HAL
open science

Rapport salarial, pénibilité et dangerosité du travail dans le secteur de la pêche artisanale française

Gilles Lazuech

To cite this version:

Gilles Lazuech. Rapport salarial, pénibilité et dangerosité du travail dans le secteur de la pêche artisanale française. Les Mondes du travail , 2016, pp. 75-87. hal-02001704

HAL Id: hal-02001704

https://nantes-universite.hal.science/hal-02001704v1

Submitted on 31 Jan 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Lazuech Gilles
MCF en sociologie
UFR de Sociologie
Membre du Centre Nantais de Sociologie – CENS.
gilles.lazuech@univ-nantes.fr

Rapport salarial, pénibilité et dangerosité du travail dans le secteur de la pêche artisanale française

Résumé

Le secteur de la pêche artisanale française traverse au cours des années 2000-2010 une crise sans précédent dont les causes renvoient aux différentes mesures prises dans le cadre de la politique européenne des pêches et à une augmentation très importante des charges d'exploitation pesant sur les entreprises de pêches côtières et hauturières. Pour faire face à cette crise de nombreux patrons-armateurs et leurs équipages ont collectivement accepté une intensification du travail à bord des navires qui a eu pour conséquence une augmentation sensible de l'accidentologie.

Mots-clefs : crise de la pêche, intensification du travail, mortalité, salaire à la part, rapport salarial

Wage relation, difficult and dangerous working conditions in the French non-industrial fishing sector

Abstract

The French non-industrial fishing sector experienced an unprecedented crisis during the years 2000-2010, which main causes were related to various measures that arose from the European fisheries policy and to a consistent increase of exploiting expenses weighing upon offshore and high seas fisheries companies. In order to face this crisis, various ship-owners and their crews collectively accepted some work intensification on board ships and some risk taking at sea, leading to a significant increase of accidentology.

Key words : fishing crisis, work intensification, mortality, share of profit, wage relation

Rapport salarial, pénibilité et dangerosité du travail dans le secteur de la pêche artisanale française[1]

Introduction

Les travaux qui abordent le sujet de la dégradation des conditions de travail des salariés tendent à mettre en avant la responsabilité de dirigeants trop préoccupés par la rentabilité de l'entreprise. Selon cette grille d'analyse, les salariés sont les victimes de dispositifs gestionnaires auxquels ils ne se soumettent que par contrainte. La pêche côtière et hauturière artisanale française semble échapper à cette analyse. Elle serait l'un des derniers secteurs d'activité dans lequel l'état dégradé des conditions de travail est l'expression d'un accord commun entre les différents membres des équipages.
Dans ce texte nous nous attacherons à montrer que pour faire face à une crise sans précédent de la pêche de nombreux patrons-armateurs et leurs équipages ont accepté une intensification du travail dont les conséquences ont été la persistance de conditions de travail particulièrement pénibles et une augmentation de l'accidentologie à bord des navires. Notre propos se déroulera selon un plan en cinq parties : après avoir rappelé les traits structuraux du rapport salarial dans le secteur de la pêche artisanale, nous aborderons la situation économique à laquelle furent confrontés les armements côtiers et hauturiers au cours des années 2000[2], puis nous chercherons à relier le niveau très élevé de la pénibilité et de la dangerosité du travail avec le rapport salarial particulier de ce secteur d'activité au cours des trois dernières parties.

1. Le contrat d'engagement : clef de voûte du rapport salarial de la pêche

Le concept de rapport salarial vise à approcher des « relations », des « engagements », des « régulations » qui caractérisent et organisent un champ d'activité (Boyer, 1986). Le mode de rémunération constitue l'un des traits structurant du rapport salarial, il est un indicateur pertinent pour objectiver l'« engagement » - la qualité et l'intensité du travail consenties - par les travailleurs dans leur activité professionnelle (Reynaud, 1990).

1.1. Des actifs à part

La pêche artisanale reste l'un des derniers secteurs d'activité où le travail est exclusivement rémunéré par les résultats de l'entreprise. Ce mode de rémunération, appelé « à la part de pêche », consiste à reverser à chacun des membres de l'équipage une part du chiffre d'affaires

---

[1] Cette recherche est inscrite dans le cadre du programme régional COSELMAR financé par la Région des Pays de la Loire (2013-2017). Les enquêtes de terrain ont été réalisées dans les départements du Finistère, de la Loire-Atlantique et de la Vendée.

[2] La pêche artisanale regroupe la petite pêche, la pêche côtière et la pêche hauturière. Sont considérés comme relevant : de la petite pêche les navires de moins de 12 m, embarquant au plus deux marins et travaillant à moins de cinq milles des côtes ; de la pêche côtière, les navires de 12 à 16 m, embarquant au plus quatre marins et travaillant à moins de 20 milles des côtes ; de la pêche hauturière les navires de moins de 25 m, embarquant au plus huit marins et travaillant jusqu'à 200 milles des côtes (ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du Code des transports).

duquel sont déduits des frais communs – appâts, glace, avitaillement, gasoil, congés payés - selon une clef de répartition déterminée au sein de chaque armement[3]. Ce mode de rémunération présente pour les équipages de nombreux avantages : il donne un sens à l'engagement dans le métier et aux sacrifices éventuellement consentis ; il scelle sur le bateau une solidarité de travail entre les membres de l'équipage quel que soit le poste qu'ils occupent.

