côté, ma retraite je l'ai prise le 29 octobre, il me manquait que 2 mois. Mais comme je pensais qu'à Pôle Emploi, ils m'ont vu arriver. Comme j'avais été mis en dépôt de bilan en 2004, j'avais tant et tant de mois de chômage, 1095 jours de chômage jamais perçu. Je leur ai dit « Comment je peux utiliser ça, parce que vous me les devez ? ». Ils m'ont dit « vous êtes à la retraite ? ». J'ai dit « Non, je suis en invalidité professionnelle ». J'ai joué cette carte-là. Normalement, c'est 50% du salaire forfaitaire de la catégorie qu'ils me devaient. Mais comme je suis au plafond en 17^{ème}, ils m'ont donné 34%. Quand j'ai eu acquis ça par Pôle Emploi, j'ai fait ma demande de retraite. Je suis parti avec 37 annuités. Voilà. A ce moment-là, je n'avais pas ma pension d'épaule, j'étais encore à 8%.*

- Donc vous avez 34% du Pôle Emploi pendant 3 ans ? (acquiesce) Et retraite ou pas, ce n'est pas importante, vous cumulez les 2 ?

- *Je cumule les deux oui. Au Pôle Emploi, ils savent le montant de ma retraite, mais c'est différent, ils me les doivent. On peut pas tricher. J'ai pris mon droit.*

- Quand prenez-vous votre retraite ?

- *Je l'ai signé en octobre 2009, après avoir mis mon assurance vie au clair, ma pension d'invalidité refusée mais en recours, et le pôle emploi, ok. Après, je suis allé à Paimpol, quand tout ça était clair, pour ma retraite. J'ai attendu aussi que l'armement me liquide tous mes jours, tout, en restant embarqué, jusqu'au 29 octobre.*

5.2.2- Licenciement pour inaptitude : un droit pas toujours connu ou appliqué

► Paul (ci-dessus), parlant de son entreprise à la grande pêche, soumise à la convention collective thonière : « *ils m'ont tout donné après, congés, licenciement, tout, j'ai tout eu d'eux* ».

Ce n'est pas le cas de tout le monde et la différence entre les marins à la grande pêche (et plus encore les marins de commerce) et ceux embarqués dans d'autres genres de navigation à la pêche est forte. L'enquête a révélé une application variable, d'un individu à l'autre, du licenciement pour inaptitude, et une certaine méconnaissance des marins pour faire valoir leurs droits à ce sujet.

Lorsque le marin est déclaré inapte définitif à la navigation, l'employeur a l'obligation de le licencier pour inaptitude (à moins qu'il puisse lui proposer un poste à terre correspondant à ses compétences pour les armement possédant une activité à terre).

Plusieurs des marins rencontrés dans l'enquête ignorent cela et nous avons rencontré des marins devenus inaptes définitifs mais n'ayant pas été licenciés par leur employeur.

5.3 – Après l'inaptitude : quels accompagnements ? Quelles reconversions ?

5.3.1 - Reconversions

► Claude, dont le statut de travailleur handicapé a été reconnu, s'est reconverti comme conducteur de ligne dans une entreprise du secteur agro-alimentaire. Il raconte l'aide reçue pour sa reconversion de la part du Service social maritime notamment :

Aviez-vous l'idée de reprendre un travail à terre ?

- De là, Mlle *** [assistance sociale SSM] m'a dirigé vers **Atlas**. Atlas, ce sont des modules de reconversion pour les personnes handicapées mais qui réunit tous les types de métier pas uniquement les gens de l'ENIM.

- Etes-vous passé par la MDPH, la Maison Départementale pour les Personnes Handicapées ?

- Oui, c'est ça ; donc, c'est Mlle ***, l'assistante sociale des gens de mer qui m'en a parlé et qui m'a inscrit. Donc là, je suis allé, (combien de temps ça m'a pris ?) je suis allé 3 mois à Lorient. Ça consiste à rechercher un emploi, il y a déjà pas mal d'évaluations et après des études en fonction de ce qu'on sait faire, de ce qu'on peut faire et ils essayent de nous orienter, quoi.(...) J'ai dû faire un stage dans l'agro-alimentaire à ***, comme j'avais des notions de mécanique. Mais il y avait des pièces trop lourdes à porter et je me

*suis rendu compte tout de suite que ça ne le « faisait » pas. Donc après, j'avais un 2^{ème} choix, j'ai fait l'aide à la personne, un stage pour essayer de trouver ma voie, tout ça avec Atlas-Formation et puis, non, je ne voyais pas ça comme ça. Pourtant j'aime bien les personnes âgées mais ça le faisait pas. Donc je suis revenu vers l'agro-alimentaire, toujours en stage et là, avec la directrice des ressources humaines, **on en a discuté et on a trouvé un poste adapté à mon handicap.***

- Et du coup, vous avez une reconnaissance en tant que travailleur handicapé ?
- *Ah oui, tout à fait. (...) Bon, c'était hyper-intéressant pour l'entreprise parce qu'une entreprise doit avoir un certain pourcentage de sa masse salariale pour des travailleurs handicapés.*
- Donc, poste adapté et vous faites quoi maintenant ?
- *Je suis conducteur de ligne.*
- Qu'est-ce au juste ?
- *Bon, j'ai 3 personnes qui travaillent avec moi, 3 ou 4 personnes et mon travail consiste à... je suis sur une grosse machine qui consiste à mettre des boîtes dans des manchons de plastique, dans des lots, voilà.*
- Sur une machine où tout est mécanisé, vous avez juste à l'actionner ?
- *Oui, c'est vrai, j'ai parfois des petits réglages à faire mais ça reste dans le domaine du possible, je gère et ça va*
- Donc vous avez retrouvé un emploi.
- *J'ai retrouvé un emploi, j'ai travaillé pendant 2 ans avec des contrats à durée déterminée, saisonniers mais avec des CDD et à la fin de l'année dernière comme je faisais l'affaire on m'a proposé un contrat en CDI et depuis le 1^{er} décembre, je suis en CDI.*

► Le **processus** de reconnaissance d'une inaptitude, puis de reconversion peut être **long**. José, inapte depuis 2006 après un ATM survenu en 2001, était encore à constituer son dossier de reconnaissance de travailleur handicapé auprès de la MDPH lorsque nous l'avons rencontré en 2012. Pour lui, cette reconnaissance est « *un parcours du combattant* ».

► Jean, devenu inapte à la navigation à la suite d'un AVC survenu en 2010, a pour projet de devenir agent de sécurité, « *de préférence la nuit* ». Le choix de cet emploi est guidé par l'envie « *d'un travail qui ne soit pas enfermé dans un bureau, sans chef au-dessus de moi pour contrôler mon travail* ». Travailler de nuit à la surveillance d'un établissement présente en outre « *une petite part de risque* » (celui de se faire agresser la nuit), comme le souligne son épouse, caractéristique rappelant la part de risque du métier de marin.

5.3.2 – « Le mal que j'ai eu à reprendre la vie de terrien »

Si l'annonce de l'inaptitude définitive a pu être plus ou moins préparée et anticipée, le passage d'une vie de marin à une vie de « terrien » peut s'avérer difficile. Dans l'enquête,

nous avons rencontré deux anciens marins pour qui l'arrêt de la navigation n'a pas été facile. Cela soulève la question d'un accompagnement après l'inaptitude ou la mise à la retraite.

► Jean, déclaré inapte définitif à la navigation en 2010. A la fin de l'entretien, Jean nous suggère d'élargir l'enquête aux marins partis en retraite non pas en raison d'une maladie, mais parce qu'ils avaient terminé leur carrière, « *parce que eux aussi, il faudrait s'occuper d'eux* ». Cette difficulté à « *repandre une vie de terrien* » l'a conduit à faire une tentative de suicide. Pudiquement, il relativise « *Bon, j'ai des petits passages comme ça, durs. Et je pense que pour les gens qui ont fait leur temps complet et qui sont en retraite, pour eux aussi, ça doit être dur.* »

L'épouse de Jean nous indique alors : « *Vous verrez que beaucoup de marins en retraite, après avoir fait leur temps, retournent en pêche, en loisir* ».

► Charles, marin retraité né en 1935, nous a indiqué « *être reparti à la sardine* » peu après son départ en retraite. Son épouse précise : « *Il est resté un an en retraite, sans prendre la mer et là, il avait vieilli de 10 ans en 1 an et je me suis dit : là, il va falloir qu'il fasse quelque chose parce que sinon là, il est en train de creuser sa tombe.* »

**3^{ÈME} PARTIE – ANALYSE GLOBALE DES PARCOURS DE MARINS
RECONSTITUÉS**

Chapitre 6 – Des invariants

Avant de présenter dans leur intégralité un certain nombre de parcours reconstitués (chapitre 7), nous revenons dans ce chapitre sur un certain nombre d'invariants que l'étude des parcours de marins a permis de mettre à jour.

Ces caractéristiques du métier de marin apparues dans un grand nombre de parcours reconstitués relèvent de deux domaines, qui peuvent se trouver liés avec des enjeux de préservation de la santé au travail. Au plan de la santé au travail, nous revenons sur une caractéristique largement partagée dans la population d'enquête : le fait, pour les marins, de cumuler plusieurs problèmes de santé liés au travail, notamment de graves accidents du travail (§ 6.1). Au plan du rapport à l'emploi, plusieurs éléments nous semblent caractéristiques de la plupart des parcours étudiés : les conditions d'entrée dans la vie active de marin, présentées comme d'une grande facilité (§ 6.2.1) mais avec toutefois une moindre attractivité du métier de marin aujourd'hui (§ 6.2.2) ; une polyvalence facilitée par un apprentissage des tâches « sur le tas », et observée à la fois dans l'activité de travail (variété des tâches à bord et sur le quai, passage d'un métier à un autre selon la saison et le type d'espèce pêchée à la petite pêche et à la pêche côtière) (§ 6.2.3) et dans la durée des parcours, par le passage d'un genre de navigation à l'autre, souvent motivé par l'organisation de la vie de famille (§ 6.2.4) ; enfin, dernier point relevé, un turn-over important entre armements ou entre équipages au sein d'un même armement, facilité par le fort besoin de main d'œuvre et où l'on constate l'importance d'une réputation – du marin comme du patron ou de l'armateur (§ 6.2.5).

6.1 - Polyaccidentalité au fil du parcours : « *des accidents, j'en ai eu plein* »

Dans l'enquête, rares sont les parcours marqués par la survenue d'un seul problème de santé au fil de la carrière. Au contraire, la plupart des marins rencontrés ont subi plusieurs atteintes à la santé, qu'elles aient ou non été déclarées au titre des ATM ou des MP.

La lecture du **tableau de synthèse** de présentation des 29 parcours reconstitués figurant à la fin de la première partie du rapport rend compte de cette polyaccidentalité, visible dans la colonne de droite. Parmi les 29 parcours de marins reconstitués, on peut en relever 9 particulièrement marqués par une **polyaccidentalité** importante. Il ne s'agit pas

des marins les plus âgés rencontrés dans l'enquête ; la plupart ont entre 45 et 54 ans et un a moins de 40 ans. La **pêche au large** est le genre de navigation le plus souvent concerné par un cumul de plusieurs ATM graves au fil de la carrière dans l'enquête. Nous ne pouvons bien évidemment pas en déduire de généralités compte tenu de la méthode choisie pour cette enquête (population non représentative, méthodologie qualitative). Toutefois, nous pouvons ici rappeler que le bilan statistique régional réalisé à partir des données du SSGM mettaient en évidence une sur-accidentabilité à la pêche au large.

▶ Jean, né en 1965, 33 ans de navigation (à la pêche au large et à la grande pêche), en inaptitude depuis 2010, nous indique ainsi en début d'entretien : *«Des accidents, j'en a eu plein. Il faut venir une semaine avant, on va mettre la Quechua dehors (rires). »*

▶ Mickaël, né en 1965, cumule 6 accidents et un presque accident en 20 ans de navigation (à la pêche au large, grande pêche, petite pêche puis en conchyliculture).

▶ Thierry, né en 1966, inapte depuis 2010, a eu 4 ATM en 17 ans de navigation (PL)

▶ Philippe, né en 1962, inapte depuis 2007, cumule 8 ATM en 30 ans de navigation (PL).

▶ Bruno, né en 1963, a eu de nombreuses blessures non déclarées en ATM, un ATM et une maladie professionnelle en 32 ans de navigation (PL).

▶ Olivier, né en 1975, inapte depuis 2007, a eu 3 ATM en 16 ans de navigation (PL).

▶ Luc, né en 1966, a eu: 2 ATM, de nombreuses blessures non déclarées en ATM et souffre du syndrome du canal carpien après en 17 ans de navigation (PC, PL).

▶ Claude, né en 1960, inapte depuis 2010, cumule plus de 5 ATM, le syndrome du canal carpien, un empoisonnement en 34 ans de navigation (PC).

▶ Sébastien, né en 1970, a eu 3 ATM dont une rechute en 24 ans de navigation (PL, PC, PP).

6.2 – Rapport à l’emploi : une certaine facilité liée à un fort besoin de main d’œuvre

Les récits rendent compte d’une grande facilité pour être marin, surtout pour ceux dont le père, l’oncle, le frère sont eux-mêmes marins. Le contexte de forte demande de main d’œuvre entre en compte, de même que l’importance du réseau, des connaissances pour se faire embaucher. Et puis, le métier de marin est attirant pour certains, ils sont passés par le secteur « terrestre » avec salaires très bas pour un même niveau de diplôme.

6.2.1 – Devenir marin : facilité d’embauche et attractivité du métier

► Guy, 56 ans, retraité après 32 ans de navigation à la pêche au large et à la grande pêche, revient sur son entrée dans la vie active :

C’était les années 70. Moi, c’était la mer, je suis presque né les pieds dans l’eau.

- Vous étiez sur place.

- *Oui et il y avait 55 bateaux, 4 marins par bateau, 1 de plus pendant l’été. C’était toute la population qui était concernée par la pêche et l’activité du port. (...) A ***, il y avait 55 bateaux de pêche côtière, et sur chaque bateau, il y avait un mousse, un lycéen qui embarquait comme mousse, soit un fils de marin, soit un autre comme moi.*

- Vous n’étiez pas fils de marin ?

- *Non, non, mon père était dentiste à ***. **Toute l’activité était là, on était tous au port, tous les jours.** Et c’était un des jobs d’été sinon il y avait les conserveries. (...) J’ai pu embarquer comme matelot sans qualification professionnelle. Je l’avais, je l’avais eu sur le « tas » ma qualification.*

► Mickaël, 47 ans, a quitté le secteur terrestre – et un métier pour lequel il s’était qualifié – pour des raisons économiques :

Avant j’étais couvreur-zingueur. Mon vrai métier, c’est couvreur-zingueur. Après la tempête de 1987, tout le monde se mettait à son compte, c’était la panique là-dedans, j’étais payé à coup de lance-pierre, bref, je suis parti. J’ai fait déménageur aussi, après mon armée, 3 ans déménageur. Et après je suis parti maritime.

- Et par quel moyen du coup ?

- *Parce qu’il y avait de l’embauche.*

- Vous étiez dans la région ?

- *Oui, j’ai toujours habité ici. J’ai fait la grande pêche, Terre Neuve, j’ai fait la pêche fraîche et là, ostréiculteur. (...)*

- Et ce qui vous a poussé à changer, c’est le contexte, le marché de l’emploi ?

- *Oui, **c’est surtout qu’à la pêche, ça payait plus, carrément.***

- Oui, et vous deviez connaître des marins pêcheurs autour de vous ?

- *Toute ma famille est marin pêcheur, tous mes oncles, j’ai même des oncles qui sont restés là-bas, noyés, toute ma famille, du côté de ma mère était marin pêcheur.*

Cependant, l'attractivité pour le métier est fortement associée à la pénibilité et aux conditions de vie particulièrement difficiles des marins-pêcheurs.

▶ Jean précise ainsi : « *On était un peu jalouxés par les terriens. C'est vrai qu'on gagnait bien. J'avais 14 ans et je gagnais deux fois le salaire de quelqu'un à terre, d'un apprenti. C'est vrai qu'on était jalouxés mais bon et nous on leur disait : mais allez le faire et puis voilà, vous gagnerez comme moi, comme nous !* »

6.2.2 - Une attractivité moindre aujourd'hui : aucun des marins rencontrés ne souhaite ce métier pour ses enfants

Le contexte économique et la persistance des pénibilités rend toutefois le métier de marin-pêcheur nettement moins attractif – et moins lucratif semble-t-il – aujourd'hui. Dans l'enquête, aucun des marins rencontrés n'envisage cet avenir professionnel pour ses propres enfants, alors que nombreux sont pourtant fils, petit-fils, neveu ou frère de marins.

▶ Sébastien, dont les enfants sont encore jeunes, réagit ainsi : « *Ils sont jeunes, oui. Mais je leur dirais, non, ouais, c'est pas l'avenir, ici. (...) Ah, il n'y a plus rien à ***, c'est terminé ! ... La plaisance, oui mais pas la pêche.* »

▶ Jean-Paul, né en 1956, fils et frère de patron-pêcheur, a vécu un naufrage traumatisant alors qu'il avait seulement 24 ans (voir § 4.5), occasionnant le décès de son père. Il se reconvertira à terre à l'âge de 27 ans, indiquant être « *dégoûté de la pêche* ». Aussi, lorsque son fils unique lui a annoncé son souhait de devenir marin pêcheur, n'est-on pas surpris d'apprendre que Jean-Paul et son épouse n'étaient pas particulièrement ravis. Faute de pouvoir s'opposer au désir de son fils, Jean-Paul a même mis en place une véritable stratégie pour que ce dernier revienne sur son choix professionnel :

Et quand votre fils a dit qu'il voulait être marin, vous vous aviez quitté ce milieu là, j'imagine que ça a pas dû trop vous plaire.

- Son épouse : *Ah non !*

- Mais vous l'avez pas empêché.

- Jean-Paul : *Ce qu'il voulait, il avait des copains qui étaient en mer. Qui gagnaient de l'argent.*

- Et il savait cette histoire là avec son grand-père ?

- *Oui . Mais on n'en parlait pas trop.*

- Et ce qui fait qu'il n'a pas continué c'est .. ?

- *Je l'ai mis sur un des plus durs bateaux de Lorient. Le bosco, je lui ai dit ...*

- Son épouse : ... « *Tu vas le dégoûter, un peu quelque part* »

- Et ça a fonctionné ?

- *Oui. Il a même pas fait la semaine. Il a fait 3 jours de mer. En 3 jours il a changé d'orientation.*

- Il fait quoi maintenant ?

- son épouse : *Il travaille dans une usine ici : magasinier. **Au moins c'est pas dangereux. C'est pas la mer. Il travaille en 2/8.***

▶ Yvan, patron pêcheur travaillant seul à la petite pêche – il travaille au filet, pêchant le bar et la dorade en hiver, la sole et la raie en été – raconte les **évolutions observées depuis 1980**. Il fait remonter à « *plus ou moins 5 ans* », c'est-à-dire à 2007-2008, des conditions plus difficiles : moins de poisson, montée du prix du gasoil, concurrence des mareyeurs, « *qui font la pluie et le beau temps* » et importance croissante du poisson d'élevage.