Aux yeux des marins et de leur famille, les rémunérations perçues à la pêche - qui longtemps ont été très supérieures à celles des actifs occupant des métiers terrestres - ont justifié les heures passées sur le navire et les difficultés du métier « *Avant, dans le domaine de la pêche, tu gagnais bien ta croûte, deux, trois, quatre fois plus que ton copain ouvrier, voilà, ça attirait* » (matelot, Le Guilvinec, 55 ans). Si en mer le travail est difficile, la pénibilité semblait largement compensée par un niveau de vie inespéré qui plaçait les pêcheurs au sommet des hiérarchies sociales locales « *Il y a 20 ans, on voyait des BM, des Audi. Ceux qui avaient de l'argent, ils en profitaient […] Quand j'ai voulu faire construire ma maison, le banquier m'a demandé combien je gagnais, et là, il m'a dit comme ça : 'on te prête 700 000 francs, mais on peut te prêter beaucoup plus si tu veux'* » (second-mécanicien, Le Guilvinec, 52 ans).

Actifs à part, les marins pêcheurs le sont également par leur inscription tardive dans la société salariale (Castel, 1995). Avant la loi de 1997, le contrat d'engagement qui lie l'armateur au matelot ne fait pas référence au droit à une rémunération minimale pour les marins en cas de parts faibles. Les cotisations sociales versées à l'ENIM[4] sont calculées sur la base d'un salaire forfaitaire, par catégorie de fonctions exercées à bord des navires, qui est généralement inférieur aux revenus d'activité. Enfin, il faudra attendre 2002 pour que soit fixée une durée maximale annuelle de travail pour les marins-pêcheurs (225 jours en mer) et que leur soit reconnu le droit aux congés payés.

Si les hommes embarqués ne sont pas propriétaires de l'entreprise, ils sont copropriétaires de la valeur des prises. À bord, le patron-armateur[5] est jugé par ses matelots par sa capacité à trouver le poisson. Le savoir pêcher du patron fait sa réputation sur le port et c'est au titre de patron – et non de propriétaire du navire - qu'il percevra sa part de pêche comme les autres membres de l'équipage.

1.2. Un ethos de l'engagement

L'espérance de gains élevés conjuguée avec un métier particulièrement exigeant physiquement expliquent un engagement dans le métier corps et âme que les « anciens » se plaisent à raconter « *Certains jours, fallait vraiment très peu de temps pour manger, on restait pas à regarder, on mangeait en vitesse et puis vite au boulot, fallait pas rester traîner. Parce que le principe, c'est que les chaluts soient au fond de l'eau pour pêcher du poisson* » (mécanicien, Le Guilvinec, 56 ans). L'engagement dans le travail est constitutif d'un ethos

---

[3] Le cas le plus fréquemment rencontré est celui d'une répartition du chiffre d'affaires en deux masses : celle qui revient à l'armement (généralement entre 50 et 60 % du chiffre d'affaires) et celle qui revient à l'équipage. Chaque marin reçoit une ou plusieurs « part de pêche » : deux parts pour le patron, une part et demie pour le second et le mécanicien, une part pour chacun des matelots.

[4] L'établissement national des invalides de la marine – ENIM- qui a été créé par une ordonnance royale de 1670, est un établissement public national ayant en charge le régime spécial de sécurité social des marins.

[5] Lorsque le propriétaire du navire – l'armateur – est aussi celui qui commande le navire en mer – le patron – il est désigné comme étant un patron-armateur. Un second sur un navire de pêche est un homme d'équipage qui remplace le patron quand il n'est pas en mer. Un patron-salarié est celui qui commande un navire de pêche sans en être le propriétaire.

professionnel caractéristique du rapport salarial de la pêche. Il demeure le critère principal dont les patrons se servent pour juger l'aptitude au travail des futurs matelots notamment à l'occasion des stages. Plus encore que les savoir-faire techniques pourtant indispensables à l'exécution du travail à bord, les dispositions à l'engagement sont pour les professionnels une qualité indispensable à l'exercice du métier ainsi qu'en témoigne un matelot de Saint-Génolé « *Sur les lieux de pêche, c'est le patron qui commande. Il mène son embarcation là où il veut traîner son chalut. Nous on trie, on lave, on range et on répare les chaluts. Ça c'est important, on répare les chaluts. Ça, c'est un gros boulot du matelot ».* Un bon marin est celui qui est constamment prêt à « crocher dedans » quelles que soient les conditions d'exercice du travail parce qu'à bord chacun le sait : « c'est le poisson qui commande ».
La régulation salariale par le salaire à la part s'inscrit donc au cœur d'une culture du métier qui reconnaît aux marins une double singularité : celle de former en mer une communauté de travail et celle d'un travail particulièrement éprouvant, incertain et risqué.

2. La pêche artisanale prise dans un effet de ciseau

Aux années fastes de la ressource abondante, du gasoil bon marché et de la demande soutenue fait suite une situation économique de moins en moins favorable à partir des années 1980. De nombreuses entreprises auront du mal à se maintenir face à la conjonction de facteurs défavorables : raréfaction de la ressource, mesures européennes restrictives, tassement des prix en criée, augmentation sensible du prix du gasoil et tarissement des aides publiques.[6]

2.1. Une crise annoncée dès la fin des années 1970

L'État français s'engage dans une politique de modernisation de la filière pêche à partir des années 1960. Outre l'agrandissement des ports et la construction de nouvelles infrastructures, les navires de plus de 12 mètres constituent la cible des différents plans de modernisation. Les armateurs qui font construire un bateau peuvent prétendre à une aide directe de l'État allant jusqu'à 25 % du prix du navire ainsi qu'à des taux d'intérêt réduits couvrant près de 90 % l'encours du crédit (Meriot, 1986). Cette politique aura un succès certain, près de 500 bateaux (soit 65 % de la flottille des 12-25 mètres) construits entre 1971 et 1980 seront éligibles aux aides de l'État.
Le renouvellement des flottilles côtières et hauturières est l'une des conséquences de ces politiques volontaristes mais elle n'est pas la seule, l'augmentation sensible des volumes pêchés entraîne une surexploitation des ressources halieutiques. Dès 1982, la politique commune des pêches (PCP) s'engage à mettre fin aux surcapacités de production. À cette fin, prenant le contre-pied des politiques antérieures qui soutenaient la croissance des capacités de captures, elle privilégie la réduction de l'effort de pêche en s'appuyant sur un ensemble de mesures allant du contrôle de l'accès à la ressource (quotas, licences de pêche…) à des plans de sortie de flotte (Lequesne, 2 001). La PCP fragilise la pêche artisanale française, les navires sont récents et ils ont été construits pour répondre à des volumes importants de capture sur la base d'un libre accès à la ressource et d'une charge faible du gasoil sur l'ensemble des coûts d'exploitation.

---

[6] La raréfaction des ressources halieutiques est l'une des conséquences de la « surpêche » des décennies précédentes face à laquelle des mesures restrictives seront prises au niveau européen dont l'arrêt des subventions publiques. Le tassement des prix en criée s'explique par des importations massives de poisson que rend possible l'application des accords de Maastricht.

2.2. Les années noires des chalutiers hauturiers

La décennie 2000 sera particulièrement difficile pour les segments côtiers et hauturiers de la pêche. Alors que les restrictions d'accès à la ressource s'amplifient (quotas, fermeture de pêcheries, interdiction d'usage de certains engins de pêche…), une forte hausse du prix du gasoil maritime pénalise les chalutiers de fond[7]. Les entreprises de pêche artisanale, dont le taux de rentabilité des capitaux investis avait déjà chuté entre 1987 et 2004, confirment leur fragilité économique (Baranger, 2006).
Les effets de la hausse du prix du gasoil se font aussi ressentir sur les revenus perçus par les marins. Un nouveau risque apparaît pour ces derniers : celui de percevoir une part négative lorsque le chiffre d'affaires réalisé à l'issue d'une marée est inférieur aux frais communs. Cette situation n'a plus rien d'exceptionnelle lorsqu'à la raréfaction de la ressource se conjuguent des prix en criée peu soutenus, mais elle scelle une nouvelle alliance à bord des navires et contribue à effacer la distinction classique entre les intérêts du travail et ceux du capital. De l'armateur au matelot chacun se mobilise pour faire face. C'est dans ce contexte de crise qu'il faut analyser la brutalité des conflits des années 1980 et 1990 (Corlay, 1988). Ces conflits réaffirment publiquement la solidarité des marins-pêcheurs qui s'unissent pour faire face aux « ennemis » extérieurs que sont l'État, Bruxelles et la grande distribution. Ce sont les conditions socio-économiques de cette « union » qui finalement rendront possible l'endogénéisation de la crise.

3. Les conditions de travail comme variable d'ajustement

Les différentes politiques européennes des pêches ne se sont intéressées que très marginalement aux conditions de travail, le volet social relevant du domaine des compétences des États. À ce sujet la politique menée par l'État français, les organisations professionnelles et les syndicats de marins est marquée par une grande inertie. Le cœur de la relation salariale reste le salaire à la part, les différents dispositifs de protection et d'assurance du travail (nombre de jours travaillés, salaire minimum, catégories de classement des marins ouvrant aux prestations sociales…) n'ont pas remis en cause ce mode de régulation comme le confirme la dernière convention collective nationale de la pêche signée en 2016.
Le salaire à la part permet aux marins les plus expérimentés de s'orienter vers les navires performants tout en assurant le maintien en activité de navires peu rentables à bord desquels ne seront perçues que de petites parts. C'est donc la rémunération qui guide le marin et non les conditions de travail à bord. Le Code du travail qui délègue au patron de pêche le soin de « garantir la sécurité du navire et des personnes embarquées » et au marin « [de] prendre soin de sa santé et de celle des autres marins concernés par son travail » ainsi que l'absence presque totale de contrôles des conditions de travail en mer par les autorités maritimes favorisent le comportement des marins et le maintien des particularités du marché du travail de la pêche.