▶ Brigitte et Laurent, pêcheurs à pied inscrits à l'ENIM depuis respectivement 1993 et 1998, travaillant avec 2 personnes pour l'une, seul pour le second, perçoivent tous les deux une **évolution de leur métier très négative** depuis leur début : moins de ressources, pouvoir du mareyeur sur les prix et des garde-jurés assermentés sur les contrôles.

▶ La mère de Pascal et l'épouse de Charles, « *filles de patron-pêcheur, femme de patron et marin-pêcheur et mère de marin* », aujourd'hui âgée de 71 ans, a son avis sur l'évolution du métier de marin-pêcheur. Elle a consacré une bonne partie de sa vie à défendre la cause des marins-pêcheurs : « *Avec le recul que je me dis qu'on aurait pu s'organiser davantage ou autrement pour défendre le « petit » marin, je ne parle pas du patron-pêcheur parce que lui, il a un statut différent. Parce que, bien souvent, on mélange le patron-pêcheur avec le marin-pêcheur. Mais le patron-pêcheur, il est au-dessus. Comme j'ai vécu les deux, je peux vous dire que, quand mon mari était patron-pêcheur et qu'il divisait encore par deux sa solde parce qu'il était associé, la rentabilité était beaucoup plus intéressante que quand il est devenu seulement marin-pêcheur. Si le bateau gagne bien, c'est parfait, si le bateau ne va pas, on est perdant. **Avec la hausse du gas-oil, le statut du matelot s'aggrave** parce que le matelot a un statut épouvantable, il participe aux frais de l'entreprise, ce qui n'est pas normal. (...) Il y a une dégradation, une exploitation et beaucoup s'étonnent de ne pas trouver de marins. Forcément les marins, s'ils trouvent mieux, ils vont vers les off-shore, où les conditions de travail sont nettement meilleures, ils ont 15 jours de travail et 8 jours à terre. Ils ont le temps de se reposer, ici, ils n'ont pas le temps de se reposer. »*

Lors d'une réunion publique organisée dans sa région, avec la présence d'élus locaux et d'un député européen, elle nous a dit avoir tenu les propos suivants, que nous

relatons car ils reflètent sa perception de l'évolution du contexte et posent une question de justice sociale : « *Mon père n'a pas eu de subventions, il travaillait à 40 pour lui et 60 pour l'équipage. Mon mari n'a pas eu de subventions, il travaillait à 55 pour l'équipage et 45 pour eux deux. Aujourd'hui, vous avez des subventions et certains travaillent à 72-28. (...) Ce que je n'ai pas pensé à leur dire, c'est qu'il faudrait un contrat pour ces subventions. Je pense que ce serait bien parce qu'un jour, j'ai entendu (il habite pas loin de chez moi) : « Tu vois, ce que je viens de faire, c'est par la subvention. » Au lieu de le mettre dans son outil de travail, il en a fait une maison. (...) C'est nous qui payons ça, ils ont un niveau de vie tellement élevé qu'ils ont des doubles maisons secondaires, forcément **sur le dos des marins.** »*

6.2.3 – Apprentissage sur le tas et polyvalence dans les métiers et dans les parcours

Un apprentissage « sur le tas » et, pour ceux dont la fonction à bord évolue, une facilité pour retourner se former à l'école maritime et acquérir les brevets nécessaires, sont des caractéristiques qui ressortent également des parcours de marins analysés. Il en ressort, là encore, une impression de facilité (à l'installation), qu'il importe toutefois de relativiser selon le type d'évolution de carrière suivi (chapitre 7).

► Brigitte, inscrite à la pêche à pied, précise : « *C'est ma belle mère qui m'a appris la pêche* » (...) « *mes parents étaient agriculteurs. Oui, quand je me suis mariée, je ne savais pas ce qu'était une palourde.* »

Un apprentissage sur le tas, facilité par l'**expérience**.

► Ainsi, Jean, parti travailler à la grande pêche sur un thonier après avoir travaillé 18 ans à la pêche au large comme maître d'équipage, nous indique qu'il n'a pas été trop difficile pour lui d'apprendre le métier sur le thonier : « *Une fois que vous avez fait les chalutiers, ça va assez vite, il n'y a pas besoin d'un an ou deux ans pour apprendre. **En deux ou trois marées, c'est bon.*** »

6.2.4 - Changer de métier à la pêche et de genre de navigation au fil de l'année et au fil de la carrière

Les marins rencontrés passent du chalut, au filet, à la drague. Ils passent ainsi de la pêche côtière à la pêche au large et pour certains à la grande pêche ; ils peuvent aussi choisir de revenir à la pêche côtière, souvent pour des raisons familiale et de rythme. Hormis les deux patrons ostréiculteurs rencontrés dans l'enquête, rares sont les parcours situés dans un seul genre de navigation.

Une polyvalence observée, particulièrement à la pêche côtière ou à la petite pêche, marquées par la **saisonnalité** de la pêche et la **variété des métiers pratiqués à la pêche**.

► « *On passait d'un type de pêche à un autre puisqu'on passait de la coquille Saint-Jacques (dragues) au chalut pour pêcher la langoustine* », raconte Claude, alors embarqué avec son père à la fin des années 1970.

La polyvalence est également observée sur le temps long du parcours : il s'agit le plus souvent de quitter le rythme vécu à la pêche au large pour travailler dans un genre de navigation plus **compatible avec la vie de famille**.

► Après 14 années passées à la pêche au large, la pêche au pélagique, qui « marchait super bien », Claude a choisi de travailler à la petite pêche : « *En 2007, je me suis rendu compte que, les enfants, je ne les avais pas vus grandir, quoi. Donc comme financièrement on commençait à être stabilisés ici, je me suis dit que j'allais revenir à la petite pêche, ici, à ***. Et puis bon, j'avais 47 ans. Là, c'était carrément la petite pêche, on faisait la journée. On partait quand le jour se lève et on revenait au coucher du soleil. (...) Tous les soirs, je rentrais dormir chez moi.*»

► Dominique, après 20 ans passé à la pêche au large, s'embarque à la pêche côtière en 2000 : « *J'ai 3 gosses, j'ai eu des jumeaux. J'ai pas vu mes gosses pousser. Alors on se dit « il serait temps de changer »* ».

Le rythme est difficile pour celles qui restent à terre : **les épouses**. L'épouse de Charles, 71 ans, raconte cette « sacrée vie » : « *Avant le mariage, je le voyais peu mais je n'étais pas mariée mais après le mariage, je me suis dit : c'est bon, maintenant on va être ensemble. Mais 2 jours plus tard, il partait et il fallait attendre 15 jours pour se revoir. C'est une sacrée vie ! Ils sont presque toujours absents pour les événements heureux ou*

malheureux de la vie. On est toujours seules, face à la gestion du ménage et face à l'éducation des enfants. On porte tout, nous ! »

6.2.5 - Turn-over entre armements ou équipages : l'enjeu de la réputation (du marin et du patron)

Sur un marché de l'emploi tendu, les facilités d'embauche et de formation se traduisent aussi, en miroir, par un fort turn-over entre entreprises, voire entre équipages au sein d'un même armement. Les jeux de réputation comptent alors beaucoup, dans un univers réduit où tout se sait. Et si avoir « un bon patron » peut être associé à des conditions meilleures en terme de sécurité (§ 3.2.2), être soi-même réputé « bon marin » peut jouer dans le déroulement d'une carrière, même si des disparités existent entre les marins dotés d'un fort capital social (relations dans le métier) et/ou scolaire (diplômes).

La **réputation** du marin est son meilleur CV. Ainsi, Dominique, indique-t-il : « *Moi personnellement, j'ai jamais eu [de problème pour changer d'équipage], parce que j'étais toujours considéré, j'étais un bon matelot, j'ai toujours fait mon taf comme on dit. Voilà. »*

► Jean, à la grande pêche : « *De ce côté-là, dans ce métier-là, on était quand même assez libres. Vous pouviez quitter l'armement, aller dans un autre, vous étiez sûrs de trouver de l'embauche. Moi mon but, c'était pas, c'est vrai qu'avec mon armateur, on avait de bonnes relations, je me plaisais bien dans cette boîte, c'est pour ça que j'ai pas eu l'intention de la quitter. »* Il explique un peu plus loin qu'il a lui-même une très bonne réputation auprès de cet armateur, qui connaît déjà son père et son grand-père : « *Mon nom était peut-être déjà connu en Afrique parce que j'étais tellement bien vu avec mon armateur, mon père et puis mon travail était reconnu par mon armateur. »*

Raisons de turn-over plusieurs fois rencontrées dans l'enquête, l'employeur mauvais payeur ou l'employeur fraudeur.

► Bruno explique cette facilité à changer de patron : « On change, on s'engueule et basta ! » :

Et là, vous partez avec qui à la côtière ?

- Avec un 12 mètres.

- Vous êtes 2 : un patron pêcheur et vous (acquiesce). Et c'est le même depuis 9 ans avec qui vous êtes ?

- Non, j'ai fait 4 ans et demi avec un, 2 ans avec l'autre, et ça fait 3 ans que je suis avec celui-là.
- Et qu'est-ce qui fait que vous avez changé de patron ?
- Avec un, il était chiant et avec l'autre, **je ne gagnais pas trop ma croûte**. Je connais pas beaucoup de marins qui sont restés longtemps sur un bateau. Généralement on change, on s'engueule et basta !
- Oui, c'est un métier où on peut facilement claquer la porte et être embauché.
- C'est pas du tout comme à terre. Certaines fois, les gars au large, ils s'engueulent et ils débarquent, pour un coup de gueule, et c'est pas obligé que ce soit avec le patron. A la côte, en général, c'est avec un patron qu'on se plaît pas. Mais on sait qu'on aura du boulot. De toute façon, on n'a pas droit au chômage, on cotise pas. A part les gros industriels, qui payent le chômage.

► Mickaël nous dit : « Moi, j'ai toujours été sur des bons bateaux, on partait sur quinze jours et je disais au patron *« On pêche que ça là, j'ai rien gagné, je lui disais moi, lundi je débarque, je vais sur un autre bateau »*. L'avantage qu'il y avait, c'est qu'on pouvait partir quand on voulait. J'ai vu des patrons, ils venaient me chercher. (...) Ce qu'il faut dire, c'est que quand il fait mauvais temps et que ça pêche pas, le patron, lui, il arrête pas de gueuler, ça pêche pas. Un jour, quand j'ai été blessé, je lui dit **« ça pêche pas, tu gueules, mais moi aussi je peux gueuler parce qu'il y a rien qui rentre dans ma poche non plus »**. Quand c'est comme ça, arrivé à terre, je lui dis **« Tu me donnes mon fascicule, je me casse ! »** »

Mickaël indique que la situation aujourd'hui est différente de celle d'hier : *« Parce qu'il y a 25 ans ou 30 ans, le patron était roi. Tu n'étais pas content, tu t'en vas, il y en a 10 qui attendent. Aujourd'hui, c'est fini. Aujourd'hui, un patron qui est « con », huit jours après, il n'y a plus personne sur le bateau, il peut le vendre, plus personne ne viendra dessus. »*

► Comme pour d'autres marins, il est arrivé à Thierry de quitter un employeur à la pêche au large parce que sa rémunération à la part était insuffisante. Il indique également dans l'entretien avoir quitté un employeur malhonnête :

*Bon on était rendu en 98, une marée à la Grande pêche et après je suis parti à la côtière, à ***, j'a trouvé un petit bateau, un petit 12 mètres au début, j'ai fait 1 mois et demi dessus mais le patron était plus ou moins mauvais payeur dans le sens où ...*

- C'était quoi les répartitions ?
- Non, ce n'était pas le problème de la part, mais **il faisait faire du black** il payait pas le black. Sur la nourriture, j'étais obligé d'acheter de la bouffe parce qu'il y avait jamais assez à manger à bord.
- Et comment on fait du black, on ne déclare pas toutes les espèces pêchées ?
- Non, ben lui il arrive avec son camion, il charge et il va vendre. Il va vendre.
- Donc pour vous c'est ça de moins dans la répartition ?
- Oui mais logiquement il devait nous redonner un petit peu en liquide. Mais il ne le faisait pas.
- Du coup, il n'a pas du garder son équipage longtemps parce que ...
- Ça tournait, bon il existe toujours, mais il était malhonnête. Je suis pas resté et j'ai trouvé un autre bateau, ils cherchaient quelqu'un en remplacement.

Chapitre 7- Typologie des parcours de marins étudiés

La richesse des entretiens réalisés (certains durent plus de 2 heures) nous a encouragées à rendre compte de ces parcours singuliers de marins reconstitués dans leur totalité. Nous aurions pu choisir de présenter les parcours selon une **typologie** liée au genre de navigation, au type d'atteinte à la santé, à la situation dans l'emploi à la date d'enquête (en activité / en arrêt de travail / devenu inapte), ou encore à la génération ... toutes ces éléments entrent en jeu dans l'étude des parcours. Nous avons choisi une autre entrée : le fait, pour le marin, « d'avoir barre » sur les événements de santé et sur les évolutions professionnelles survenus au fil de son parcours, reprenant ici l'expression employée par Philippe Davezies, médecin professeur en santé au travail (1998) pour définir l'une des composantes de la santé, appréhendée comme processus, non comme un état. « Avoir barre » signifie avoir suffisamment de ressources, de liberté et de marges de manœuvre pour gérer les événements au fil du parcours. Une rupture de carrière liée à un grave ATM se transformant en inaptitude définitive est un événement charnière, et il est difficile d'avoir la possibilité d'agir contre. L'idée de la typologie des parcours est d'interroger cette réalité – et plus globalement l'histoire de la santé au travail du marin – sous l'angle d'une plus ou moins bonne maîtrise des évolutions professionnelles. Nous proposons de regrouper les parcours reconstitués selon trois grands types :

Type 1 : Parcours choisis, gérés, plutôt maîtrisés, dans une direction ascendante en terme de reconnaissance professionnelle et de carrière. En dehors d'événements de santé invalidants, des choix ont pu être fait en vue de préserver la la santé au travail.

Type 2 : Parcours plus ou moins choisis, stables en terme d'emploi et de genre de navigation, mais stagnant en terme d'évolution de carrière. Parcours d'usure au plan santé-travail, avec stratégies pour « tenir » jusqu'à la retraite sans grandes marges de manœuvre pour adapter la charge de travail à la santé.

Type 3 : Parcours subi, marqué par de nombreux changements d'employeurs, de genre de navigation, une absence d'évolution et une impossible maîtrise de sa carrière. Parcours par ailleurs pouvant être caractérisé par des situations d'abus (au plan du droit du travail, voire en terme d'atteintes à la dignité) pour des marins pas ou faiblement qualifiés, souvent jeunes et isolés.

La construction d'une typologie n'est qu'un **outil d'analyse** et l'idée n'est pas d'enfermer les marins dans un type particulier tout au long de leur carrière (une assez bonne

maîtrise de la trajectoire peut ainsi être suivie d'une dégradation et de ruptures subies par la suite ; inversement, un début de carrière difficile peut s'avérer plus stable après un virage particulier). Il s'agit, dans le rapport, de proposer une trame de présentation des parcours pour illustrer la façon dont s'articulent parcours professionnel et histoire de la santé au travail. Nous présentons pages suivantes quelques parcours de marins relevant des trois groupes identifiés.

7.1 – Carrières de marins, évolutions professionnelles, parcours ascendants

L'idée de **choix du métier**, de stratégies de carrière entre ici en jeu pour caractériser les parcours. Les marins ont des marges de manœuvre liées à leurs qualification et plus de ressource pour construire leur parcours professionnel. Ils ne sont pas à l'abri de problèmes de santé gravement invalidants pour certains cependant.

Patrice et Damien, patrons-conchyliculteurs dans des entreprise familiales, se situent dans ce type de parcours.

▶ Patrice, patron ostréiculteur dans l'entreprise familiale (qu'il a reprise). Il travaille avec ses frères. S'est formé comme marin de commerce (études) mais n'y a jamais travaillé. A été marin pendant 2 mois à la pêche au large, avant de reprendre l'entreprise familiale avec ses frères.

▶ Concernant Damien, sa carrière est possiblement freinée pour cause de problème de santé consécutifs à l'ATM survenu en 2010, un « tassement de vertèbres » provoquant une hernie discale (L4-L5) opérée mais lui laissant des douleurs permanentes (il était toujours en arrêt de travail un an après l'opération).

▶ On peut citer le parcours de Marc, patron-pêcheur à la pêche à pied (palourdes, coques, civelles), qui a choisi ce métier après avoir été militaire. Il décrit des conditions de travail qui sont favorables à une préservation de la santé, qu'il oppose aux « *marin pêcheurs sur de gros bateaux, avec beaucoup d'engins* ». Ayant eu un seul accident du travail au fil de sa carrière, il indique : « *Autour de moi, les gens qui font le même boulot, on a rarement de problèmes de santé. C'est pas le bateau qui travaille, c'est nous : on est tous en très bonne condition physique.* »

Nous développons à présent plus en détail quelques parcours.

*** Thierry, 45 ans : « Dans le poisson, je suis heureux »**

Nous avons interrogé Thierry en décembre 2011, en présence de sa femme et de ses 3 enfants. A 45 ans aujourd'hui, il est inapte à la navigation depuis 2010, des suites d'un tassement de vertèbres déclaré en ATM en 2007.

Thierry a commencé la pêche sur le tard, à 27 ans, en 1994. A 18 ans, il quitte l'école, travaille un peu dans la menuiserie, en intérim et trouve à 23 ans, un emploi dans l'ostréiculture, mais au régime MSA. Il avait développé en parallèle une activité de pêcheur à pied (au dragnet), qui lui permettait de pêcher 6 ou 7 kilos de crevettes par marée, qu'il pouvait ensuite vendre aux restaurateurs et poissonniers du coin. Il n'est pas d'une famille de pêcheurs mais la proximité des côtes bretonnes l'amène à rencontrer des ostréiculteurs pour qui il travaille un premier temps. A l'occasion d'un remplacement au pied levé, « *et parce que je piaillais pour essayer le métier* », dit-il, il part pour sa première marée, déclaré en tant que passager : sur un chalutier de 24 m, en pêche hauturière, pour une marée de 8 jours. Il est formé, sur le tas, par un patron-pêcheur artisanal qu'il respecte. De retour, Thierry s'inscrit au Certificat d'initiation nautique de l'école maritime. Peu de temps après l'avoir eu, il passe en candidat libre son PCM (Permis de conduire les moteurs). Il devient ainsi remplaçant mécanicien en pêche au large, toujours chez le même armateur. Il passe ainsi de matelot en 4e catégorie, à mécanicien en 12e catégorie. Il reste 4 ans avec un équipage quasiment fixe de 6 ou 7. Le rythme était de 13 jours de mer, et 2 jours à terre. La fin du vrac et donc les enjeux de conservation du poisson, ainsi que certaines limitations de tonnage par bateaux, finissent par raccourcir les marées à 8 jours de mer. Le roulement avait été mis en place, le bateau ne s'arrêtait pas.