3.1. Un modèle de production de type industriel

Afin de maintenir la viabilité économique de leur entreprise des patrons-armateurs se sont tournés vers un modèle d'exploitation économique d'inspiration industriel dont le principe repose sur l'usage intensif du capital articulé avec une organisation à flux tendu du travail. Si

[7] En 2007, le gasoil représente 26 % du chiffre d'affaires d'un chalutier de 24 mètres contre 15 % en 2000.

la durée du travail des marins ne peut excéder 225 jours par an, il n'y a pas de limite administrative qui fixe le nombre de jours d'exploitation de l'outil de production *« un bateau qui pêche, c'est un bateau qui est en mer, c'est un patron qui en veut et un équipage qui est motivé »* (patron-armateur, Les Sables d'Olonne, 44 ans).
Deux conditions étaient nécessaires afin que se généralise à l'ensemble du secteur ce nouveau modèle de production. Les armements devaient pouvoir disposer d'un équipage en nombre suffisant afin d'assurer une présence continue des navires en mer et ils devaient pouvoir étendre la rémunération à la part de pêche à l'ensemble de l'équipage, y compris aux marins restés à terre. Ces deux conditions réunies, le maintien de la rentabilité du capital reposait presque exclusivement sur l'augmentation de la productivité du travail à bord en principe acceptée par l'équipage puisqu'elle contribuait au maintien de leurs revenus.
À titre d'exemple, un patron-armateur travaille avec un navire de 16 mètres à bord duquel sont embarqués cinq hommes : le patron, un mécanicien et trois matelots. En 2005, il fait construire un navire de 11mètres dont l'équipage embarqué est ramené à 3 hommes : un patron et deux matelots. Pour assurer une exploitation continue du navire, deux marins restent désormais à terre dont l'un est titulaire d'un brevet de commandement. Le changement d'embarcation n'entraîne aucune modification des engins de pêche et des modes de traitement des prises. L'attribution des parts de pêche reste également inchangée : deux parts pour le patron, une part et demie pour le mécanicien et une part pour chacun des matelots. Le nombre de parts à répartir entre les membres de l'équipage est presque identique (six parts et demie pour le bateau de 16 mètres et sept parts pour celui de 11 mètres) mais la production moyenne de parts de pêche par marin change significativement : un peu plus d'une part par marin embarqué sur le premier navire pour un peu plus de deux parts sur le second[8].

Un sociologue à bord

Afin de mieux comprendre les conditions de travail à bord des navires de pêche nous avons effectué une marée à bord d'un caseyeur de 11 mètres. Tous les jours de la semaine – sauf le dimanche - le navire et son équipage de trois hommes font route vers la zone de pêche où a été mouillée la veille 12 filières de 50 casiers chacune. Lors des opérations de virage[9], le patron qui est au treuil donne le rythme du travail (un casier toutes les 45 secondes), un matelot hisse chacun des casiers à bord d'un coup de rein, trie les crabes et les araignées et passe le casier vide au second matelot qui met l'appât et le transporte sur le pont arrière en attente du prochain filage. Au cours de cette marée de 13 heures, chacun des deux matelots aura soulevé environ neuf tonnes (poids du casier, des prises, des bacs…), manipulé approximativement 2 500 crustacés, sectionné environ 3000 pinces de crabe…
L'observation qui a été réalisée à bord du caseyeur éclaire l'un des aspects de la division mécanique du travail dans la pêche. À l'occasion d'un second embarquement, c'est une division du travail de type organique qui sera observée.
À bord des navires hauturiers les hommes du pont ont un savoir-faire technique dont la maîtrise est indispensable lors des opérations de virage, du tri des prises, du travail du poisson, de sa mis en cale... Le patron est celui qui « va chercher le poisson », il détient un « savoir pêcher » qu'il ne partage pas avec le reste de l'équipage. Dans la passerelle du chalutier hauturier de 19 mètres à bord duquel nous sommes embarqués sont disposés trois

[8] La productivité moyenne par marin embarquée passe exactement de 1,3 parts à 2,3 parts, soit une augmentation de 70% de la productivité du travail entre les deux navires.
[9] Le virage est l'opération qui consiste à sortir de l'eau le matériel de pêche, le filage est l'opération inverse.

grands écrans représentant – selon des échelles de précision différentes — tous les traits de chaluts antérieurs. Sur ces cartes électroniques figurent des zones noires qui indiquent des fonds rocheux sur lesquels le bateau ne s'aventure pas au risque d'abîmer son train de pêche. Ces cartes des fonds marins et des routes chalutées constituent la mémoire des pêches antérieures à laquelle s'ajoute un « carnet de pêche » que le patron consigne à la main et dans lequel figure pour chaque trait effectué, les espèces et les quantités pêchées, les coefficients de marées, les courants, l'état de la mer, la température de l'eau… C'est à l'aide de ces cartes, du « carnet de pêche » et de l'ensemble des informations disponibles (notamment les échanges par radio avec les autres navires sur zone) que le patron va déterminer une route de pêche.
Ce savoir n'est pas transmis à l'équipage, loin des côtes les hommes du pont ignorent qu'elle est la route suivie, mais ces derniers ne sont pas sans informations. Lors du virage du chalut, ils estiment les quantités pêchées, à l'issue des opérations de tri, ils ont une idée précise des différentes espèces capturées et, à la pesée, ils en connaissent le poids. L'ensemble de ces informations renseignent les hommes du pont sur le chiffre d'affaires qui sera effectué lors de la prochaine vente et donc sur ce que sera approximativement leur paie.
Dans le cas d'une « petite marée », l'équipage s'attend à se que le patron chalute dans les zones noires des cartes, celles ou précisément les pêcheurs ne s'aventurent généralement pas mais où se cache le poisson. Les hommes du pont, qui espèrent toucher à l'issue de la marée une « bonne part », sont disposés à effectuer le surcroît de travail que nécessitera la remise en état du filet, puisque chacun sait à bord « que le dernier coup de chalut est souvent le bon[10] ».