Au bout de 4 ans, on lui propose de partir à la Grande Pêche en Norvège pour une marée de 2 mois et demi. Sa femme attendant leur premier enfant, il ne s'engagera pas pour une marée suivante ; et part comme matelot à la pêche côtière sur un 12m. La vie de famille est souvent une raison invoquée d'un changement de genre de navigation. Ici, le patron est de plus « mauvais payeur » (on apprend qu'il ne payait pas les indemnités de nourriture à ses marins, qu'il fraudait en chargeant une partie de la pêche pour une revente personnelle sans dédommager ses marins en retour...), Thierry ne reste pas. Il trouve vite à embarquer en remplacement sur un autre bateau, à la pêche côtière, un 16m, sur lequel il va rester 7 ans, tantôt matelot, tantôt mécano, tantôt chef de pont. Le rythme de la côtière est pour lui incroyablement dur, avec des traits très courts « *donc le temps de repos est toujours sapé, suffit qu'on soit sur les nerfs, on dort pas tout de suite, on boit un café, on va s'allonger*

et c'est reparti, c'est jour et nuit (...) On s'arrêtait 5 ou 6 heures à quai tous les 2 jours pour dormir ». Il partait à la semaine, rentrait le samedi matin ou midi chez lui, pour en repartir le dimanche midi.

Thierry a très bonne réputation. « *Je ne suis jamais rentré en panne avec un bateau, il faut des petites astuces* ». Sentant qu'il « *stagnait* » comme il le dit, et malgré son attachement à son patron, même si les « *payes ne suivaient pas toujours* » (il nous précise qu'il venait d'acheter une maison), il décide, en 2005, de quitter la côtière, pour repartir à la pêche au large chez un gros armateur du coin qui a réussi, semble-t-il, à trouver un système juridique de montage de son entreprise astucieux, qui le laisse investisseur mais pas propriétaire du bateau. Dans cette entreprise, les matelots sont payés, nous dit Thierry, « *au millième* », et non plus à la part classique. Le rythme est là de 15 jours en mer et une semaine à terre, qui reste non payée même si le marin n'est pas débarqué. C'est pour Thierry un avantage certain alors qu'il avait pu être débarqué abusivement sur ces autres contrats, sans qu'il ne se rende compte des conséquences de son débarquement sur la continuité de sa carrière. « *Les premières années, j'ai navigué mais je n'étais embarqué que 7 mois et demi dans l'année. Tout le temps que j'étais à terre, j'étais débarqué, donc j'ai perdu énormément de temps pour ma retraite* ». De fait, il se trouvait souvent à être remplaçant mécanicien sur d'autres bateaux de la flottille et ne s'arrêtait pas vraiment. Il restera un an et demi chez cet armateur, mécanicien dérogataire et cuisinier, en 12^{ème} catégorie.

Il finit par démissionner pour des raisons de rémunération (il vit la rémunération « *au millième* » comme « *une arnaque* ») et part, en suivant les dires et récits de compagnons de pêche, dans un autre gros armement réputé comme payant bien, quitte à changer de région. Sa stratégie n'est pas viable longtemps (fatigue, distance avec la famille). Il renoue alors avec son premier patron, qui entre temps, a vendu son 12 mètres et investit dans un bateau au large, un 22 mètres : « *Il a vu que ça ne marchait plus du tout à la côtière. Voilà, il s'est mis dans un groupement d'armement* ». Il négocie une part et demie et embarque avec lui, en 10^{ème} catégorie. Même rythme qu'avant, 15 jours de mer, une semaine à terre, sauf que la semaine à terre, où il restait bien embarqué, était payée une demie part. Sans véritablement s'arrêter, sauf au moment du carénage du bateau.

En 2007, il tombe « *bêtement* » nous dit-il, dans la cuisine du bateau, alors qu'il faisait route. Il tenait un plat, « *Un petit coup de roulis, il faisait beau en plus, tout bête, j'ai glissé, j'avais le plat dans les mains, je suis tombé sur les fesses, j'aurais pu me casser le coccyx mais non.* ». Un tassement de vertèbres. Il continue sa semaine de travail, en prenant des anti-douleurs. Au retour, il part consulter en urgence son médecin, et demande à son patron, à l'issue de la visite, de lui faire sa « *feuille rose* » pour reconnaître l'accident de

travail. Cet accident, le quatrième dans la courte carrière de marin de Thierry²⁹, « *va se transformer en catastrophe* ». Il reconnaît être dans une bonne catégorie (en 12^{ème}) qui lui permet de toucher des indemnités journalières correctes. L'assurance de son prêt immobilier n'intervenait cependant qu'au bout de 91 jours de carence, ce qui a mis à mal les finances familiales, la femme de Thierry repartant alors travailler à l'usine, les soirs et les week-end.

Trois ans plus tard, en octobre 2010, l'inaptitude est prononcée. Thierry est donc resté 3 ans en arrêt de travail pour son ATM. Il a demandé à la Marine des dérogations pour pouvoir retourner sur un bateau, en tant que passager, pour voir s'il pouvait reprendre le rythme. Il obtient l'autorisation du médecin des gens de mer et du médecin ENIM. « *Et puis, non, j'ai vu que ce n'était pas possible. J'ai donné, mais au bout de 3 jours, douleurs, cachetons, cachetons, cachetons* ». Il obtient une IPP de 15%, ce qui le rend amer ; depuis que l'inaptitude est prononcée, son taux n'est plus révisable. L'ENIM a été, nous dit-il, bienveillante à son égard : il lui manquait 2 mois pour avoir ses 15 ans de navigation effectifs. Ils ont prolongé les indemnités et reporté la décision d'inaptitude pour qu'il puisse bien bénéficier d'une pension retraite de la marine. Le travail des assistantes sociales aura été, pour Thierry et sa famille, d'un précieux secours. « *J'ai donc fini en 12^{ème} pour 15 ans de navigation* ».

Aujourd'hui, sa pension retraite et invalidité ne lui permettent pas de faire vivre sa famille et surtout de payer les traites de la maison qui ont repris. Fin 2011, lorsque nous le rencontrons, il a repris un emploi dans le secteur terrestre, employé comme intérimaire en tant qu'assemblé dans une usine de fabrication de compresseurs de climatisation. C'est un travail à la chaîne, un travail physique. Thierry a également fait une demande de reconnaissance du statut de travailleur handicapé, afin d'aménager son poste de travail. Il est néanmoins sceptique et craint qu'une telle reconnaissance fasse au contraire fuir un employeur. Il imagine ouvrir un jour sa propre poissonnerie : « *Dans le poisson, je suis heureux* ».

Les parcours suivants sont, eux aussi, marqués par une changements de genre de navigation, des évolutions professionnelles qui ont pu être choisies, négociées par les marins :

*** Luc, 46 ans, une stratégie de carrière stoppée**

29 En dehors du dernier ATM, Thierry a subi trois autres accidents, tous reconnus en ATM : il s'est coupé au niveau des doigts à deux ans d'intervalle, en 2002 (pêche côtière) et en 2004 (pêche au large). La coupure de 2002 est la grave : coupure du tendon nécessitant la pose d'une broche et trois mois d'arrêt de travail. Thierry en garde des séquelles (ne peut plus plier le doigt comme avant), mais n'a pas pensé à faire de demande d'IPP. En 2006, toujours à la pêche au large, il a reçu violemment un câble dans le nez, en pleine opération de filage au chalut. Il poursuivra son travail (opération de filage) avant d'aller prévenir son patron.

Luc a 46 ans aujourd'hui. Il semblerait qu'il soit au début d'un processus d'inaptitude à la navigation suite à un grave accident du travail, survenu en mars 2011 et pour lequel il a failli perdre son bras. Nous le rencontrons alors qu'il est à son dixième mois d'arrêt de travail. Luc, fils d'un militaire de la Marine nationale, commence à naviguer, tout jeune, l'été, dès ses 15 ans. Parti à l'école de pêche juste à côté de chez lui, il obtient trois ans plus tard un CAP de pêche avec option « motoriste ». Il découvre là différents types de pêche à l'occasion de stages : le filet, le pélagique, le chalut. Un des patrons qui l'avait engagé durant ses stages de l'école l'embauche à l'issue ; il décide alors de ne pas poursuivre en BEP. A 17 ans, il part donc comme novice en pêche côtière, au filet. Le rythme est déjà soutenu : départ à 3 heures du matin pour être de retour aux alentours de 16 heures, avec une seule interruption le dimanche.

Très vite, il s'ennuie et décide de partir au large. Il est recruté par un gros armement local, sur un 54 mètres. Il recommence comme novice. Le rythme d'un mois de mer, « *parfois plus (...) car il manque toujours des gars qui sont en arrêt maladie* », pour neuf jours à terre lui convient. Il est acheminé en avion jusqu'à *** puis sur les lieux de pêche.

A 20 ans, il doit faire son service militaire et part ainsi à Nouméa. Il rencontrera sa première femme et décidera alors de « *retourner au filet* », sur le bateau de 12 mètres de son beau-père, avec trois autres matelots. Il connaît déjà le rythme éreintant du filet : « *3h30 du matin, c'est non stop, c'est horrible, c'est affreux, donc 3h30 du matin jusqu'à, pff, on sait jamais ce qu'on a dans les filets* ». Il tiendra quatre ou cinq ans et décide alors de repartir en formation : « *Je me suis dit à un moment « je suis plus intelligent que ça, que casser du crabe, j'ai envie de commander ». Je me suis dit que j'étais pas trop con, au bout d'un moment, vous évoluez dans votre tête. Vous avez un salaire en cassant du crabe, vous vous dites à un moment qu'on peut faire peut-être mieux. Je me suis inscrit à l'école de pêche tout seul, je me suis renseigné* ». Il passe alors son Capitaine qu'il transforme en Capitaine 200. Il finira par raconter qu'il a aussi cette stratégie en grande partie parce que ces lombaires sont usées et le font souffrir.

Il embarque alors en off-shore au *** pendant 8 ou 9 ans, sur les conseils d'un de ses amis qui l'incite à postuler. Pour Luc, ce contrat était une véritable aubaine : très bien payé, « *toujours des petites primes* », avec un rythme de 2 mois de mer pour 2 mois à terre, commandant d'un bateau et d'un équipage de 2 Africains, « *tout seul sur un 33 mètres* ». Il pense être arrivé là au sommet de sa carrière. Certes, le travail est très stressant : « *très grosse compétition. Tout le monde vous bousille la tête, tout le monde veut prendre votre place. Moi, j'étais le plus jeune sur ces bateaux-là* ». Il est finalement licencié pour faute grave (abandon de bateau), ce qu'il récuse : « *C'était insalubre à bord. J'ai dit au chef mécanicien « tu sais quoi, on va aller à terre, on va prendre une douche ». On n'avait plus rien, plus d'eau, plus à bouffer, plus rien. Il y a des bases à terre. Ils ne voulaient pas nous*

écouter. J'ai dit « je prends sur moi, on va aller à terre et demain 6 heures on repart ». On s'est fait piéger. Le matin, 6 heures, c'était un bateau qui ne pouvait plus bouger, il était KO. Le matin, je vois du monde à bord, j'arrive, je demande ce qu'il se passe et on me dit « tu as laissé ton bateau couler ». Faute grave. Dans la demi-heure qui passait, on est rentré en France. Faute grave. J'ai vu le syndicat. C'est allé très loin cette histoire. Je n'ai pas compris, je n'ai jamais fait aucune connerie sur un bateau. La faute, pour eux, c'est que j'ai quitté le navire : abandon de navire. On n'avait plus d'électricité à bord, plus rien ! J'ai fait un rapport de mer. Ils n'en n'ont pas tenu compte. ».

La carrière de Luc devient, à partir de là, il a 32 ans, très compliquée alors que cette augmentation de son niveau de vie l'avait amené à contracter plusieurs crédits, dont celui d'une maison. De retour en France, il repart à la côtière, un peu à contre cœur, mais avec le souhait de vite « se refaire financièrement ». Etrangement, la même entreprise de off shore, mais dans sa filiale freelance, l'appelle de nouveau pour rembarquer au ***. Il part, concédant de quitter l'ENIM. Au bout d'un mois, il est de nouveau licencié sans conditions. Amer et toujours dans l'obligation financière, il adhère à l'association « La Touline » et trouve alors un contrat de mécanicien à ***. Il craque au bout de quelques mois (quatre ou cinq) parce que les conditions sont mauvaises : il rentre en France, fauché. Il part de nouveau à la côtière, au large, en remplacement. Il trouve alors un contrat de chef mécanicien chez un gros armateur local qui le contente enfin ; il voit alors la possibilité d'améliorer sa situation. Trois mois plus tard, il est victime d'un grave accident du travail :

J'arrive sur un bateau où là il fallait un mécano qui tienne la route, parce que jusqu'à présent, c'était un matelot qui faisait mécanicien. (Le patron) me montre la machine, je vois l'état du bateau, il y a un peu de boulot ! Plein de choses qui marchent pas. On part en mer et (...) puis à un moment, je commence à avoir un problème avec la machine à glace. Bon, on pêchait pas, donc ça allait. Mais on fait notre glace nous-mêmes, c'est fait avec de l'eau douce. On a des soutes à eau douce. Il y a certains navires qui arrivent à faire de l'eau douce avec de l'eau de mer et nous, on avait les soutes à eau douce. Je ne comprenais pas, on perdait des tonnes de flotte. Tuyau pété. Je me dis, si ça continue comme ça, on n'arrivera pas à la fin de la marée. Et après, c'est sur mon dos que ça tombe. Et puis, au lieu de dormir, mais je suis chef mécano, en 12e, il faut faire. Je me dis, il faut démonter. La machine à glace, ça se situe dans le gaillard. Vous voyez un bateau : vous avez la salle des machines (dessine). Le gaillard, souvent il y a le matériel, le chalut, les manilles. Et moi, ma machine à glace elle est là. La machine elle tourne, et la glace tombe là, directement dans la cale où on met le poisson. Moi j'étais là. Tout le monde dormait. Pas de glace, poisson foutu et tous les matelots vous regardent vilain. Donc j'ai commencé à démonter : une machine à glace, ce sont des ailettes. Vous voyez un ventilateur ? Un cylindre, une hélice qui tourne. Ici, le long, il y a du froid qui passe, de l'eau qui coule le long des parois et l'hélice, en fait, elle sert juste à casser, à faire des paillettes. (...) Moi, ce que j'ai fait, c'est que j'ai arrêté la machine à glace. Vous avez un bouton d'arrêt d'urgence. Ici. Je savais ce qu'il y avait, la panne était à l'intérieur. Il y a un tuyau de flotte ; comme des petits pissoirs, qui font que ça coulera le long de la paroi. Ce que j'ai fait, c'est que j'ai mis ma main là-dedans pour attraper ces petits tuyaux, pour les réparer. La machine s'est mise à démarrer toute seule, donc l'hélice. J'ai voulu atteindre le bouton d'urgence (...) Il n'était pas à portée de main. J'ai senti que ça coupait ma poigne. J'ai commencé à me mettre à gueuler. Ça tournait encore, elle s'est mis en branle toute seule cette machine, et je ne sais pas pourquoi. J'ai gueulé comme un âne. Et tellement que j'avais mal, je ne pouvais même pas gueuler. Et puis, qui allait m'entendre ;

ils dorment à l'autre bout les gars, et avec les bruits du moteur ! Et au bout d'un moment, le plus jeune du bord est venu (...) Normalement, la courroie aurait dû patiner, mais c'était trop tendu, le matelot qui avait été mécanicien avait fait n'importe quoi, c'était trop tendu, ils ont dû serrer ça comme des dingos. Elle aurait dû tourner dans le vide. Ça a pas bloqué. J'arrivais pas à atteindre le fameux bouton, j'attendais que ça coupe. Le jeune arrive, je dis « bouton, bouton ». Il stoppe. Je sors ma main : la bidoche, tout pendant. Je dis « c'est bon, va réveiller le patron ».

Le CROSS arrivera trois heures plus tard, alors que l'hélicoptère s'occupait d'un marin à l'œil crevé sur un autre bateau.

En arrêt de travail depuis, et après une lourde opération, il touche des indemnités journalières en 12e catégorie, soit 735 euros par quinzaine, ce qui reste insuffisant par rapport à ses dettes. Cet accident a donc ajouté à une situation financière et familiale qui n'était déjà pas simple à vivre depuis son licenciement. « *Ma vie a basculé* » raconte Luc : endettement, divorce en vue, vente de la maison. Sa situation professionnelle est encore très incertaine : il semblerait que l'issue soit l'inaptitude définitive à la navigation. Mais il n'a qu'une faible lisibilité de ce processus aujourd'hui. Bien accompagné par les assistantes sociales, il reconnaît qu'elles lui sont d'une aide précieuse pour « *toute cette paperasse* ». Si Luc nous confie qu'il « *ne veut plus faire marin, [qu'il est] dégoûté* », il s'interroge à la fois sur ce qu'il sait faire d'autre. Et puis, il se sent encore capable de commander un bateau. « *Je ne veux pas être inapte. Je voudrais bien, c'est ce que j'ai demandé, je sais que la machine, c'est foutu, j'aurais plus la force de le faire. J'ai dit que comme capitaine, ça je sais que je peux le faire, c'est une barre, c'est tout électrique, c'est pas grand chose. Mais ici, je sais, il n'y a plus rien. Mais je peux travailler au port de pêche, dans la capitainerie ou un truc comme ça.* »

Luc a donc aujourd'hui 20 ans de navigation. Il aura eu, en tout début de carrière, un autre accident du travail, à la pêche au large, un pied cassé par une trappe à poissons de 4 tonnes suite à l'erreur d'un matelot alcoolisé et qui lui aura valu un mois d'arrêt. Victime également de quelques accidents non déclarés, comme un ongle éclaté par une flèche de grue à quai, mais « *Moi, je ne pleurniche pas* » raconte-t-il, c'est surtout de l'usure, non reconnue, au niveau des lombaires et le canal carpien, qui, à 36 ans, lui font dire que la pêche, c'est sans doute fini pour lui. A la question d'un suivi psychologique qui aurait pu prendre forme après son grave accident, Luc affirme qu'il n'a besoin de rien : « *Les marins ont pas besoin. Vous savez, quand je suis rentré ici, la main toute suturée, j'étais tout seul chez moi, je ne pouvais même pas laver mes assiettes, et j'ai pas eu droit à l'aide ménagère. Il fallait faire une demande de ci, de là, c'est trop long, je ne demandais pas grand chose. J'ai demandé à l'assistante sociale, elle m'a dit « c'est très compliqué ». Alors j'étais avec ma main, à 4 pattes, en train de lessiver et mes assiettes que je prenais sous le cou, j'ai dû en*

péter une dizaine quand même. Pour se faire à manger, c'est pareil. C'est pour ça que la marine, ça me dégoûte ».