3.2. Une administration « compréhensive »

La diffusion du modèle industriel de production a été facilitée par des réglementations administratives qui autorisent à partir de l'année 2002 un effectif minimum de cinq hommes embarqués sur un navire pratiquant la pêche au large et trois pour un navire côtier. Selon une étude réalisée en 2011 par la Cellule Capacité Mer de l'Université de Nantes, l'effectif embarqué aurait diminué en moyenne de deux hommes sur les navires pratiquants la pêche au large et d'un homme sur les navires côtiers au cours des années 2000. Selon cette étude, la diminution du nombre de marins embarqués par marée aurait contribué à stabiliser les revenus des pêcheurs dans une conjoncture marquée par la stagnation du chiffre d'affaires des entreprises de pêche.
La délivrance systématique de dérogations pour défaut de titres ou de brevets de navigation[11] conforte l'idée que les autorités de tutelle ont plutôt accompagné les transformations du modèle de production qu'elles n'ont cherché à les freiner. Finalement, à l'instar des autorités maritimes portuaires dont les interventions dans le cadre de la police des pêches resteront mesurées eu égard aux directives européennes - attitude compréhensive que Thomas Debril qualifie de complaisance administrative (Debril, 2012)- les directions départementales mer et

[10] Pour les navires qui débarquent leur pêche très régulièrement, le patron prend souvent le risque d'abimer le chalut lors du dernier trait, les matelots disposant du temps de route pour effectuer les opérations de ramandage.
[11] Selon le code des transports, un navire hauturier ne peut pas prendre la mer s'il ne dispose pas d'un équipage d'au moins cinq hommes dont l'un est obligatoirement titulaire d'un brevet de commandement et un autre d'un brevet de mécanicien. Á défaut d'un équipage réglementaire et afin de ne pas pénaliser les entreprises, les Affaires Maritimes (DML) délivrent des titres dérogatoires qui doivent être renouvelés à chaque nouvelle marée.

littoral (DML) ont adopté la politique du « laisser-faire social » laissant aux pêcheurs le soin de résoudre les difficultés rencontrées.

4. L'accidentologie : indicateur de la pénibilité au travail

Devant faire face à de nombreuses difficultés financières et à une plus grande irrégularité de leurs revenus, les marins-pêcheurs ont accepté une augmentation de l'intensité du travail à bord des navires ainsi que la prise de risques supplémentaires en mer que traduit la persistance d'un niveau élevé d'accident du travail.

41. Des données incomplètes, éparses et parfois peu contrôlables

L'objectivation de la pénibilité du travail à bord des navires de pêche rencontre plusieurs limites. Les pêcheurs n'évoquent que très rarement ce sujet, ils considèrent que la pénibilité au travail est inhérente à leur profession et la possibilité d'un départ à la retraite dès l'âge de 55 ans contribue à la naturalisation de la pénibilité *« Là on a des positions… On a tous le dos cassé. L'amener [le poisson] devant avec tous les paniers, il faut le descendre dans la cale, faut le glacer, ça, c'est du boulot, c'est pas méchant méchant mais c'est du boulot… 20 paniers, des paniers qui font 30 kg. Oui et puis à l'arrière du bateau on attrape des paquets de mer, faut faire attention… On va pas arrêter le boulot parce que t'as mal au dos, tu fais ton boulot puis une fois à terre t'iras chez ton toubib. »* (matelot, Lesconil, 35 ans). Les conditions de travail à bord des navires sont souvent considérées par les équipages comme « normales » et les dispositifs visant à l'amélioration des postures de travail proposés par les ergonomes de l'IMP sont rarement adoptés « *Au niveau du traitement des captures, on a essayé de trouver un moyen pour mettre en place un tapis roulant avec le traitement des captures – étripage, lavage… – jusqu'en cale. C'était pour essayer de diminuer le port des charges. Ça n'a pas bien marché, en fait les bateaux sont trop petits et les espaces ne sont pas dédiés uniquement à une fonction. On a un peu amélioré, mais pas de façon significative. »* (patron-armateur, 42 ans). De manière plus institutionnelle, les séries statistiques publiées sur les accidents du travail et les maladies professionnelles sont peu comparables d'une année sur l'autre, souvent incomplètes et rarement disponibles avant les années 2000. Enfin, le rapport de Véronique Daubas-Letourneux met en évidence des pratiques de sous-déclaration des accidents qui tiennent à l'éloignement des navires, au mode de rémunération à la part qui lie l'ensemble des marins lors d'une marée, aux indemnités journalières versées par l'ENIM généralement très inférieures au revenu d'activité, aux « tracasseries » administratives pour l'armateur, à l'autorisation de reprise d'activité soumise à l'approbation du médecin des gens de mer… (Daubas-Letourneux, 2011-2012).

4.2. Un secteur très accidentogène

La pêche est de loin le secteur d'activité pour lequel la fréquence des accidents du travail est la plus élevée selon les données publiées dans *Le Rapport statistique sur les accidents du travail maritime* (éditions 2001 à 2010). En 2000, le taux de fréquence des arrêts de travail maritimes (ATM) était de 177 ‰ pour la pêche contre 103 ‰ pour le BTP, il est encore de 111 ‰ pour la pêche en 2010 contre 73‰ pour le BTP (36 ‰ pour l'ensemble des secteurs d'activité). Plus fréquents les accidents des marins semblent aussi plus graves, en 2010 la durée moyenne d'arrêt de travail était de 72 jours dans la pêche contre 60 jours dans le BTP.