*** Jean, 46 ans, parti à la grande pêche après avoir été maître d'équipage pendant 18 ans à la pêche au large dans le même équipage.**

C'est pour préserver sa santé que Jean choisi de partir à la grande pêche, à l'âge de 32 ans. Si, à la pêche au large, Jean est satisfait de son équipage (il gardera le même patron pendant 18 ans) et de sa fonction (maître d'équipage depuis ses 17 ans, après avoir embarqué dès l'âge de 14 ans et demi), c'est pour préserver sa santé qu'il choisi de changer de genre de navigation. Il nous dit ainsi *« sur les chalutiers, c'est devenu de plus en plus dur, et puis, à la fin, j'en pouvais plus, j'étais vraiment usé. »* L'événement déclencheur est le jour où, exténué, il manque de se noyer ... dans sa baignoire : *« ma femme m'a retrouvé à dormir dans la baignoire. C'est là que j'ai dit, bon, on arrête »*. Il restera 13 ans à la grande pêche, chez le même armateur, mais dit avoir regretté *« l'ambiance »* du chalutier, *« parce que sur les thoniers, c'est plus des patrons, c'est des capitaines, c'est plus du tout la même chose, bon, mécanicien c'est mécanicien, on mélange pas les torchons avec les serviettes »*.

Jean aura au cours de sa carrière de marin (1980-2010) de nombreux accidents du travail maritime, dont certains très graves. Ces blessures (main écrasée, dos bloqué à plusieurs , piqûre de thon infectée, ...) seront à chaque fois présentées comme étant *« de [sa] faute »*, dues à *« des coups de nerf »*, faisant *« partie du métier »*. Et même si la difficulté du métier de marin est reconnue par Jean, il en retire plutôt une fierté, répétant à deux reprise durant l'entretien que *« ça reste quand même des beaux métiers. Ça serait à refaire, je referais »*.

Jean a été déclaré inapte à la navigation à la suite d'un AVC survenu alors qu'il était embarqué à la grande pêche en 2010.

7.2 - Parcours avec peu d'évolutions, faiblement qualifiés : « tenir » jusqu'à la retraite

Ce type de parcours se caractérise par une **très faible, voire une absence d'évolution de carrière**. Les marins n'ont pas forcément choisi leur métier ; ils sont **pas ou peu qualifiés**. Ce ces parcours sont typiques des parcours de femmes observés dans l'enquête, mais aussi d'ouvriers de l'ostréiculture et de petits patrons artisan-pêcheurs.

Ces parcours sont aussi marqués par l'idée de « tenir » pour boucler les années de cotisation (débarquements fréquents en début de carrière pour économiser les charges), **« tenir » physiquement, jusqu'à la retraite**, pour des personnes souffrant parfois de maladies professionnelles invalidantes.

Dans ce type de parcours, on retrouve des marins pas ou faiblement qualifiés, travaillant seuls pour certains, et exprimant un **sentiment d'isolement** au sein de la profession et se sentant dominé par les « gros » ou les « riches » patrons-pêcheurs. Parcours de petit patron à la petite pêche : seul sur leur bateau ... et fragilité en cas de grave problème santé, ou face à une conjoncture mauvaise et à la concurrence des plus « gros ».

► C'est notamment le cas de Laurent, pêcheur à pied, qui nous a raconté le long contentieux dans lequel il se trouve encore, à la suite de l'achat d'un « chaland » s'étant révélé être « *une épave* ». Le navire, pourtant homologué par les Affaires maritimes selon Laurent, a dû être coulé du fait de sa vétusté. Laurent a poursuivi le vendeur en justice mais déclare avoir été « *arnaqué* » par le premier avocat contacté. Durant son récit, Laurent nous indique à plusieurs reprises qu'il a été « *victime d'une escroquerie* ». Il n'a pas récupéré son argent et se trouve dans une situation de précarité financière et d'isolement important lorsque nous le rencontrons. Membre du syndicat ostréicole, Laurent ne se sent pas pour autant défendu, mais plutôt seul contre tous : il estime que le syndicat « *participe à sa destruction* », le vendeur du navire étant « *très riche* » et occupant une position dominante dans les instances professionnelles et auprès des Affaires maritimes.

Nous retrouvons dans ce groupe des **trajectoires professionnelles marquées par une usure physique devenue invalidante**. Les parcours de Brigitte et Catherine, les deux femmes rencontrées dans l'enquête, toutes deux reconnues en maladie professionnelle pour des troubles musculosquelettiques, peuvent apparaître ici emblématiques. Ayant chacune plus de 50 ans, l'enjeu est pour elles de « tenir » jusqu'à la retraite. Nous développons ci-après la trajectoire de Brigitte, pour qui la retraite arrivera avant qu'elle ne puisse cumuler 15 années de cotisation, renforçant la fragilisation de la santé par une fragilité financière.

*** Léon, 55 ans, « seul sur un petit bateau »**

Léon a 55 ans, marié, pêcheur à la petite pêche côtière. Il a aujourd'hui 15 ans de navigation.

Une première carrière en tant que peintre-tapissier, il est fils et petit-fils de marin-pêcheur. Il passe son fascicule, et devient pêcheur à pied dans un 1er temps (déjà régime

ENIM, il est matelot embarqué à la journée, palourde dans le golfe du Morbihan : « *une équipe où il y avait un patron et on était à 4 ou 5 dans une barque qui nous amenait dans le Golfe du Morbihan et on faisait une pêche à pied de 3h, 4h, 5h qui consistait à aller sur la base et toute la journée de chercher, de gratter pour ramener 100 à 150kg de palourdes, par jour* »)

Puis, à 42 ans, en 1996, il passe son capacitaire (+ mécano + Radio restreint) et achète un bateau (un 6 mètres, 4^{ème} catégorie, donc pas plus de 6 miles des côtes) qu'il peut commander seul (« *J'ai tout appris à 42 ans ! J'ai appris le chalut, j'ai appris le filet, j'ai appris le casier, j'ai appris la ligne* »). Il est à la petite pêche, uniquement en pêche à la ligne avec un bahot, une grande ligne avec 100-120 hameçons (pêche le bar). Mais pêche complexe (3 jours de pêche d'appât, le « vif », pour 1 jour de pêche de bar) et peu rentable (concurrence des chalutiers et des fileyeurs qui se placent en Manche sur les frayères, au niveau des bancs). Il passe donc à la pêche au filet : « *quand j'ai vu qu'il y avait cette opportunité de poser des filets et de gagner sa croûte comme ça, j'ai dit : pourquoi pas ? Il faut en finir avec la ligne, on ne peut plus vivre de ça* ». Il s'équipe de 2 filières, qui ont 10 filets chacune, sachant qu'un filet fait 50m. Pour filer la filière, c'est surtout la vitesse du bateau qui permet de les disposer. Selon les espèces à pêcher, il peut les laisser dans le fond, la nuit, ou bien les laisser au petit matin, une heure, ou deux, ou trois. Par contre, pour les virer, les remonter à la surface, il fallait qu'il les treuille à la main. Son bateau n'était que peu mécanisé. Son récit sur l'enjeu de mécaniser son bateau est intéressant et éclaire les relations entre la machine et l'intensification du travail du marin, qu'on retrouve ailleurs : Il nous dit : « *Il y en a qui disent, que quand on met une pomailleuse, on n'a pas de problème de bras ou de dos. Qu'on n'ait pas de problème de dos, je veux bien à partir du moment où on met une table, où on travaille comme ça mais les bras, c'est toujours pareil, je vais vous expliquer pourquoi parce qu'au lieu de mettre 10 filets, quand on a un pomailleuse, on va en mettre 30 ou 40. Mais 40 filets qui passent comme ça, qu'il faut démailler, c'est répétitif, ce sont des gars qui travaillent 10h, 15h. Quand ils vont à la sole, c'est des gars qui commencent, disons 3h du matin non plutôt, 1h du matin, ils finissent à 9h du matin. Ils mangent, ils dorment 2h ou 3h et ça recommence et c'est filer et c'est ainsi de suite comme ça. J'ai vu un gars qui faisait pas loin de 90kg, il est revenu au bout de 2 marées, il en faisait que 70, quoi !* ».

Sa femme l'aide alors qu'elle travaille à côté. Lui s'occupe aussi de la vente du poisson (concurrence déloyale chez les mareyeurs – que l'on a aussi vu quand des mareyeurs deviennent armateurs !). « *Et nous, on a réussi pour une bonne chose, c'est que ma femme me donnait un coup de main alors qu'elle travaillait. Elle, elle montait les filets, moi, je les dégréais. A un moment donné, des fois on se couchait, il était 11h du soir et il*

fallait se relever à 3h du matin et on repartait jusqu'à 10h, 11h du soir. Ça a été comme ça pendant des années pour avoir le bateau qu'on a là ».

En 2002, il vend son premier bateau, en 2003, et achète un autre bateau (1 an pour trouver, bateau qu'il paiera extrêmement cher). Entre 2002 et 2003, il part donc en pêche au large chez un gros armateur du coin. Etrangement, il embarque en 6^{ème} catégorie comme patron, parce qu'il a un brevet de commandement, même si c'est le lieutenant qui patronne réellement le chalutier. Le rythme est alors de 28 jours de pêche pour 9 jours à terre (mais pas de pratique des bases avancées, ils ont le temps de route).

En 2003, achète un 8 mètres qui est mieux équipé et qui lui permet de diversifier sa pêche « *On est obligé d'être polyvalent pour pouvoir s'en sortir* » : passe de 20 à 100 filets et passe aux casiers (100). Fait les pousse-pieds aussi. Son rythme à la journée est très soutenu : environ 5h du matin jusqu'à 13h et de 17-18h jusqu'à 23 heures en période de forte marée. Pour des petits coefficients, il n'ira que (j'ose dire) de 3h-4h le matin, jusqu'à 13h, « *ça me permet de dormir la nuit* » me précise-t-il.

En janvier 2011, élongation de l'épaule suite à une usure des tendons (autre épaule avait déjà lâché) : Accident du Travail suivi de 10 mois d'arrêt. Léon nous raconte : « *Là, ce jour-là, je finis de ramasser les filets et je sais qu'il y a un coup de mauvais temps prévu, (...) Donc il faut tout faire dans la journée. Il faut relever les 80 filets et il faut relever les 100 casiers. (je relève les casiers avec) le vire, (...) le relève-matériel, voilà. (...) Mais à un moment donné quand ça bouge, comme ça et que vous êtes sur la roche, il y a toujours un casier qui accroche. Donc on tourne un petit peu, on essaye de tirer et parfois, on ne sait pas pourquoi, on a beau essayer de tirer avec force, on n'arrivera jamais. Donc on est obligé de décapeler, c'est-à-dire enlever le câble ou le bout et de le prendre à la main. Donc vous avez une main à tenir ça, de ce côté-là, (...) à tenir le bout, (et avec l'autre main, il faut tenir) la barre, parce que le bateau, il faut l'écarter un petit peu, pour essayer de sonder (...) Donc à un moment donné,(avec) la fatigue (.), je fais une fausse manœuvre, j'essaie de tirer, de tirer et je vois que le bateau, il part à la gîte, comme ça. Je me dis, tiens, c'est bizarre. Je reviens pour essayer de voir et je ne sais pas pourquoi, à un moment donné, je ressens une douleur, aïe, aïe, aïe, qu'est-ce que j'ai mal ! J'avais déjà eu mal à ce bras gauche, il était déjà fatigué. Qu'est-ce que je fais ? Eh bien, je lâche la barre, je reviens, j'essaie de tirer comme ça. Pas moyen, impossible. C'était pas la peine, déjà avec le vire je n'y arrivais pas. Mais le bateau, qu'est-ce qu'il a fait (lui) ? Il a reculé à un moment donné et avec le paquet de mer, au lieu de relâcher le bout, j'ai voulu (le) garder pour ne pas le perdre(...). C'est mon épaule qui a largué. J'arrivais plus à tourner avec ce bras-là,(...) j'avais tellement mal. C'est sur le coup, après ça a chauffé un petit peu, parce que, bon, ça fait mal, on serre les poings, enfin on serre les dents. A force de chauffer, ça allait, ça allait, je recommence de suite, un petit peu, tac, tac (...) Il fallait que j'enlève le maximum de casiers sinon, je perdais tout. Tout*

le matériel, il y en a pour des millions. ». Heureusement, quelques pêcheurs de ses amis lui rapporteront ses filières et ses casiers.

Il fait son propre rapport de mer et il est en arrêt pendant 10 mois. Grâce à l'assurance de son bateau, il obtient une indemnisation pour « perte d'exploitation ». Le bateau était déjà remboursé. *« Je suis en HLM, ici. Raconte-t-il. Moi, je n'ai pas de maison, j'ai rien, j'ai pas d'argent. Je n'ai pas d'investissement, rien du tout, tout ce que j'avais, c'était ce bateau-là, une assurance pour rembourser le bateau, je n'ai pas de maison, je n'ai pas de camion »*. Il reste sous anti-inflammatoire, ce qui provoquera des ulcères. Le médecin lui déconseille de reprendre mais il demande à continuer pour embarquer son fils et lui donner goût du travail : Il obtient une dérogation jusqu'en février 2012 avant une nouvelle visite médicale.

Encore une fois, nous posons la question : D'autres accidents, d'autres blessures ? Alors, il nous raconte : il a reçu une caisse de boîtes sur le genou, l'appât pour les crevettes qui devait faire dans les 60-70 kilos, alors qu'il faisait une rotation sur le côté et qu'il a perdu l'équilibre, en tombant en arrière, la caisse lui arrivant droit sur le ménisque. *« La marée à tout prix ! »* encore une fois il a continué son travail en serrant les dents. Il a finalement dû s'arrêter et déclarer un accident du travail : *« Si j'avais pu travailler, raconte-t-il, j'aurais été travailler et je n'aurais pas déclaré d'accident du travail. Il y a des fois où on a mal au dos mais on continue, on met une ceinture »*

« Pour ma part, continue-t-il, qu'est-ce que j'ai eu ? J'ai eu 2 gros accidents, quoi ! 3, les bras et le genou. Mais tout ça, c'est pareil, on part en mer, il y a du mauvais temps, c'est un petit bateau. C'est toujours en hiver que ça arrive »

On voit bien dans ce récit comme les pressions de l'entreprise individuelle (avec les remboursements des factures, le chiffre d'affaire...) sont l'occasion d'intensifier la pression au travail : l'hiver, les mauvais temps, il faut sortir en mer. *« Pour celui qui travaille comme moi, on ne fait pas d'heures et pourtant, c'est 7 jours/7. Il n'y a pas de vacances, je n'ai jamais pris de vacances. En 15 ans, on n'est jamais partis en vacances, on fait les marchés, on fait un marché, le mercredi et un marché le dimanche et on repart et ainsi de suite »* conclura-t-il

Léon refuse les procédures de reconnaissance en maladie professionnelle (une vision de l'assistantat). Il n'a également jamais demandé de subventions pour l'achat de son navire.

*** Brigitte, 56 ans, une trajectoire d'usure**

Brigitte, 56 ans (née en 1955), a commencé sa carrière de marin à la pêche à pied sur le tard, à l'âge de 38 ans. Auparavant, cette femme, sortie à 16 ans du système scolaire avec pour seul diplôme un BEPC, a travaillé jusqu'à ses 22 ans comme employée de

maison, avec des CDD ponctuels aux vendanges ou comme employée de restaurant. De 23 à 25 ans, elle s'arrête de travailler pour élever son premier enfant. Elle sera ensuite ouvrière en ostréiculture, affiliée à la MSH pendant 12 ans, dans deux entreprises successives. En parallèle, l'été, elle part à la pêche à pied, sans être toutefois affiliée ENIM pour cette activité saisonnière.

C'est en 1993 que débute sa carrière de marin. Elle suit une formation de 15 jours à l'école maritime située proche de chez elle et obtient la qualification de pêcheur à pied. Alors qu'elle indique que « *l'ambiance était bonne* » à la conchyliculture, c'est par incitation économique qu'elle va se former pour devenir marin professionnel : « *la pêche rapportait bien ; c'était de très très bonnes années. Donc j'ai arrêté définitivement l'ostréiculture.* » Elle commence sa carrière comme patron, embarquée sur son propre bateau, « *une petite plate* », avec un matelot. Au bout de trois ans, elle revend son bateau et embarque comme matelot sur un bateau plus grand (6 mètres). L'équipage est composé d'un patron et de deux matelots : elle et sa sœur jumelle. Les frais sont partagés mais chacun gagne sa propre pêche. Cet équipage est stable.

Au plan de l'emploi, le parcours de Brigitte est marqué par une précarité de position se traduisant par une précarité financière en cas d'arrêt de travail. En presque 20 ans d'activité à la pêche à pied, Brigitte n'a en effet changé qu'une seule fois de catégorie, passant de la 3^{ème} à la 4^{ème} catégorie en 2011 seulement, soit 18 ans après sa première affiliation à l'ENIM. Travaillant à son compte depuis toujours (même si elle est embarquée avec un patron depuis 1996), Brigitte n'est pas victime de débarquements abusifs mais explique :

On déclarait 20 jours par mois à peu près. Déjà pour avoir nos licences, il fut un minimum de 180 jours à l'année, il faut avoir cotisé 180 jours à l'année pour avoir droit aux licences. Et pour avoir droit à la maladie professionnelle, il faut un minimum de 200 jours. Ce qui est un peu normal, en fait. Là, comme je cotise 230, 240, je me dis de toute façon, ça m'apporte rien de plus si je cotise 300 ...

- Ce choix là, d'embarquer 20 jours sur 30, c'était aussi parce que vous n'étiez pas en mer tous les jours ?

- *Oui, m'enfin, je regrette quand même, parce qu'on gagnait bien.*

- La logique, c'était : quand je suis pas embarquée, je ne paie pas les cotisations.

- *Voilà. Mais je regrette quand même de ne pas avoir cotisé plus au départ déjà, où on gagnait bien. Et puis vous savez, quand on a 35 ou 40 ans, on pense pas à la retraite. C'est maintenant, mais c'est trop tard de toute façon.*

- Là, vous n'avez pas été conseillée ?

- *Non, enfin, si, on savait, plus ou moins. Mais beaucoup ont fait comme nous. Surtout les femmes. Les hommes, non. Les hommes cotisaient plein pot quand même : 30 jours sur 30.*

Au plan de la santé au travail, Brigitte connaît une succession de graves problèmes de santé depuis deux ans. En novembre 2009 (elle a alors 54 ans), elle a un long arrêt de travail (5 mois) en raison de douleurs ressenties à la main gauche : « *beaucoup de fourmillements* ». Elle consulte un rhumatologue. Trois infiltrations ne suffiront pas à venir à

bout de ses douleurs : en mars 2010, elle se fait opérer du canal carpien. Le lien avec le travail est immédiatement fait par Brigitte et son médecin, et, dès novembre 2009, la demande de reconnaissance en maladie professionnelle est déposée. Il faudra un an avant que Brigitte obtienne cette reconnaissance (novembre 2010). Brigitte reprend le travail en juin 2010. Dès la reprise, des douleurs se font ressentir à l'autre main, la droite. Brigitte continue cependant de travailler, car les douleurs sont alors moins intenses que celles ressenties main gauche lorsqu'elle a dû s'arrêter en novembre 2009. Sans attendre cette fois, elle se fait opérer du canal carpien à la main droite en novembre 2010. La reconnaissance en maladie professionnelle est quasi immédiate, puisque concomitante avec la reconnaissance en MP du problème de canal carpien survenu à la main gauche. Un arrêt de travail de 5 mois suivra l'opération de novembre 2010. En mars 2011, 5 jours après la reprise du travail, Brigitte se fait un lumbago :

J'ai travaillé 5 jours et là j'ai fait un lumbago ! Je suis restée coincée ! J'avais pas travaillé pendant longtemps. Mais enfin ...

- Et vous étiez embarquée, sur le bateau ?

- *Je ramenait ma pêche. J'avais fini de pêcher. J'avais pêché 60 kg ce jour là. Et on a une pêche, il faut la ramener.*

- Je veux bien une descriptionIl y a combien de kilo en moyenne ?

- *La manne, c'est à peu près 25 kg. J'avais 3 mannes de 20 kg. Mais ça faisait plus que 20 kg, parce que c'était sale. Derrière nous, on a une planche, vous savez, les planches de surf. Et on les glisse derrière nous, parce qu'on se déplace quand même pas mal.*

- Vous tirez votre pêche ?

- *Oui voilà. Et pour les ramener au bateau on les pousse devant, c'est plus facile. Et c'est en poussant ma pêche ... houuuuuu j'en senti mon dos ! et là je suis restée bloquée, j'ai cru que j'aurai pas pu monter dans le bateau! Et là, monter dans ma voiture et ramener ma voiture ... Parce qu'on se donne rendez-vous à ***, on va ensuite tous les trois ensemble. Le bateau est à *** [covoiturage]. Et là, bon, je suis restée coincée avec mon dos.*

- Ils vous ont aidée à ramener votre pêche, à monter dans le bateau et vous avez conduit en arrivant ?

- *Je pouvais plus descendre ... bon j'ai réussi, il fallait bien. Bon, j'ai fait un lumbago, et là, c'est une maladie professionnelle. Donc un nouveau rapport !*

Ce lumbago occasionne 15 jours d'arrêt en tout et est reconnu en MP d'après le récit de Brigitte. En septembre 2011, Brigitte fait une rechute : elle se bloque à nouveau le dos. La prise en charge au titre de la MP ne pose pas de problème (dossier réouvert). Une autre rechute est survenue en mars 2012, occasionnant un arrêt de travail de 20 jours. Brigitte essaie de ralentir la cadence. L'organisation du travail à la pêche à pied qu'elle décrit (et qui se retrouve dans un autre entretien) permet une autonomie des marins embarqués, qui gagnent uniquement ce qu'ils pêchent eux-mêmes. Cet arrangement permet à Brigitte de réduire son rythme de travail, sans subir la pression de ses coéquipiers : « *il ne faut pas essayer d'aller trop trop vite, parce que notre corps ne suit plus, c'est ce que je dis : mon corps ne suit plus* ». Qui plus est, la bonne entente de cet équipage constitué depuis plus de dix ans facilite également le retour de Brigitte au travail, malgré la fragilisation de sa santé.

Depuis son lumbago, Brigitte porte une ceinture de maintien. Ses rechutes répétées montrent que cela ne suffit pas, face à des conditions de travail pénibles et à l'absence d'équipements qui pourraient venir atténuer cette pénibilité :

Vous savez, c'est pas facile la ceinture, mais enfin ça ... ça nous permet de ... de bien se ternir déjà. Et puis quand on se baisse de bien plier les genoux, on le fait pas toujours. Mas c'est assez compliqué quand même

- Mais avant que ça survienne, vous n'aviez jamais la ceinture ?

- *Non. Vous savez, quand on est à laver notre pêche, normalement on devrait être comme ça [elle mime], mais on le fait jamais ... Le pire pour mon dos, c'est griller notre pêche sur le bateau.*

- Griller votre pêche ?

- *On la secoue avec la grille.*

- C'est pour le calibre ?

- *C'est pour le calibre. On est courbé, on est dans une mauvaise position. Puis c'est à la fin de la marée, donc on est fatigué.*

- Il n'y a pas une façon de faire moins fatigante ?

- *Y'en a, les gros bateaux, qui ont une calibreuse électrique, mais nous, non...*

- Et il n'y a pas eu d'évolution depuis le début ?

- *Non.*

Le parcours professionnel de Brigitte n'a connu aucune évolution, et les problèmes de santé récurrents qu'elle subit sont révélateurs d'une usure physique, qui vient se cumuler au fil des années. « *Et puis il y a l'âge* », dit-elle, « *J'avais aucun problème étant jeune. Combien de fois j'ai pas dit "j'ai pas mal au dos". Mais le jour ou ça a commencé. Et puis j'ai plein d'arthrose. Là, mon doigt, il commence à se déformer. J'ai mal, il me lance ! L'autre jour, je vais chez le médecin, cette fois-ci, pour mon arrêt pour mon dos, il me dit : "c'est de l'arthrose". Mon doigt commence à se déformer, j'ai plein d'arthrose partout. Je sais pas si j'arriverai à finir ma carrière. (...)* Le médecin des gens de mer ou je vais, il me dit : "vous avez beaucoup de problèmes de dos, il faudrait vous arrêter, prendre votre retraite". Je dis : *mais je peux pas prendre ma retraite, j'ai pas le droit ! Ils sont bien, eux, d'arrêter ! Mais je ne peux pas !* ». N'ayant pas cotisé toute l'année, Brigitte n'a en effet pas cumulé 15 ans de navigation qui lui permettraient de prendre une retraite anticipée.

7.3 - Parcours subis, marqués par une précarité dans l'emploi

Ce type de parcours est marqué par une **forte précarité et une absence de choix**, des débarquements abusifs voire des situations de maltraitance. Les marins sont **peu ou pas qualifiés, n'ont pas de marges de manœuvre** pour construire leur itinéraire professionnel dans un objectif de préservation de leur santé. La fragilisation de la santé peut conduire ces marins à un **isolement** important et à des situations difficiles

* Ronan, 31 ans : jeune marin, la galère

Ronan a 31 ans, il est né en 1980. A 16-17 ans, il fait un apprentissage à la conchyliculture, en tant que stagiaire rattaché au régime MSA dans une entreprise familiale ; il n'est pas convaincu : « *je trouvais qu'on se faisait trop exploiter, c'était travailler un week-end sur deux presque pas payé* ».

Il a donc commencé la pêche à 19 ans en rencontrant un patron-pêcheur, vieil ami de la famille, qui le prend sous son aile et lui fait une promesse d'embarquement. Ronan s'inscrit au lycée maritime, malgré le désaccord de son père, pourtant lui-même ostréiculteur et fils de marin pêcheur. Ronan est donc embarqué comme matelot en 3^{ème} catégorie, après avoir passé un stage de deux mois à l'école maritime. Il part ainsi à la pêche côtière aux palourdes et aux coquilles Saint-Jacques, sur un 12 mètres avec le père et son fils. Il restera dans cet équipage pendant 5 ans, jusqu'en 2004.

La Petite Pêche Côtière est diversifiée et saisonnière : on pêche la palourde et la coquille à la drague, les pétoncles et le poisson au chalut. Le rythme de travail à la journée est soutenu : de 5-6h du matin jusqu'à 15h et en fonction de l'ouverture de la pêche pour la coquille. Pour les périodes de chalut, c'est « *noz-deiz* », jour et nuit pour le chalut et ce pendant 24, 36H. Ronan nous confiera alors que la drague est plus dure, plus technique que le chalut : "*le chalut, ce qui est dur, c'est le rythme*". Il apprend alors les gestes techniques sur le tas : filer et virer les dragues et le chalut, profiter du roulis pour ramener les dragues à bord, synchroniser le filage avec le co-équipier, monter sur les funes pour savoir si la drague est bien positionnée dans le fond ou si elle est retournée. Bien sûr, "*Le patron nous mettait la pression*" raconte Ronan.

Au plan de l'emploi, Ronan était débarqué abusivement par son employeur : "*Mon patron, il y a des jours où il ne m'embarquait même pas, ce qui n'est pas normal.* » Prenant conscience de ces abus, sentant monter une colère : « *Je ne disais rien à mon patron (...) et puis, ça a pété* ».

Il part sur un autre bateau en 2004, à la petite pêche côtière pour pêcher les bulots au casier (2 filières de 70 casiers ; un peu de filet, un peu de ligne) sur un 8 mètres, avec un patron-pêcheur, ami de son père et deux autres matelots. Le rythme est ici aussi aléatoire selon les périodes de pêche ; onze mois de pêche sur douze. Le carénage du bateau est fait en août. Le rythme à la journée est : 5h30-13h en général, avec des nocturnes de temps à autre.

En 2006, deux ans et demi plus tard, lassé, il s'en va, il démissionne, en raison du rythme imposé par son patron, qui semblait exiger de lui une disponibilité permanente. Ronan nous confie ainsi l'épisode suivant : alors qu'il avait quatre jours de vacances pendant

lesquels il avait décidé de suivre un festival du coin, au soir du troisième jour, le patron l'a appelé pour un embarquement dans l'heure qui suit. Alors, nous dira-t-il, « *j'ai démissionné. Il m'a appelé plusieurs fois, le soir, pour savoir ce que je faisais, j'ai jamais décroché, j'ai attendu le matin et au matin, j'ai dit : « tu m'avais donné le lundi pour me reposer, je ne vois pas pourquoi, je suis venu et en plus, je me casse ! »*. Il m'a demandé de lui faire une lettre de démission ». Son contrat de travail, que nous avons pu lire, était particulièrement évasif : un CDD de 3 mois, où est inscrit « matelot ; rémunération à la part ; périodicité du salaire : au mois ; frais : gasoil, huile, matériel, frais de déchargement et port, taxes de criée, taxe de comités des pêches, taxe CCI, glace, appâts ; pas d'alcool sur le lieu de travail ». Finalement Ronan nous dit avoir fait appel à l'inspection du travail mais s'est démotivé devant la procédure à suivre.

Après cette démission, il se trouve à faire des remplacements, 1 mois, 3 mois, mais n'y trouve pas son compte : les rythmes de travail, les conditions d'emploi, les pratiques des patrons-pêcheurs sont difficiles.

Il décide alors de passer son Capacitaire. S'inscrit en septembre 2006. Dès janvier 2007, il se trouve à travailler, sans contrat de travail, de nouveau pour son premier patron, le fils, avec qui il avait pourtant eu des mots. Finalement, il se trouve à travailler plus qu'il ne va aux cours. Il rate son Capacitaire et s'ouvre alors une véritable période noire : son père décède, un bateau sur lequel il avait travaillé fait naufrage et l'équipage disparaît, il a un accident de voiture, et rentre dans des pratiques addictives : "*J'ai voulu arrêter la pêche*" confie-t-il.

Fin 2007, il part finalement au large, pêcher les pétoncles sur un chalutier de 20 mètres. Le rythme est de quinze jours en mer suivis d'une semaine à terre, un rythme dur, mais qui plait à Ronan. « *J'adore la pêche à la pétoncle. Parce qu'il faut forcer, il faut aller vite* ». Mais, au bout d'un an, les très mauvaises relations avec le patron et avec quelques uns de l'équipage vont le conduire à rompre son contrat : « *le patron me détruisait moralement* », raconte-t-il. Sur ce chalutier, il a en effet été victime de mauvais traitements. Il raconte : « *Des paroles méchantes, il me réveillait avec de la flotte, il me pinçait, il rigolait bêtement mais en plus c'était une personne grande, imposante. Les matelots n'osaient rien dire. Mais moi, j'en avais peur ! Une fois, il y avait un casier qui était dans le chalut, on me demande d'aller l'enlever, je rentre dans le chalut et lui, il actionne la manette donc il m'enroule dans l'enrouleur ; mais c'est clair, j'ai eu peur parce que je ne m'y attendais pas et puis il vient vers moi et il fait : « Ben, Ronan, faut pas être susceptible ! » J'étais dans le chalut* ». Une fois de plus, Ronan quitte le bateau dont l'équipage, selon le récit, connaît un fort turn-over. Pour s'en sortir, Ronan démissionne. **La démission devient une stratégie de résistance, qui conduit tout de même le marin à s'isoler et à perdre certains de ses droits.** D'autant plus qu'il démissionne ainsi avant de prévenir l'inspecteur du travail. Ronan

tombe en dépression. Il ne travaille plus. Il n'est plus inscrit sur un rôle. Il n'est pas en maladie, il est isolé.

Sa réputation est aussi démolie sur le port. Personne ne l'embauche. Il trouve parfois un patron qui lui fait confiance ou qui a besoin, tout simplement, d'un matelot pour compléter son équipage. Mais il enchaîne encore les contrats et les démissions. Sa réputation lui joue des tours : rivalités entre matelots, coups bas. Il nourrit à chaque fois son rêve d'avoir son propre bateau (nous montre également, en fin d'entretien, toutes les notes qu'il prenait sur les lieux de pêche pour apprendre du patron, disait-il, mais cette attitude devait sans doute agacer aussi les autres membres de l'équipage).

En 2010, sur son "dernier bateau", à l'occasion d'un contrat de 3 mois en remplacement, en petite pêche côtière, au casier, il est victime d'un grave accident avec chute à la mer. C'est en filant à la hâte une filière de casiers (revenait tout juste des toilettes alors que la manœuvre avait déjà commencée, il avait tout juste eu le temps de remettre son gilet) qu'il se prend le bras dans un bout qui l'emmènera au fond de l'eau : *« Je balance les casiers et puis bon, d'un seul coup, il y a (...) le bout qui tape sur le rebord droit du bateau. Il tape dessus et me rebondit sur la tête, je le repousse et il y avait déjà un tour dans mon bras et puis, on était à 7 nœuds ou 5 nœuds donc le bateau allait assez vite. Donc, d'un seul coup, (...) j'étais saisi par le bras, j'ai été projeté à la porte arrière du bateau. J'étais accroché, je ne pouvais plus me délivrer (...) J'étais déjà en train de me retenir pour ne pas tomber à l'eau (...) j'aurais pas lâché, je me serais coupé en deux, sûrement...J'ai lâché (...) oh, je fais un vol de 5-6 mètres plus loin, derrière le bateau et comme on était aux $\frac{3}{4}$ de la filière, on arrivait à la fin, je faisais tout pour rester à la surface mais c'était la filière qui m'entraînait vers le fond... Le patron, coup de panique, il a pas du tout fait les manœuvres... Je coulais avec les casiers ! Impossible de me libérer, je cherchais mon couteau partout. Ah, mon couteau était resté sur les manettes du treuil ! Je descendais, je descendais, je descendais ! Je ne pouvais plus remonter. Et puis, je ne descends plus mais je ne remonte pas non plus, J'attendais qu'ils me remontent ... et puis d'un seul coup, je me sens remonté...ils ont tiré à la main la filière ! »*

Remonté à la surface, Ronan crache de l'eau, son poignet est largement enflé. Bilan de la noyade : un poignet cassé, un nerf écrasé, et une infection des poumons. **Le patron n'appelle pas le CROSS**, ce qui est étonnant pour un "homme à la mer". Le bateau fait route vers la côte. Ronan rentre chez lui par ses propres moyens, en conduisant sa voiture de la main droite. Il va voir le médecin traitant de sa ville, qui lui conseille d'aller faire des radios. Le mal aux poumons se réveille violemment la première nuit. Il n'a aucun médicament chez lui. Le voisin de Ronan l'emmène finalement aux urgences où les radios sont enfin faites et où l'infection aux poumons est détectée. Deux mois de traitement. Pour le

poignet, on lui a mis un plâtre, un an après, il a dû se faire opérer le coude, à cause du nerf écrasé.

Le patron avait bien rédigé un rapport de blessure ouvrant les droits en ATM. Nous faisons l'entretien le 10 décembre 2011, Ronan était toujours en ATM. Une visite avec le médecin des gens de mer était programmée : il ne se sentait apparemment pas prêt à reprendre la mer.

Toujours en 3^{ème} catégorie alors qu'il a commencé sa carrière de marin voilà plus de 10 ans (en 1999), Ronan touche de faibles indemnités journalières : 800 euros par mois. Là dessus, il doit payer 320 € de loyer et a un crédit à la banque pour sa voiture. Il a un très bon rapport avec le Service Social Maritime même s'il reconnaît être un peu las d'être à l'initiative pour les joindre. Le fait que les indemnités journalières soient versées avec un mois de décalage a finalement creusé son découvert à la banque. Sa famille, sa mère, son frère, l'aident un peu. Célibataire, insomniaque, il reste malgré tout décidé à avoir son bateau et donc à retourner passer son Capacitaire. *« J'aurais pu, c'est vrai utiliser ce temps d'arrêt de travail pour revoir mes cours mais je ne suis pas motivé, je suis tout seul »*. La chute à la mer est un drame psychologique (cf. : § 4.3). *« Je pense aller voir un psychiatre, une semaine avant de recommencer la «mer». J'appréhende de recommencer »*.

Nous lui demandons s'il a eu d'autres blessures en mer, d'autres accidents. Il nous raconte une hernie crurale à l'aîne : s'est fait opérer sur un temps de vacances, en 2006. Pour lui, c'est en forçant, en portant les casiers que sa hernie s'est déclarée. Elle se déclenche par une douleur vive à un moment, sur le bateau. Elle aurait pu être considérée en ATM ou au moins en MCN, mais est vraisemblablement prise en charge au titre d'une MHN : *« Je suis débarqué comme si c'était un accident survenu chez moi »* – elle nécessite *« deux ou trois mois de repos »* ; son cousin le remplace sur le bateau.

En revenant sur son parcours, il déclare être tombé chez des « mauvais patrons ». Son projet actuel : acheter son petit bateau, seul ou avec son frère, pour être caseyeur principalement aux bulots, mais avec chalut et filets pour « se rattraper ». La pêche à pied pourrait aussi être une stratégie de carrière.

*** Philippe, 49 ans : l'accident comme routine, et l'aplomb d'une femme à ses côtés**

Marin-pêcheur dès ses 16 ans après une année d'apprentissage à l'école de pêche, Philippe embarque sur des petits bateaux (18 mètres) en pêche côtière, chez des patrons-artisans de Normandie d'où il est originaire. Les rythmes sont là saisonniers, avec la coquille Saint-Jacques en hiver. Fils et petit fils de marin-pêcheur, il ne se pose pas la question de

son futur métier. Un de ses employeurs a été son cousin mais « *travailler en famille, c'est pas toujours, bon, il y a des engueulades, à la fin, il vaut mieux s'en aller* ». En 1991, il quitte la Normandie, échappant, nous racontera-t-il, à une mauvaise réputation que lui a valu une affaire de justice contre son cousin : il a en effet attaqué aux Prud'hommes son cousin, aidé par son épouse et son beau-père, un militant de la CGT dans le secteur terrestre. Cela a valu à la famille de « s'exiler » en Bretagne à l'issue d'un long procès, remporté, mais tuant définitivement la réputation de Philippe dans les ports normands. « *C'est un clan, tout se sait* » dira sa femme.