Les rapports consultés soulignent que les ATM survenus à la pêche au large sont deux fois plus nombreux que la moyenne des ATM du secteur et que leur gravité est significativement plus importante que pour l'ensemble des actifs travaillant dans la pêche. Plusieurs études relèvent le caractère très accidentogène de la pêche hauturière, tout particulièrement à bord des chalutiers et des fileyeurs. Selon les données contenues dans le rapport *Événements de mer et accidentologie professionnelle dans le secteur de la pêche en Bretagne* de 2013, 44 % des ATM déclarés en Bretagne proviennent de marins embarqués à bord d'un navire hauturier alors que seuls 25 % des marins travaillent à bord de ces navires.
La conclusion du *Rapport statistique sur les accidents du travail maritime* de 2010 relève que « le métier de la pêche est l'un des plus dangereux du monde », constat que confirment les propos d'un médecin des gens de mer *« Quand vous aurez vu comment ça se passe pour mettre un chalut à l'eau et le remonter… C'est vraiment à se demander comment il n'y a pas plus d'accidents. Quand on voit les techniques utilisées… Vous verriez ça à terre ? Ce sont des techniques qui sont extrêmement dangereuses ».*
Si les statistiques qui sont publiées sur les accidents du travail pour les secteurs d'activité terrestres ne peuvent pas toujours être comparées avec celles disponibles pour la pêche, ce n'est pas le cas des données renseignant sur la mortalité au travail. L'indice moyen de décès et de disparitions en mer pour 1000 marins pêcheurs est de 0,88 pour la décennie 2000 avec un pic de 1,31 en 2006. Cet indice moyen est de 0, 28 pour la marine marchande et de 0,08 pour le BTP. En 2010, la probabilité de décéder au travail pour un marin-pêcheur est 10 fois supérieure à celle d'un salarié du bâtiment qui était le secteur d'activité terrestre le plus dangereux.
Le secteur de la pêche reste donc, entre 2000 et 2010, le plus accidentogène de tous les secteurs d'activité même lorsqu'il est comparé au secteur du BTP. La diminution des ATM au cours des années 2000 est imputable à la diminution du nombre de marins et beaucoup moins à la prévention comme le constate régulièrement l'IMP[12].

5. Organisation du travail et prise de risques

Contrairement à une tendance lourde de sécurisation du travail et de prévention des risques professionnels que l'on observe dans les autres secteurs économiques, celui de la pêche ne s'est intéressé que tardivement à ces problématiques.
La dégradation de la rentabilité du capital entraîne dans son sillage la baisse des revenus du travail. Si certains patrons-armateurs proches de l'âge de la retraite vont se saisir des différents plans de sortie de flotte pour quitter le métier, d'autres plus jeunes et parfois endettés doivent imaginer d'autres solutions pour leur entreprise.
Tout se passe au cours de la précédente décennie, comme si la question de la prévention des risques passait après d'autres impératifs généralement d'ordre strictement économiques.

5.1. L'intensification du travail à bord des navires de pêche

Pour répondre aux demandes de la grande distribution en poissons « ultra-frais », les patrons ont cherché à raccourcir les traits de chalut et à débarquer dans des bases avancées[13]. L'intensification du travail est l'une des conséquences du raccourcissement des traits de chalut puisque l'équipage dispose de beaucoup moins de temps pour « récupérer » entre deux

[12] Le gilet de sauvetage reste peu utilisé en dépit des recommandations de l'IMP.
[13] On parle de bases avancées pour désigner les ports de débarquement qui sont les plus proches de la zone de pêche du navire. Le poisson débarqué est généralement acheminé par camion vers le port d'attache du navire pour y être vendu à la criée.

traits, les bases avancées ont un effet comparable. Si elles réduisent le temps de route des navires entre les zones de pêche et les lieux de débarquement du poisson – donc la consommation de gasoil — elles ont aussi pour effet de diminuer sensiblement le temps de sommeil des équipages.
L'allongement du temps de travail et son fractionnement au cours d'une marée accroissent les risques d'accidents maritimes - collisions et échouages - même lorsque le bateau fait route. Entre 2000 et 2010, 7 naufrages de navires hauturiers ont pour origine un défaut de veille alors que les navires sont de mieux en mieux équipés en instruments de navigation. Si les débarquements sur des bases avancées présentent pour l'armateur et son équipage un intérêt économique indéniable, ils ont aussi pour effet de raccourcir le temps de récupération des marins qui n'est pas compensé pas des prises de congés plus fréquentes (Tirilly, 2005). Selon le *Rapport statistique sur les accidents du travail maritime* de 2010, les naufrages de navires côtiers et hauturiers ont pour origine au moins l'une des quatre causes suivantes : non-respect des consignes de sécurité à bord, collision et abordage, croche, navigation dangereuse.
Le vieillissement de la flottille dont l'âge moyen est de 25 ans 2011 a certainement contribué à l'augmentation des situations à risque sur les navires mais cette explication n'est pas suffisante. Les rapports d'enquêtes du BEA-MER qui ont été établis entre 2004 et 2009 suite à 8 accidents mortels à bord de fileyeurs hauturiers, révèlent de nombreux dysfonctionnements qui ne sont pas imputables à l'état général du bateau, ni à celui de la mer, mais à la vitesse trop élevée du navire en manœuvre, au nombre insuffisant de matelots à poste, à l'absence de caméra sur le parc à filet… Ce n'est pas la vétusté des navires qui explique ces accidents mais l'impératif de la rentabilité de l'entreprise « il faut que le bateau pêche » qui a pour conséquence une augmentation significative de la pénibilité du travail. Pour le patron-armateur la nécessité de rembourser les emprunts contractés lors de l'achat du navire, la charge des intérêts qui pèse aussi sur les matelots qui ont fait construire une maison neuve et dont la conjointe est souvent inactive, la fierté de se faire une « belle paie » localement valorisée, sont à l'origine des dysfonctionnements constatés. La vitesse trop élevée du navire s'explique par la nécessité de mouiller une longueur de filet qui en moyenne a augmenté de 50 % entre 2000 et 2010 avec un équipage de pont réduit d'au moins 20 %. Les raisons pour lesquelles certaines mesures de sécurité ne sont plus respectées sont souvent imputables à l'état de fatigue dans lequel se trouve l'ensemble de l'équipage. Enfin, l'absence de caméra montre à quel point certains armateurs ont été amenés à « arbitrer » entre l'acquisition de matériel de pêche performant et l'achat de dispositifs de sécurité souvent coûteux.