En Bretagne, Philippe trouve vite à embarquer en pêche au large, sur des 24 mètres et puis sur un 38 mètres en Nord Ecosse, en changeant de quartier. Le rythme reste aléatoire, les départs sont prévus pour trois semaines mais souvent les marins partent plus longtemps, « *c'est le patron qui décide (...) et ça dépend de la pêche* ». Il tombe régulièrement sur des « *mauvais employeurs* » (500 euros les 3 semaines) qui le contraignent à changer souvent de bateaux : « *Gasoil, poisson qui ne se vend pas. Et nous, on ne faisait que le merlan* ». S'il trouve finalement un équipage et un bateau qu'il suivra pendant 10 ans, le départ à la retraite de son patron et la vente du bateau à un gros armement local l'engagera à changer de nouveau d'équipage, pour « *des histoires de payes au millième, (qui l'ont) là, (...) dégoûté* ».

Son récit et la lecture de son récapitulatif de carrière montrent qu'il a eu différentes positions sur le rôle d'équipage : second, graisseur-mécanicien, etc. Philippe reconnaît alors qu'il ne faisait pas graisseur, mais que « *c'est pour le patron, qu'il ait un graisseur* », ce qui montre les décalages importants qui peuvent exister entre les enregistrements des fonctions sur le rôle validant les effectifs administrativement nécessaires, et la réalité des formations et du travail des marins à bord.

En 2007, ses « *tendons ont lâché* ». Il avait déjà, depuis longtemps, de nombreuses douleurs à l'épaule, alors qu'il avait assez systématiquement la responsabilité de la cale : « *les bacs, 40 kilos, toujours (...) et hop, toujours, pendant 15 jours, 3 semaines, toujours, (...) il faut les lever. 12 bacs. A la fin, on est houh ! (fais le geste des bras vers le plafond)* ». Philippe était déjà, sur les conseils du médecin des gens de mer, sous « Voltaren ». A la fin d'une marée, il sent qu'il a un réel problème à l'épaule, son patron lui demande s'il peut finir les 3 jours qu'ils restent, Philippe acquiesce. Il s'est alors arrangé, avec un matelot, qui a pris sa suite à la cale. Après 20 jours de mer, il rentre chez lui et dit à sa femme qu'il ne repartira pas parce que son épaule le fait, là, atrocement souffrir. Allant chez le médecin, il prend conscience qu'il a trois tendons rompus. En 2008, Philippe est opéré, et doit faire de la rééducation pendant plus d'un an. Son bras ne peut plus forcer aujourd'hui : « *mon épaule, j'ai plus d'épaule, j'ai des vis dans l'épaule, j'ai plus de force dans l'épaule* ».

Philippe sera déclaré en maladie hors navigation. Sa femme se lance une nouvelle fois dans une conquête de la reconnaissance en accident du travail de son mari, qu'ils obtiendront à l'issue d'un procès au TASS. Puis, dans une reconnaissance en maladie professionnelle, qu'ils obtiendront aussi, sa femme nous interpellant : « *Vous vous rendez compte, là on est passé de but en blanc, allez on prend une moyenne à l'année, de 2400, 2700 euros, à 890 euros, avec quatre gamins dans la maison ! Et moi je ne travaillais pas, parce que c'était son souhait, on s'était arrangé comme ça. Quatre gamins à la maison, je m'occupe des gosses, ça suffisait un revenu. Mais du jour au lendemain on se retrouve avec 890 euros. Bon d'accord, il y a les allocations familiales mais on fait comment pour payer les factures ? Le crédit de la voiture qu'on avait sur les bras, les trois premiers mois on le prend dans les dents, on avait 300 euros de crédit de voiture à payer, faut les donner ! Et il n'y a aucune contrainte pour un armateur à prendre une assurance pour ses matelots, quelques uns en ont mais ça va être couvert un mois mais pas un an ; c'est hallucinant, je ne comprends pas qu'on laisse les gens dans la mouise comme ça ! Vous avez une boîte normale, ils payent ce qu'il faut pour que ses employés soient indemnisés, qu'il y ait un complément de salaire en cas de maladie. Là, vous n'avez rien !* » Sa femme a repris un travail à temps plein dans une entreprise de nettoyage, et pour lequel elle venait juste de décrocher un CDI lorsque nous la rencontrons.

Philippe achève donc sa carrière de marin à 48 ans. **Devenu inapte à la navigation** en 2010, il termine en 6^{ème} catégorie après 33 ans de navigation. Il touche 1159 euros par mois de pension de retraite anticipée, soit 55% d'une retraite totale. Il est aujourd'hui en relation avec le pôle emploi et monte également un dossier à la Maison départementale des personnes handicapées (MDPH). Les services sociaux ont largement aidé et soutenu la famille qui réaffirme la valeur d'un tel service pour les marins.

La carrière de Philippe est régulièrement marquée par des **accidents du travail**. Nous en comptons 8 reconnus au total. Nous lisons à Philippe son récapitulatif de carrière : « En 1980, au mois de mai, vous êtes arrêté de 6 au 9 pour un ATM. En 1987, en mars 87, 3 jours d'arrêt. En septembre 87, 20 jours d'arrêt, ça vous dit quelque chose ». Philippe ne se rappelle pas vraiment. Un accident, peut-être, lui revient en mémoire, en scrutant son corps : « *Là, la cicatrice. Une épissure. Vous savez, les trucs en ferraille, pointus, pour faire les épissures. Le matelot qui était avec moi, il tournait, il tournait, il tournait. Il me dit « viens me donner un coup de main ! J'arrive pas ». Je suis arrivé, il a tout lâché. Qu'a fait l'épissure, il est monté, il est redescendu, ping !* ». La date ? Il ne s'en souvient pas. « *Ma femme, il faudrait qu'elle soit là* ». « Combien d'arrêt vous aviez eu ? » lui demande-t-on : « *Au moins un mois. Parce qu'il y a eu le bec de lièvre* » répond-t-il. Au récit de cet accident, la mémoire d'un autre surgit alors : « *J'ai pas de mémoire. Si, peut-être le nez, nez cassé, cloisons*

enfouées. Comme j'étais second sur le bateau, la chaîne était coincée, une grosse chaîne de 500 kilos qui descend le chalut, coincée sur l'enrouleur. Il y avait une maille qui était coincée en haut. J'ai voulu la décoincée. Je suis monté, j'ai pris mon couteau mais là, la chaîne, au lieu de partir comme ça, elle est partie comme ça. Là, le mec, étalé par terre ». Sa femme nous a rejoint en cours d'entretien, la mémoire est alors en marche : « Il en a eu énormément ; la main ouverte, le pouce, tellement il était ouvert, le médecin a dit « ça aurait dû être recousu », ça a mis un mois et demi avant de se refermer complètement ». Son récit est édifiant : le nez a été cassé, recassé, encore cassé, « le médecin lui a proposé de faire remettre la cloison nasale. L'ORL a dit « on opère, par contre au prochain choc, ça retombe ». On lui a dit « c'est pas la peine, il arrête pas d'avoir des chocs », tous les ans, il a un j'tons sur le nez, ou sur la tête, donc ça servait à rien, il faudrait réopérer tous les ans ». En général, Philippe finissait les marées, allait chez le médecin à son retour au port.

En 2000, il se fait opérer des varices : qu'à cela ne tienne, sa femme se battra encore pour faire passer cette opération en accident du travail et non en maladie hors navigation en faisant plier le médecin des gens de mer. Elle raconte encore : « Après il a eu des hernies inguinales. C'était en 2004, début 2005 ; les hernies inguinales, c'est resté longtemps, il devait reprendre, mais il a pas repris, parce que, il y a un cas sur 10000, évidemment, il est pour lui, le cas (...) Il a fait une réaction suite à son opération, une réaction par rapport aux matériaux qu'ils ont utilisés, une réaction du corps par rapport aux espèces de filets qu'ils mettent à la place des muscles. ».

Et encore « Le pire, c'est quand tu t'es pris la porte étanche sur le dos. (...) Tout le dos, 500 kilos, par le travers (...) S'il n'y avait pas eu le chalut à cheval sur le truc, il n'y avait plus de bonhomme, il aurait été sectionné. (C'était) début 91 » ; les conditions météorologiques n'étaient pas bonne ce jour-là, et puis des gestes qui ne sont pas adaptés : « une erreur humaine, tout comme son nez, le gars il a présumé de ses forces et il a lâché trop vite l'épissoir. En plus, il empruntait pas forcément un matériel adapté. C'est son erreur à lui, ne pas utiliser le matériel adéquat. Et oui, ce n'est pas fait pour ça normalement un épissoir, ce n'est pas fait pour détourner des câbles ensemble ».

D'autres accidents nous sont contés : les doigts, le pouce, la tête, la main. Sa femme nous raconte qu'« il s'était ouvert, un coup de couteau, en ramendant sur le chalut, il s'est rien sectionné, mais c'était un trou énorme. Il aurait fallu recoudre, mais ça n'a pas été fait. Il est rentré, c'était moche, c'était noir ou violacé ». Philippe a également reçu un morceau d'avion pêché au chalut sur la tête en virant parce que « la mer, c'est une poubelle ». Bien souvent, ces accidents ne sont pas déclarés en ATM : « Bon tous les matelots ils ont une coupure, tu fais pas d'arrêt pour ça » reprend Philippe.

Ce parcours semé d'accidents et d'obstacles divers à la progression d'une carrière, Philippe n'ayant jamais repris de formation pour le Capacitaire ou le PCM par exemple, a

inscrit Philippe dans une trajectoire de précarisation. La détermination et l'aplomb de sa femme, reste le facteur qui aura permis à Philippe de négocier au mieux son passage à l'inaptitude à la navigation.

*** Mickaël, 46 ans, de mauvaises conditions d'emploi à la pêche pendant 11 ans avant une stabilisation dans la conchyliculture**

Le parcours de Mickaël aurait pu relever du « type 1 » proposé dans l'analyse, dans la mesure où Mickaël a connu un virage professionnel que l'on pourrait qualifier d'ascendant suite à son choix de travailler dans la conchyliculture. En revanche, son début de carrière de marin, davantage subi que choisi, est caractérisés par des conditions d'emploi difficiles et une forte polyaccidentalité.

Mickaël, 46 ans en 2012, a quitté la pêche pour la conchyliculture à l'âge de 37 ans. Auparavant, il a été marin pendant 11 ans. Ce qu'il décrit de son parcours professionnel lorsqu'il travaillait à la pêche est marqué par des **débarquements abusifs**. La recherche de meilleures conditions d'emploi – et de vie familiale – va conduire Mickaël à changer régulièrement de genre de navigation, ou à alterner entre deux genres durant l'année, jusqu'à son emploi dans la conchyliculture, qui lui apporte aujourd'hui une stabilité d'emploi et une sécurité financière, en dépit d'un état de santé très fragilisé.

Né en 1965, c'est en 1991, à l'âge de 26 ans que Mickaël devient marin pêcheur. Auparavant, il a travaillé comme couvreur-zingueur, profession qu'il désigne comme son « vrai métier », pour lequel il a obtenu une qualification au sortir de ses études : un CAP de couvreur-ardoisier obtenu à l'âge de 17 ans et un CAP de zingueur passé après son service militaire. Il exercera ce métier de 1980 à 1987, puis sera déménageur pendant trois ans, avant de devenir marin, plus par facilité d'embauche que par choix : *« Avant j'étais couvreur-zingueur. J'ai commencé à 15 ans ½, comme apprenti. Mon vrai métier, c'est couvreur-zingueur. Après la tempête de 1987, tout le monde se mettait à son compte, c'était la panique là-dedans, j'étais payé à coup de lance-pierre, bref, je suis parti. J'ai fait déménageur aussi, après mon armée, 3 ans déménageur. Et après je suis parti maritime. »* Originaire de la région, il dit avoir fait ce choix de devenir marin *« parce qu'il y avait de l'embauche. »*

Sa carrière de marin démarre à la petite pêche, aux casiers. Ses conditions d'emploi, rythmées par des **périodes de débarquement régulières** – tous les 15 jours – sont mal

vécues : « *en petite pêche, quand c'est en marée, vous ne travaillez pas, parce qu'il y a trop de courants et quand on travaillait pas, on était débarqué, donc ça compte plus pour la navigation. Voilà, une semaine, vous êtes débarqué, ça permet au patron de pas payer de rôle.* » Mickaël vivait d'autant plus mal cette situation qu'il pouvait néanmoins travailler pour son employeur pendant ces périodes débarquées : « *quand on réparait les casiers qu'il y avait sur le quai, on ne touchait rien car on ne pêchait pas* ».

En 1994, il décide de partir à la grande pêche. Il travaille alors pour un armateur ayant deux bateaux, l'un pour le surimi et merlan bleu, l'autre pour la pêche à la morue. Il navigue jusqu'à Terre Neuve. La gestion de la main d'œuvre dans cette entreprise se fait par « *contrats au voyage* », avec un avantage accordé aux marins les plus anciens dans l'entreprise : « *Je faisais la grande pêche ; je partais trois mois, 78-80 jours en mer et trois semaines à terre. Et à partir de juin, jusqu'en décembre, on n'était pas en mer, on avait des contrats, des contrats au voyage. Et comme je n'étais pas stabilisé, c'est-à-dire qu'il y avait des gars qui étaient là depuis 25 ans et avec les deux bateaux qui étaient là, ils prenaient que les anciens pour faire les deux voyages, de juin à fin décembre.* » Quand il n'était pas en mer, Mickaël percevait des indemnités de **chômage**³⁰. Cependant, pour raisons financières, Mickaël préférait continuer à travailler à la pêche au casier pendant ces périodes : « **Je faisais les deux.** *Ben oui, comment on fait pour manger, c'est toujours pareil ! On gagne de l'argent à la grande pêche, c'est sûr, mais si vous en gagnez pendant 6 mois et que les 6 autres mois vous faites rien, résultat, vous ne gagnez que dalle !* » A l'époque, il est encore en 3^{ème} catégorie.

De 1997 à 2001, il part à la « *pêche fraîche* », la pêche au large, lassé de ne plus voir sa famille : « *je gagnais bien, mais 2 mois et demi, 3 mois sur un bateau ... je ne voyais plus ma famille.* ». Son aîné a alors 8 ans et son deuxième enfant a 5 ans. A la pêche au large, il connaîtra, une année (1998-1999), une évolution de carrière en « *faisant office de second une semaine sur deux : quand le second officiel était à la passerelle pour remplacer le patron, je remplaçais le second en bas* ». Cette responsabilité qui lui est confiée, il ne l'a pas précisément demandée, elle est signe d'une **reconnaissance de ses capacités de la part de son patron** : « *C'est le patron qui décide, au meilleur matelot forcément. Il dit « tu seras second pour remplacer un tel qui me remplace moi ». Le second titulaire, il est lui, à la passerelle et moi je prends ça place. Lui, il remplace le patron qui est en vacances, en repos quoi.* » Il passe alors directement à la 7^{ème} catégorie : « *Normalement un second, c'est en 9ème. (...) Mais comme j'avais pas mon capitaine ni mon lieutenant de pêche, ça a joué* ». Il n'est pas resté en 7^{ème} catégorie : « *ça redescend quand je ne suis plus second.* »

30 Genre de navigation caractérisé par une cotisation chômage des employeurs.

Durant ses 11 années passées à la pêche, Mickaël a subi **5 accidents du travail, dont 4 graves** : il se coupe le doigt en 1991 à la pêche au casier (2 mois ½ d'arrêt de travail) ; il se fait une entorse à la cheville en 1994, à la grande pêche (pas d'arrêt de travail) ; il tombe à l'eau en 1995, alors qu'il est à la petite pêche, au casier (rattrapé de justesse par le patron pêcheur) ; en 1998, à la pêche au large, il se blesse à la tête (soigné en Grande-Bretagne, pas d'arrêt de travail) ; et en 1998, il se fait une autre entorse (3 semaines d'arrêt de travail). Dans son récit, on constate que ce n'est pourtant pas tant la dangerosité de ses conditions de travail que Mikaël supporte mal à la pêche que ses **conditions d'emploi**, en particulier la rémunération à la part et les aléas des débarquements successifs.

Il fera une saison à la coquille Saint-Jacques en 2001-2002, puis **se stabilisera à la conchyliculture** en 2002 : « *Après je suis parti chez l'entreprise ***, et ça fait 10 ans que j'y suis. Depuis avril 2002, je suis ostréiculteur en huîtres plates. Là, ça fait 10 ans que j'y suis, parce que là, j'ai mon salaire fixe.* » Le travail à la conchyliculture est saisonnier et il lui est arrivé de travailler 27 heures d'affilée, mais son salaire est fixe, le même chaque mois. Depuis 2007, il est en 5^{ème} catégorie. Restant désormais embarqué à l'année, il indique, sûr de lui : « *en 2017, je vais passer en 6^{ème}* ».

C'est à la conchyliculture qu'il aura son **dernier accident du travail, le plus grave** : un « bras arraché » (rupture d'un tendon de l'épaule) par une drague, ayant nécessité 16 mois d'arrêt de travail et une reprise en mi-temps thérapeutique en raison des séquelles persistantes (il ne peut plus soulever une charge de plus de 20 kg) : « *Aujourd'hui je ne suis plus sur le bateau, je reste à terre. Je n'ai plus droit de forcer. C'est bien que mon patron me garde, faut du monde au chantier, parce que c'est que des femmes et là, il y en a deux qui sont parties en retraite* ». Grâce à la prévoyance souscrite par son entreprise, Mickaël ne perd rien sur son salaire d'avant. Il en est satisfait : « *ça s'est très bien. C'est ce qu'il devrait y avoir pour tous les bateaux* ». Même s'il ne travaille plus sur un bateau, il reste rattaché au régime de l'ENIM, conscient de l'avantage de ce régime au regard de celui proposé par la MSA :

Et là vous faites le calibrage (acquiesce). Et vous dépendez toujours de l'ENIM, vous n'êtes pas à la MSA maintenant ?

- Ah non non, je ne veux pas être à la MSA !

- Vous pouvez rester ENIM sans naviguer ?

- Oui, oui, j'ai demandé au médecin de la marine, il m'a dit qu'il n'y avait pas de problème. Du moment que le patron lui paye mes charges, je suis resté toujours inscrit.

- Et vous êtes matelot ?

- Je suis embarqué, je ne sais pas sur quoi, mais je reste embarqué. Ils doivent m'embarquer sur un bateau et j'y suis pas.(...) Ceux qui font les huîtres creuses, les trois quarts sont en maritime et qu'est-ce qu'ils font, ils sont sur un tracteur. Mais moi, j'ai un fascicule. Et puis attendez, imaginez, ils me passent MSA, dans un an, ça recasse,

qu'est-ce qui vont dire à la MSA ? Que c'est un accident du travail à la marine, du coup, qui c'est qui se fait baiser là-dedans ?

Lorsque nous avons rencontré Mickaël, il était en attente du rendez-vous avec le médecin conseil de l'ENIM, qui devait fixer le taux d'IPP pour son épaule. Les difficultés vécues pour percevoir les indemnités journalières lors de des accidents du travail maritime subis à la pêche (cf. infra, § 41) teintent son discours d'une suspicion, voire d'une défiance envers l'ENIM et les Affaires maritimes : *« Là, je vais faire une demande d'IPP, ils ont intérêt de se tenir à carreau, parce que ce sont les invalides de France qui vont être dedans, j'en ai rien à foutre ! (...) Je suis prêt, et aussi à faire un article dans les journaux. Moi, je demande pas à être pensionné, je préfère avoir mon bras et soulever ce que je pouvais soulever, aujourd'hui, je ne peux même plus soulever, je ne vous mens pas, là, c'est tout mon dossier accident, je vous mens pas, regardez, « limitation de charges à 20 kilos » ».*

Conclusion

La démarche entreprise par la DIRECCTE de Bretagne en initiant cette enquête sociologique sur les enjeux de santé au travail dans les secteurs pêche et cultures marines a suivi un objectif de **connaissance pour l'action**. Le premier niveau concret d'action engendré par cette enquête pluriannuelle (d'abord statistique puis qualitative) a été le travail de **concertation et d'échange** instauré par la mise en place d'un groupe de suivi de l'enquête et piloté à la DIRECCTE par M. Bernard Martin, inspecteur du travail référent maritime régional. Réunissant différents acteurs impliqués dans une mission de prévention et de suivi des marins atteints d'une atteinte à la santé d'origine professionnelle (DIRECCTE, Affaires maritimes, SSGM, SSM, ENIM), le groupe de suivi est ainsi venu alimenter l'élaboration de **préconisations** issues des enseignements de l'enquête et visant à des prolongements concrets de ce travail. Avant de les présenter, nous formulons quelques remarques sur l'enquête, ses forces et ses limites.

Bilan de l'enquête

Les **principaux enseignements** de l'enquête qualitative réalisée sont présentés dans la note de synthèse intégrée au début de ce rapport. Cette enquête permet d'apporter un nouvel éclairage, complémentaire des statistiques, sur les enjeux de santé au travail dans les secteurs de la pêche et des cultures marines en Bretagne. **A côté des chiffres et des taux d'accidents alarmants, les témoignages apportés par les marins sont venus rappeler que les atteintes à la santé d'origine professionnelle (accidents du travail, maladies professionnelles, inaptitude définitive) sont inscrites dans des rapports sociaux qui montrent qu'au-delà de l'image fataliste d'un « métier dangereux », il importe de questionner les conditions de travail et d'organisation du travail qui peuvent encourager des prises de risque ou des dénis du risque, en particulier à la pêche.**

Au terme de ce travail, quelques remarques de forme et de fond peuvent être formulées. Au plan méthodologique tout d'abord, nous relevons l'intérêt d'avoir multiplié les sources institutionnelles pour entrer en contact avec les marins volontaires, gage de **variété des situations** et garantie d'un meilleur anonymat pour les enquêtés. La démarche de

coopération et d'échange inter-institutionnel souhaitée et mise en place par la DIRECCTE de Bretagne dans le secteur maritime a également favorisé ce choix méthodologique. L'information reçue par les marins en aval de l'enquête a été importante pour leur **implication** ensuite.

Le choix méthodologique de sélectionner en priorité deux genres de navigation à la pêche particulièrement concernés par un taux important d'ATM – la pêche au large et la petite pêche – était justifié par le souci de ne pas trop varier les situations de travail décrites dans l'enquête. La polyvalence au fil des parcours observée dans de nombreux cas a finalement engendré **une variété plus importante de genres de navigation** dans les observations. C'est une évidence, le travail de marin pêcheur n'est pas le même selon la taille du navire et de l'équipage, deux caractéristiques définissant (entre autres) le genre de navigation. De même, être patron ou être matelot n'est pas la même chose en termes de responsabilité, donc de rapport au travail. Liée au découpage par genre de navigation, la **différence entre pêche artisanale et pêche industrielle** nous semble particulièrement importante à avoir à l'esprit dans l'analyse des conditions de travail, mais aussi des conditions d'emploi (mode de rémunération, accès à une prévoyance, assurance chômage).

A la **conchyliculture**, il importe de rappeler que l'enquête ici présentée n'a permis de poser la question des rapports sociaux en jeu dans la survenue et la reconnaissance d'atteintes à la santé liées au travail que pour une partie des travailleurs : les navigants (affiliés à l'ENIM). L'étude sociologique des accidents du travail, maladies professionnelles et inaptitudes définitives survenant dans les entreprises conchylicoles chez les salariés relevant du régime de Sécurité sociale de la MSA reste à faire.

Comme tout dispositif de recherche, cette enquête présente **des limites** inhérentes au champ défini pour la population d'enquête. Deux catégories échappent ici à l'analyse et méritent d'être mentionnées, dans la mesure où elles posent des enjeux spécifiques en lien avec la survenue d'accidents du travail maritime.

Tout d'abord, de façon évidente, le champ de l'enquête **exclut les accidents du travail maritimes mortels**, puisqu'il est alors impossible de recueillir le témoignage des marins. Or, le Service social maritime souligne que les situations de veuvage sont une réalité importante gérée par les assistants sociaux à la pêche. Le SSM est à ce titre dépositaire d'une expertise et d'une connaissance qui pourraient être mobilisées pour réfléchir à un meilleur accompagnement des familles. D'autres services, notamment l'inspection du travail, sont contactées par les familles après la disparition d'un marin en mer et sont ainsi témoins de leur isolement. Au-delà d'un accompagnement par le SSM, il s'agit d'un besoin de connaissance exprimé par les familles. Hors champ dans l'enquête ici présentée, la question d'un **retour d'information vers les familles de marins décédés**, dans une forme qui reste

à définir, mérite d'être posée. Différentes sources sont potentiellement mobilisables pour mettre en œuvre un retour d'informations (BEA Mer, Inspection du travail, administration maritime). L'appellation « événement de mer » est un euphémisme lorsqu'un ou plusieurs marins ont perdu la vie. Pouvoir être informé sur les circonstances de l'accident du travail mortel survenu à leur époux, à leur père, à leur fils participerait en effet à l'accompagnement des familles dans leur deuil et, d'une certaine manière, à une reconnaissance sociale.

Autre angle morts de l'étude, les accidents du travail ou maladies professionnelles subis par des **marins de nationalité étrangère** – donc non affiliés à l'ENIM – survenus sur des navires français³¹. Cette situation est apparue dans un des récits recueillis : celui de Jean, embarqué sur un thonier à la grande pêche, qui a décrit une division du travail très nette entre « Blancs » et « Africains », laissant entendre que ces derniers étaient exposés à des tâches plus pénibles et risquées, mais dont les blessures étaient totalement inconnues : « *Les Africains, c'était matelot, c'était graisseur, bon, c'était tous les métiers d'exécution. Nous, on était là pour superviser* », indique ainsi Jean, embarqué sur un thonier à la grande pêche. Hors champ de l'enquête mais importante dans la réflexion sur la santé au travail à la pêche, la question de la **division du travail et des risques** dans certaines entreprises employant des marins de nationalité étrangère nous semble également importante à mentionner.

Préconisations

Les préconisations formulées ci-après sont de trois ordres. En premier lieu, nous revenons sur la nécessaire **diffusion de des connaissances et de l'information** et sur le travail en réseau, nécessaires pour alimenter les réflexions et guider les actions en santé au travail. En second lieu, nous formulons des propositions allant de le sens d'une amélioration de la **prévention** des atteintes à la santé d'origine professionnelle dans les secteurs de la pêche et des cultures marines. Enfin, des propositions sont faites pour une meilleure prise en charge et un meilleur **accompagnement** des marins ayant subi une ou plusieurs atteintes à la santé liées au travail (accidents, maladies) sur le long terme de leur parcours et de leur devenir professionnel.

³¹ Les navires inscrits au RIF, registre international français des navires obéissent aux mêmes règles de sécurité que les navires battant pavillon français. En revanche, les marins de nationalité étrangères embarqués sur ces navires sont soumis au droit social de leur pays d'origine.

Diffusion de l'information et travail en réseau

- *Consolider le travail en réseau des différents acteurs institutionnels et veiller à la circulation de l'information*

Des groupes de travail entre différents acteurs du secteur maritime existent, configurés en fonction des problématiques traitées. Ce travail en réseau est encouragé pour la mise en œuvre des politiques publiques. Le Plan Santé au Travail 2009-2014 rappelle ainsi l'importance de la mise en réseau de tous les acteurs oeuvrant à la prévention et à l'accompagnement des publics. En matière de maintien dans l'emploi, le SSM rappelle l'existence de la Charte régionale de maintien dans l'emploi.

En matière de circulation de l'information, pour le suivi des marins ayant subi un ATM, il est par exemple essentiel que le médecin des gens de mer puisse être informé en temps et en heure afin d'assurer les bonnes conditions du suivi médical, comme l'a rappelé le Dr Charpiat, médecin chef inter régional du Service de santé des gens de mer (SSGM). Le caractère non systématisé et, parfois, aléatoire de la transmission de l'information sur les ATM déclarés a deux conséquences dommageables en terme de santé publique : au plan du suivi médical des marins, la visite de reprise n'est pas systématique à la suite d'un ATM ; au plan de la connaissance statistique, les ATM non signalés au médecin des gens de mer ne sont plus saisis dans le dossier médical informatisé des marins via l'application informatique Esculape, et donc disparaissent des statistiques publiques construites à partir des données du SSGM.

Autre exemple rapporté dans nos échanges, la nécessité d'une transmission systématisée de l'information entre le centre médical de Toulouse, qui assure à distance un accompagnement des premiers soins dispensés en urgence sur le navire, et le service de santé des gens de mer afin d'assurer une continuité des soins.

- *Enquêter sur les accidents du travail maritime*

Dans une perspective de santé publique, la maladie ou l'accident d'origine professionnelle peuvent être considérés comme des « événements sentinelles », signes d'alerte de conditions de travail ou de formes d'organisation du travail délétères et pouvant de ce fait conduire à des actions de prévention collective. L'enquête qualitative menée auprès de marins accidentés du travail ou/et atteints d'une maladie professionnelle contribue à alimenter la connaissance pour l'action, en partant d'un point de vue particulier, celui du vécu des premiers concernés, les marins accidentés ou/et malades. Une telle enquête est

complémentaire d'autres sources, statistiques (SSGM, IMP, Affaires maritimes, ...) ou qualitatives (enquêtes du BEA Mer, enquêtes de l'Inspection du travail, enquêtes de administration maritime notamment) et c'est bien le **croisement des différentes sources** qui contribue à la compréhension d'un phénomène complexe. Il importe pour cela de veiller à **valoriser les connaissances produites**, sous une forme à définir selon la source. Suite à la survenue d'un accident du travail, il semble important de veiller au bon fonctionnement du circuit de transmission des informations à tous les acteurs de la prévention susceptibles d'intervenir après un ATM, que ce soit pour en étudier les conditions de survenue ou pour veiller à l'accompagnement des marins. Un groupe de travail est mis en place depuis peu sur ce sujet.

Enfin, on peut faire référence à un acteur particulier habilité à enquêter à la suite d'un ATM, le CHSCT. S'il n'en existe que dans les entreprises de plus de 50 salariés, la réflexion d'un CHSCT par branche ou par commission paritaire pour les entreprises de moins de 10 salariés (sur le modèle de l'agriculture) en cours serait à poursuivre.

➤ *Améliorer les indicateurs statistiques*

L'un des objectifs poursuivis avec la réalisation de l'enquête qualitative présentée dans ce rapport était de compléter les connaissances fournies par les indicateurs statistiques étudiés dans le cadre du diagnostic que nous avons mené en 2010 pour la DIRECCTE de Bretagne. Si un certain nombre d'éléments observés via les entretiens sont difficiles à transformer en indicateurs quantitatifs (par exemple, quand bien même la fatigue apparaît comme un facteur de survenue des accidents, il semble difficile d'intégrer un item « fatigue » sur le QCATM, qui poserait de façon implicite la question de la responsabilité du patron dans les rythmes imposés), nous pouvons néanmoins suggérer quelques pistes d'amélioration des statistiques existantes.

Les statistiques sur les ATM sont renseignées à partir du dossier médical informatisé du marin, alimenté via l'application informatique Esculape par les médecins des gens de mer (cf. diagnostic régional, Daubas-Letourneux, 2010). L'entrée vers les ATM est donc le marin, avec ensuite la possibilité d'établir des statistiques par genre de navigation, type de métier pratiqué à la pêche, ou lieu de survenue de l'accident (en mer ou à quai). Il serait intéressant de voir dans quelle mesure les données renseignées sur le rapport de blessure et sur le questionnaire sur les circonstances des accidents du travail maritime (QCATM) permettraient d'établir des **statistiques en référence au navire sur lequel l'accident est survenu**. La

logique de l'entreprise serait ainsi privilégiée sur la logique de l'individu, ce qui est cohérent dans une approche de prévention et de santé publique.

Des statistiques plus précises quant au **lieu de survenue de l'accident** (zone de pêche, voire gisement, et date de survenue) seraient également utiles. Dans un objectif de prévention, il s'agirait d'établir une **cartographie des accidents du travail maritime à la fois géographique** – ce qui permettrait de questionner les réglementations propres aux zones de pêche – **temporelle** – la saison de survenue de l'ATM étant souvent liée à la zone géographique et à la régulation de la pêche – **et économique** – mettant en évidence les armements où la proportion d'ATM est plus élevée qu'ailleurs, à genre de navigation et métier pratiqué à la pêche comparables.

L'amélioration des indicateurs statistiques pourrait également passer par une **révision du QCATM** (voir préconisations formulées à l'issue du diagnostic statistique, Daubas-Letourneux, 2011).

Comme suggéré également à l'issue du diagnostic statistique, l'accès à des **données de cadrage** permettant de mieux appréhender les spécificités du contexte est également important.

Enfin, il faut regretter la non transmission des **données liées à la reconnaissance des maladies professionnelles** par l'ENIM vers les médecins de gens de mer ou vers l'inspection du travail (sous une forme anonymisée dans ce cas). La reconnaissance d'une maladie liée au travail en maladie professionnelle atteste en effet d'un **risque professionnel avéré**. Au-delà de la dimension individuelle d'une prise en charge, la reconnaissance des maladies professionnelles relève d'enjeux collectifs en termes de prévention qu'il importe de ne pas ignorer.

Pistes pour l'amélioration de la prévention des accidents du travail maritime

- *Salaire à la part : un mode de rémunération non discuté sur le fond mais peut-être à harmoniser sur la forme ?*

Le rythme de travail et les prises de risque liées à la nécessité de « finir la marée » sont pour une bonne partie liées au mode de rémunération des marins, soumis à la quantité et à la qualité de poissons pêchés. Si le mode de rémunération à la part semble difficile à remettre en question, tant il semble intégré et accepté par toutes les parties (pêcheurs

patrons et salariés, organisations professionnelles et syndicales), nous pouvons soulever ici deux éléments semblent pouvoir être discutés. Le premier porte sur le mode de répartition des parts, pour lequel une harmonisation pourrait être proposée. En effet, des **différences de répartition** entre la part revenant à l'armateur et celle revenant à l'équipage parfois importantes ont été relevées dans l'enquête, pour un même genre de navigation et à une même époque, selon le quartier maritime. Le second, qui joue aussi au final sur le salaire du marin, est le système de **calcul retenu**. Le système de **la part « au millième »**, rencontré par plusieurs marins embarqués à la pêche au large, est-il équivalent au système plus classique ?

➤ *Effectif à bord et charge de travail*

Un certain nombre d'accidents du travail maritime à la pêche sont survenus alors que l'effectif à bord ne semblait pas en adéquation avec la charge de travail, quand bien même « l'effectif de sécurité » était respecté. Des marins se retrouvant à faire le quart alors qu'ils ne sont pas qualifiés pour cette fonction, des matelots qui ne se reposent pas entre deux traits et qui accumulent une fatigue importante durant la marée : autant d'éléments qui posent la question de l'effectif emparqué dans des conditions de sécurité non pas du navire, mais des marins à bord.

Mieux accompagner les marins après un accident du travail ou une maladie professionnelle et/ou devenus inaptes définitifs à la navigation

➤ *Poursuivre l'information des marins sur leurs droits et sur les spécificités du régime de l'ENIM (évolution des carrières, licenciement pour inaptitude, risque financier)*

La pratique du **débarquement abusif**, si elle a diminué, perdure. Les délégations à la mer et au littoral (DML) et l'inspection du travail procèdent ainsi régulièrement au rappel du droit envers les armateurs. Dans l'enquête, pour des marins **travaillant à leur compte** (petits caseyeurs, pêcheurs à pied, ...), cette pratique du débarquement intermittent a parfois été choisie pour des raisons d'économie, surtout en début de carrière. Une proposition pourrait être de veiller à l'information envers cette catégorie de marins, en rappelant qu'une telle pratique conduit, à long terme, à une progression de carrière ralentie (passage d'une

catégorie à une autre non pas au bout de 10 ans, mais d'une durée plus longue) et à une baisse de revenus (et de la pension de retraite) en conséquence.

L'information des marins sur leurs droits quant au **licenciement pour inaptitude** semble très inégale. Dans l'enquête, un faible niveau de qualification du marin, couplé à un faible degré d'intégration sociale sur le port vont de pair avec une méconnaissance des obligations légales de l'employeur à ce sujet. Là encore, des préconisations d'information – et de contrôle – peuvent être formulées..

L'enquête a montré des situations de précarisation financière importante à la suite d'une interruption de carrière prématurée pour cause de santé. Ce constat incite à renforcer l'information et la formation des marins en matière de **prévoyance**. La situation est cependant différente selon la génération des marins. Pour les nouveaux marins en effet, une formation « Risque financier à la pêche » est assurée par le Service de santé des gens de mer (SSM) dans les lycées maritimes depuis deux ans.

L'inégalité observée entre les gros armements (notamment à la grande pêche industrielle), qui cotisent au chômage et sont dotés d'une prévoyance, et les petits patrons qui ne cotisent pour rien n'est pas à démontrer. Cela soulève la question d'une **couverture pour tous** les marins, indépendante de la taille de l'entreprise ou du genre de navigation. Le modèle des « caisses intempéries », mis en place dans certains secteurs ou genres de navigation particulier et rencontrée chez l'un des marins de l'enquête (Marc), pourrait ici être mentionné comme exemple possible de prévoyance qui semble bien fonctionner. L'inspection du travail souligne que cette réflexion implique un travail en direction des partenaires sociaux, notamment vers la branche « pêche », alors que la branche « conchyliculture » s'est déjà dotée d'une convention collective portant, notamment, sur une prévoyance obligatoire.

- *Après un accident traumatisant (chute à la mer) , veiller à informer le Service social maritime pour un meilleur accompagnement du marin*

L'absence d'enquête constatée après la chute à la mer d'un marin pose deux questions : celle de la **transmission de l'information** sur la survenue des événements de mer à tous les acteurs susceptibles d'intervenir en aval de tels drames (inspection du travail et Service social maritime notamment) ; ensuite, celle des **moyens humains** à disposition des agents de contrôle pour mener des enquêtes et en tirer des enseignements pour la prévention, en concertation avec tous les acteurs concernés.