5.2. Des prises de risques aux conséquences parfois fatales

La raréfaction de la ressource pousse aussi les patrons à chercher le poisson là où il se trouve comme l'indique ce patron-armateur du Guilvinec « *La ressource, on ne peut pas dire qu'elle est intacte. La pêche que l'on pratique ici, c'est le chalut… Dans les premières années les fonds ont été explorés, c'était passionnant, y'avait des patrons qui allaient voir dans des fonds où personne n'avait été. Puis, rapidement, tout a été connu, tout a été cartographié, tout a été exploité à fond… Un moment, il n'y avait plus rien, alors on allait plus profond et on remontait vers le nord* ». Aller pêcher plus au nord, au large des côtes de l'Irlande jusqu'aux îles Féroé, dans des mers plus hostiles et dans des zones moins pêchées, souvent très éloignées des postes de secours est l'une des stratégies de pêche adoptée par certains patrons.
D'autres patrons iront chaluter sur des fonds rocheux, eux aussi moins fréquentés, mais qui ne seront pas sans conséquence pour l'équipage. Sur les « fonds durs » le chalut se déchire et les hommes du pont passeront parfois plusieurs heures à ramander dans des conditions de mer qui

peuvent ne pas être toujours faciles. Mais les patrons peuvent aller « chercher le poisson » en s'aventurant dans des fonds beaucoup plus accidentés parsemés de pointes de roche. Sur ces fonds le risque est la « croche » - le chalut se trouve pris dans une roche - dont les plus brutales peuvent occasionner le chavirage du navire.
Continuer à travailler, quelles que soient les conditions météorologiques est une autre pratique à risque qui s'est généralisée au cours de la précédente décennie « *Dans le passé, il n'était pas rare d'entendre qu'un tel était à la cape ou même en fuite… en raison des conditions météo. Aujourd'hui les gars ils vont continuer tant qu'ils peuvent mettre à l'eau le matériel* » (patron-armateur, Port-Tudy, 50 ans). Les équipages qui sortent en mer lorsque la plupart des navires restent à quai peuvent espérer obtenir en criée un bon prix pour leur pêche, mais par gros temps les chocs avec les panneaux[14] sont plus fréquents ainsi que les chutes. En 2010, 29 % des ATM à bord de navires hauturiers ont pour origine des chocs contre 9 % à la petite pêche chalutière et 19 % à la grande pêche (dite pêche industrielle) alors que les métiers pratiqués par ces navires sont comparables.

5.3. Comment tenir ?

L'intensification du travail à bord des navires de pêche n'est pas sans conséquence sur la santé des marins et elle pose la question des limites de la résistance physique et psychique des équipages. C'est dans ce contexte que les conduites addictives de marins sont devenues un sujet préoccupant. Les médecins des gens de mer, les assistantes sociales maritimes et l'INP développent des actions d'informations et de préventions. Patrons et équipages ne sont pas insensibles aux campagnes de sensibilisation de l'IMP[15], à quai les marins distinguent les « bateaux secs » des autres, mais en mer la consommation de « produits » relève entièrement de l'attitude du bord. Si le tabagisme n'engage que la santé du fumeur, la prise d'alcool, de cannabis et autres stupéfiants peut mettre en péril non seulement le matelot mais aussi l'équipage lorsqu'elle engage la sécurité à bord par manque de vigilance, des difficultés à exécuter certaines manœuvres, des comportements accidentogènes. L'étude réalisée par des médecins des gens de mer sur la consommation d'opiacés permet de cerner avec plus de précision les conséquences parfois délétères du travail à bord des bateaux de pêche (Le Floch, 2012). Parmi les causes invoquées par des pêcheurs, souvent jeunes, pour justifier cette consommation certaines reviennent de façon récurrente : le stress, la peur, le rythme du travail, la fatigue, les rapports tendus entre membres d'équipage, l'absence de vie sociale entre matelots, la nécessité d'oublier… Des raisons qui sont apparemment liées aux conditions de travail et de vie à bord des navires.

Conclusion

La rémunération à la part de pêche constituerait selon Patrick Chaumette[16] un obstacle majeur à l'inscription du secteur de la pêche dans le mode de régulation salariale qui organise le travail et les rapports des salariés avec leur employeur dans les métiers terrestres (Chaumette,

---

[14] Les panneaux sont des pièces métalliques permettant de régler l'ouverture et la profondeur du chalut.
[15] Depuis 2010, l'Institut maritime de prévention mène une campagne intitulée « La mer est dangereuse, n'en rajoutez pas » sous forme d'affiches et de livrets d'information disponibles dans les antennes locales des comités des pêches, les centres de gestion, les bureaux des services sociaux maritimes.
[16] Patrick Chaumette est le directeur du Centre de Droit Maritime et Océanique de l'Université de Nantes.

2003, 2008). Le secteur maritime échapperait encore au droit commun du travail que ce soit en matière de cotisations et d'assurances sociales, de durée du travail, de droit à une rémunération minimale garantie, de droit à la formation professionnelle, de dispositifs visant à instaurer et à contrôler la sécurité et l'hygiène au travail. Ces « archaïsmes » et ces « ambiguïtés » propres au secteur de la pêche que relève cet auteur ont certainement facilité l'endogénéisation de la crise. Le rapport salarial de la pêche a permis de maintenir la rentabilité économique des entreprises artisanales et les revenus des pêcheurs mais au prix d'une nette dégradation des conditions de travail.

Les transformations structurelles qui touchent le secteur sont-elles susceptibles de mettre un terme à cette dégradation ? Depuis une dizaine d'années le nombre d'entreprises artisanales diminue au profit de grands armements privés ou coopératifs. Ces armements qui ont plusieurs navires, qui sont bien dotés en droits de pêche et dont l'assise financière est solide mettent régulièrement à l'eau des bateaux plus sûrs et plus confortables. Dans ces entreprises de 25 à 100 salariés, la gestion du personnel fait l'objet d'une politique spécifique en matière de formation continue, de promotion professionnelle et de sécurisation des revenus lorsque l'armement prend à sa charge les variations du prix du gasoil et des prix en criée.

Le dernier bilan *Accidents du travail et maladies professionnelles maritimes* publié par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie en 2014, confirme les évolutions constatées depuis 2012, le BTP devient le secteur le plus accidentogène (64 AT pour 1000 salariés dans le bâtiment contre 55 ATM pour 1000 marins). Le taux de mortalité dans la pêche a diminué de près de 40 % par rapport à la moyenne des années 2000. Ces évolutions témoignent des récentes transformations structurelles du secteur. Sur les navires des grandes entreprises de pêche les patrons sont des salariés, ils ont des comptes à rendre à leur employeur et ils peuvent être licenciés en cas de faute grave que constitue notamment la mise en danger de l'équipage. Les matelots récemment recrutés sont mieux formés aux questions de sécurité, certains ont obtenu un baccalauréat professionnel, ils privilégient les entreprises les plus solides et pas nécessairement celles qui ont la réputation d'offrir les plus « grosses parts ». Enfin, les entreprises de pêche les plus importantes ont un CHSCT[17], certaines pourraient avoir des représentants du personnel, voire des délégués syndicaux si la culture du métier n'y faisait pas toujours obstacle.

Références bibliographiques

Baranger, P. (2006), *La rentabilité des entreprises de pêche du Golfe de Gascogne : situation et perspectives*, LEN-CORRAIL, Université de Nantes.

Boyer, R. (1986), *La flexibilité du travail en Europe*, La Découverte, Paris.

Castel, R. (1995*), Les métamorphoses de la question sociale*, Gallimard, Paris.

Chaumette, P. (2003), « la lente agonie de la rémunération à la part de pêche. Du salaire minimum des heures de travail et des abus », *Revue électronique Neptunus*, vol. 9/3, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes.

Chaumette, P. (2008), « De la prévention à la pêche maritime. Protéger les marins autant que la ressource halieutique ? », *Revue française des affaires sociales*, n° 2-3, pp. 323-339.

Corlay, J-P. (1984), « Le conflit des pêches françaises en 1980 : essai de socio-géographie halieutique », *Norois*, n° 121, pp. 155-169.

Daubas-Letourneux, V. (2011-2012), « Étude sociologique sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans les secteurs de la pêche et des cultures marines en Bretagne. »,

[17] CHSCT : comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

http://old.bretagne.direccte.gouv.fr/IMG/pdf/DaubasLetourneux_RF_DIRECCTE_jan2011.pdf, consulté le 12 décembre 2015.
Debril, T. (2012), « L'évolution de la régulation de la filière pêche dans le contexte européen : externalités économiques et politique publique. » *Economie Rurale*, n° 329, pp. 3-15.
Le Floch, B. (2012), « Déterminants de la consommation d'opiacés chez les marins-pêcheurs », *Exercer la revue française de médecine générale*, vol.23, n° 102.
Lequesne, J. (2001), *L'Europe Bleue. À quoi sert une politique commune des pêches ?* Presses de Sciences Po, Paris.
Meuriot, E. (1986), *La flotte de pêche française de 1945 à 1983. Politiques et réalités. Ressource de la Mer*, IFREMER. Consulté le 20 décembre 2015.
Reynaud, B. (1990), « Les modes de rémunération et le rapport salarial », *Economie et prévision*, vol. 92, n° 1, pp. 1-14.
Tirilly, G. (2005), « Horaires de travail, sommeil et vigilance chez les marins : quelles incidences sur les risques d'accidents en mer ? », *Perspectives interdisciplinaires sur le travail et la santé*, n° 7-1, consulté le 11 avril 2016. URL : http://pistes.revues.org/3255