Plus généralement, l'isolement rencontré par des marins ayant failli se noyer pose en outre la question du **suivi du marin** et, pour cela, du **circuit de l'information à la suite d'une chute à la mer**, ATM particulièrement traumatisant. Deux cas de figure se posent, selon que le CROSS est ou non contacté. Si le CROSS est contacté, cela génère la production d'un rapport, nommé SITREP, transmis à l'administration maritime³² qui peut à son tour transmettre l'information aux acteurs institutionnels susceptibles d'intervenir. Lorsque la presque noyade est gérée en interne par l'équipage du navire, voire lorsqu'elle survient pour un marin embarqué seul, le CROSS n'est pas toujours contacté, laissant ainsi inconnu cet événement de mer.

Mais au-delà de cette visibilité potentiellement générée par l'établissement d'un SITREP par le CROSS, on peut s'interroger **sur l'absence de dispositif de transmission systématisée de l'information d'une presque noyade vers les assistantes sociales du SSM**, qui peuvent ignorer de telles situations. Mme Simon, déléguée régionale du SSM en Bretagne, nous a confirmé qu'il n'existait à ce jour pas de procédure nationale ou régionale entendue et officielle pour que le SSM soit prévenu. L'information circule de manière informelle et inégale selon l'organisation mise en place à l'échelon local dans les services (DML, médecins des gens de mer). *« Cela explique, regrette-t-elle, que parfois nous n'avons pas l'information, ou alors dans le journal, comme tout le monde. »*

Après ces préconisations formulées sur la base des résultats de l'enquête sociologique et des échanges avec le groupe de suivi, nous proposons de conclure ce rapport en rappelant dans un encadré pages suivantes les principes inscrits dans la **Convention sur le travail dans la pêche de 2007 (C188)** adoptée par l'organisation internationale du travail (OIT) et toujours en cours de négociation en France³³. Cette convention internationale comporte des obligations visant à l'amélioration des conditions de travail des marins et à davantage de sécurité à bord des navires de pêche (temps de repos obligatoire, effectifs suffisants, formation, contrat d'engagement écrit, ...), qui entrent en écho avec un certain nombre d'observations menées dans l'enquête sociologique réalisée.

³² La DIRM-NAMO réalise un bilan annuel des SITREP. (Cf : Henry, 2010, cité dans Daubas-Letourneux, 2011)

³³ « La convention du travail maritime entrera en vigueur le 20 août 2013, permettant ainsi d'assurer des conditions de navigation décentes pour tous les gens de mer. Hier, le 10 janvier 2013, la Finlande, après la Grèce le 4 janvier 2013, était le 33ème Etat membre de l'OIT, et le onzième Etat membre de l'UE à avoir ratifié cette convention historique. Les ratifications représentent ainsi 63,8 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale. » Source : Observatoire des Droits des Marins, Nantes.

Convention de l'OIT sur le travail dans la pêche de 2007 (extraits)

Reconnaissant que la mondialisation a un impact profond sur le secteur de la pêche;
Notant la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998;
(...)

Reconnaissant que l'Organisation internationale du Travail considère la pêche comme une activité dangereuse par rapport à d'autres;
(...)

Consciente que l'Organisation a pour mandat fondamental de promouvoir des conditions de travail décentes;

Consciente de la nécessité de protéger et de promouvoir les droits des pêcheurs en la matière;
Rappelant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982 ;
(...)

Notant que l'objectif de la présente convention est d'assurer que les pêcheurs bénéficient de conditions décentes pour travailler à bord des navires de pêche en ce qui concerne les conditions minimales requises pour le travail à bord, les conditions de service, le logement et l'alimentation, la protection de la sécurité et de la santé au travail, les soins médicaux et la sécurité sociale;
(...)

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale, adopte, ce quatorzième jour de juin deux mille sept, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur le travail dans la pêche, 2007.

Partie II – Principes généraux

Article 8 - Responsabilités des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs

1. L'armateur à la pêche a la responsabilité globale de veiller à ce que le patron dispose des ressources et moyens nécessaires pour s'acquitter des obligations de la présente convention.

2. La responsabilité de la sécurité des pêcheurs à bord et du fonctionnement sûr du navire incombe au patron, notamment, mais non exclusivement, dans les domaines suivants:

- a) la supervision, qui doit être exercée de façon à ce que les pêcheurs puissent, dans la mesure du possible, exécuter leur travail dans les meilleures conditions de sécurité et de santé;
- b) l'organisation du travail des pêcheurs, qui doit respecter la sécurité et la santé, y compris la prévention de la fatigue;
- c) la mise à disposition à bord d'une formation de sensibilisation à la sécurité et à la santé au travail;
- d) le respect des normes de sécurité de la navigation et de veille et des bonnes pratiques maritimes y relatives.

3. L'armateur à la pêche ne doit pas entraver la liberté du patron de prendre toute décision qui, de l'avis professionnel de ce dernier, est nécessaire pour la sécurité du navire, de sa navigation ou de son exploitation, ou pour la sécurité des pêcheurs qui sont à bord.

4. Les pêcheurs doivent respecter les ordres légaux du patron et les mesures de sécurité et de santé applicables.

Partie IV. Conditions de service

Article 13 - Équipage et durée du repos

Tout Membre doit adopter des lois, règlements ou autres mesures prévoyant que les armateurs de navires de pêche battant son pavillon veillent à ce que :

- a) leurs navires soient dotés d'effectifs suffisants en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de navigation et de fonctionnement du navire sous le contrôle d'un patron compétent;
- b) soient octroyées aux pêcheurs des périodes de repos régulières d'une durée suffisante pour préserver leur sécurité et leur santé.

Article 14

1. Outre les prescriptions énoncées à l'article 13, l'autorité compétente doit:

- a) pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, fixer l'effectif minimal propre à garantir la sécurité de navigation du navire et préciser le nombre de pêcheurs requis et les qualifications qu'ils doivent posséder;
- b) pour les navires de pêche passant plus de trois jours en mer, quelle que soit leur taille, fixer, après consultation et en vue de limiter la fatigue, une durée minimum de repos pour les pêcheurs. Cette durée ne doit pas être inférieure à
 - i) dix heures par période de 24 heures;
 - ii) 77 heures par période de sept jours.

2. L'autorité compétente peut, pour des raisons limitées et précises, autoriser qu'il soit dérogé temporairement aux durées de repos fixées à l'alinéa b) du paragraphe 1 du présent article. Dans ces cas,

elle doit toutefois exiger que des périodes de repos compensatoires soient accordées aux pêcheurs dès que possible.

3. L'autorité compétente peut, après consultation, établir des prescriptions remplaçant celles fixées aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Toutefois, lesdites prescriptions doivent être équivalentes dans l'ensemble et ne pas mettre en danger la sécurité et la santé des pêcheurs.

4. Aucune des dispositions du présent article n'affecte le droit du patron d'un navire d'exiger d'un pêcheur les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou des captures ou pour porter secours à d'autres embarcations ou aux personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le patron peut suspendre les horaires normaux de repos et exiger qu'un pêcheur accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le patron doit faire en sorte que tout pêcheur ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Article 20

Il incombe à l'armateur à la pêche de veiller à ce que chaque pêcheur soit en possession d'un accord d'engagement de pêcheur écrit, signé à la fois par le pêcheur et l'armateur à la pêche, ou par un représentant autorisé de celui-ci (ou, lorsque le pêcheur n'est pas employé ou engagé par l'armateur à la pêche, l'armateur à la pêche doit avoir une preuve d'un arrangement contractuel ou équivalent), prévoyant des conditions de vie et de travail décentes à bord du navire, conformément aux dispositions de la présente convention.

Article 31 - Sécurité et santé au travail et prévention des accidents du travail

Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures concernant :

a) la prévention des accidents du travail, des maladies professionnelles et des risques liés au travail à bord des navires, notamment l'évaluation et la gestion des risques, la formation des pêcheurs et l'instruction à bord ;

b) la formation des pêcheurs à l'utilisation des engins de pêche dont ils se serviront et à la connaissance des opérations de pêche qu'ils auront à effectuer ;

c) les obligations des armateurs à la pêche, des pêcheurs et autres personnes intéressées, compte dûment tenu de la sécurité et de la santé des pêcheurs âgés de moins de 18 ans ;

d) la déclaration des accidents survenant à bord des navires de pêche battant son pavillon et la réalisation d'enquêtes sur ces accidents ;

e) la constitution de comités paritaires de sécurité et de santé au travail ou, après consultation, d'autres organismes qualifiés.

Article 32

1. Les prescriptions du présent article s'appliquent aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer et, après consultation, à d'autres navires, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage.

2. L'autorité compétente doit :

a) après consultation, faire obligation à l'armateur à la pêche d'établir, conformément à la législation, aux conventions collectives et à la pratique nationales, des procédures à bord visant à prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, compte tenu des dangers et risques spécifiques du navire de pêche concerné ;

b) exiger que les armateurs à la pêche, les patrons, les pêcheurs et les autres personnes concernées reçoivent suffisamment de directives et de matériel de formation appropriés ainsi que toute autre information pertinente sur la manière d'évaluer et de gérer les risques en matière de sécurité et de santé à bord des navires de pêche.

3. Les armateurs à la pêche doivent :

a) veiller à ce que tous les pêcheurs à bord reçoivent des vêtements et équipements de protection individuelle appropriés ;

b) veiller à ce que tous les pêcheurs à bord aient reçu une formation de base en matière de sécurité, approuvée par l'autorité compétente; cette dernière peut cependant accorder une dérogation écrite dans le cas des pêcheurs qui démontrent qu'ils possèdent des connaissances et une expérience équivalentes ;

c) veiller à ce que les pêcheurs soient suffisamment et convenablement familiarisés avec l'équipement et son utilisation, y compris avec les mesures de sécurité s'y rapportant, avant d'utiliser cet équipement ou de participer aux opérations concernées.

Partie VII. Respect et application

Article 40

Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à garantir le respect des prescriptions de la présente convention, notamment en prévoyant, s'il y a lieu, la conduite d'inspections, l'établissement de rapports, une procédure de règlement des plaintes, un suivi et la mise en œuvre de sanctions et mesures correctives appropriées conformément à la législation nationale.

Références bibliographiques

Charbonneau A., 2011, « Faute inexcusable de l'armateur en cas d'accident du travail maritime. Retour sur le fondement des normes sociales maritimes », *Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 17, 2011/3

<http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo/cdmo.php>

Chaumette P., 2009, "Accident du travail maritime, marin : comment les définir ? Cass. civ. 2è, 3 septembre 2009, n° 08-12732, El Harouat c/ ENIM", *Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 15, 2009/3.

<http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo/cdmo.php>

Chaumette P., 2007, "La reconnaissance de la maladie professionnelle maritime", communication aux 12èmes journées de la médecine des Gens de mer, 29-30 mars 2007, Ministère de l'écologie et du développement durable, Paris.

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/spipdgmt/pdf/chaumette_cle0b85e2.pdf

Coutrot T. (1999), *Critique de l'organisation du travail*, Repères, La Découverte.

Daubas-Letourneux V. (2005), *Connaissance des accidents du travail et parcours d'accidentés. Regard sociologique sur les angles morts d'une question de santé publique*. Thèse de doctorat en sociologie, Université de Nantes.

Daubas-Letourneux V. (2011), *Etude sociologique sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans les secteurs de la pêche et des cultures marines en Bretagne. Phase 1 : Diagnostic de la connaissance et bilan statistique*. Rapport remis à la DIRECCTE de Bretagne.

Davezies P. (1999), "Evolution des organisations du travail et atteintes à la santé. Contribution au séminaire interdisciplinaire, Les nouvelles organisations du travail, *Travailler* n°3, CNAM, Paris (p. 87-114).

Dwyer T. (1991), *Life and Death at Work. Industrial Accidents as a Case of Socially Produced Error*, New-York, Plenum Press.

Faverge J.M. (1967), *Psychosociologie des accidents du travail*, Paris, PUF, SUP Le psychologue.

Gollac M., Volkoff S. (2000), *Les conditions de travail*, La Découverte, Repères.

Henry T. (2010), *L'accidentologie en Région Bretagne à bord des navires de pêche professionnels*, mise à jour au 18/01/10, communication au "Colloque sur la sécurité des navires de pêche", Saint-Malo – ENMM, 18/11/2009. Direction régionale des Affaires maritimes de Bretagne – DIRM-NAMO.

Service Social Maritime (2012), *L'inaptitude totale et définitive à la navigation*, Région Bretagne, données 2009 et 2010.

Annexes

-

Principales institutions mentionnées dans l'étude

échelon	Affaires maritimes SSGM, Service de santé des Gens de mer	Travail	ENIM Régime spécial de Sécurité sociale des marins	Institut maritime de prévention
<i>Central</i>	Ministère chargé de la Mer Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer Direction des Affaires maritimes Bureau de la santé et de la sécurité au travail maritime (GM5) → médecin chef du SSGM : "Il a en charge l'évolution de la réglementation et l'établissement du rapport annuel sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans le milieu maritime	Ministère chargé du travail	ENIM , Etablissement national des invalides de la marine Etablissement public administratif L'Enim- est le régime de sécurité sociale commun à tous les navigants professionnels du commerce, de la pêche et de la plaisance.	Créé en 1992 sous l'égide du Ministère chargé de la mer, de l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM), des organisations nationales représentatives des pêches maritimes et des élevages marins, de la conchyliculture et des transports maritimes, l'Institut Maritime de Prévention est un organisme national à but non lucratif, qui assure une mission de prévention des risques professionnels maritimes et d'amélioration des conditions de vie et de travail au profit des gens de mer.
<i>Régional / interrégional</i>	DIRM NAMO Direction Interrégionale de la Mer Nord Atlantique-Manche Ouest	SSGM Médecin chef régional rattaché à la DIRM DIRECCTE , Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi Services d'inspection du travail fusionnés	Ses services centraux et l'agence comptable sont situés à Paris. Il dispose de trois centres de liquidation des prestations maladie (CLP) à Saint-Malo, Lorient, Bordeaux, d'un centre national de liquidation des rôles d'équipage (CNLRE) à Saint-Malo, d'un centre des pensions (CDP) et d'un centre national des archives (CNA) à Paimpol.	
<i>Infra régional</i>	DDTM , Direction départementale des territoires et de la mer DML , délégation à la mer et au littoral	médecins des Gens de mer et infirmiers des Gens de mer : équipes médicales réparties sur le littoral dans les services déconcentrés des affaires maritimes.		

Mise en forme : Cabinet Daubas-Letourneux

Sources : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>
<http://www.travail-emploi-sante.gouv.fr>
<http://www.enim.eu>
<http://www.imp-orient.fr>

Présentation de l'enquête : lettre transmise aux marins volontaires

Information à destination des marins de Bretagne volontaires pour participer à une enquête sociologique en cours

Bonjour,

Depuis 2010, la DIRECCTE (Direction régionale du travail) a initié une **étude sociologique dans les secteurs de la pêche et de la conchyliculture en Bretagne**, en lien avec la Direction des Affaires maritimes. En complémentarité avec d'autres études, il s'agit d'alimenter la connaissance sur les enjeux de santé et de sécurité au travail dans ces deux secteurs, dans un objectif d'amélioration de la prévention.

Après un diagnostic statistique réalisé l'année dernière, l'étude se poursuit cette année par une enquête auprès de marins pêcheurs et conchyliculteurs volontaires dans les quatre départements bretons. Cette enquête, **totaleme nt anonyme**³⁴, sera conduite par le cabinet Daubas-Letourneux, spécialisé dans les questions de santé au travail, qui a déjà mené le diagnostic statistique.

A côté de données chiffrées, **le témoignage des marins eux-mêmes est un élément essentiel de connaissance**. L'enquête s'adresse à des marins ayant eu un ou plusieurs problèmes de santé en lien avec leur travail (accident du travail, maladie professionnelle ou inaptitude) et c'est pour cela que vous avez été contacté pour y participer. D'une durée variable (entre 1 heure et 2 heures), **l'entretien** portera sur votre parcours professionnel, la description et les évolutions de votre travail, la survenue d'un ou de plusieurs problèmes de santé et leurs éventuelles implications sur votre devenir professionnel. Au-delà de la singularité de chaque témoignage, l'enquête sociologique visera à en dégager des éléments transversaux et des éclairages utiles pour mieux comprendre les enjeux de prévention et de protection dans les secteurs de la pêche et des cultures marines.

Nous vous remercions d'avoir accepté, sur le principe, de participer à cette enquête. Vos coordonnées seront transmises de façon confidentielle aux sociologues en charge de l'enquête, qui entreront par la suite en contact avec vous pour fixer le jour et l'heure d'un entretien. Celui-ci se déroulera à votre domicile ou dans le lieu public de votre choix. Toutefois, pour garantir l'anonymat des marins enquêtés, le nombre de noms transmis aux sociologues est plus important que le nombre d'entretiens qui seront réalisés. **Il se peut donc que votre nom ne soit pas tiré au hasard pour participer à cette enquête.** Les entretiens se dérouleront entre les mois d'octobre 2011 et de mars 2012. Si au mois de mai 2012 vous n'avez pas été contacté et si vous souhaitez néanmoins vous entretenir avec un sociologue, nous vous invitons à vous manifester par courriel ou par courrier postal aux adresses indiquées ci-dessous.

Cabinet Daubas-Letourneux
Etudes & Enquêtes Sociales
2, rue Alexandre Jenvret
44170 Nozay
daubas.letourneux.sociologie@gmail.com

³⁴ Dans ce type d'enquête, les entretiens réalisés servent de support à une analyse globale et ne peuvent en aucun cas faire l'objet d'une transmission d'information à une quelconque administration. Aucun nom propre n'apparaîtra dans le texte.

Fiche de transmission des coordonnées de marins volontaires pour participer à l'enquête

NOM	Prénom	Année de naissance	Quartier	Genre de navigation	Adresse postale	Téléphone	Description du(des) problème(s) de santé (ATM / MP / inaptitude) et commentaires éventuels

Fiche remplie par :

Merci de l'adresser chaque mois à l'adresse suivante : **Cabinet Daubas-Letourneux - Etudes & Enquêtes Sociales**

ou de la scanner (ou de la taper) et de l'envoyer à : **2, rue Alexandre Jenvret – 44170 Nozay**
daubas.letourneux.sociologie@gmail.com

Pour toute demande de précision, n'hésitez pas à contacter V. Daubas-Letourneux au **06 77 97 70 72** ou par courriel (adresse ci-dessus).

Cabinet *Daubas-Letourneux*
Etudes & Enquêtes Sociales

2, rue Alexandre Jenvret
44170 NOZAY

Tel : 06 77 97 70 72 - Fax : 02 50 79 50 00
daubas.letourneux.sociologie@gmail.com

SIRET : 52142341800016 - APE: 7220Z