

Société Française de Médecine Maritime

La santé mentale des Gens de Mer

Dominique Jégaden
Patrick Delbrouck
Camille Jégo
Agnès Bihouix
David Lucas

Présentation des auteurs

Dr Dominique Jégaden MD

Médecin en chef honoraire (Marine). Ancien maître de conférences (UBO). Spécialiste de médecine du travail maritime. Co-fondateur et président d'honneur de la Société Française de Médecine Maritime.

Dr Patrick Delbrouck MD - PH

Psychiatre. CH de Saint-Nazaire. Cellule d'Urgences Médico-Psychologiques de Saint-Nazaire. Psychiatre au Centre Ressource d'Aide Psychologique en Mer (CRAPEM) et aux urgences psychiatriques. Membre de la SFMM.

Mme Camille Jégo

Psychologue clinicienne. CH de Saint-Nazaire. Coordinatrice du Centre Ressource d'Aide Psychologique en Mer (CRAPEM), de la cellule d'urgence médico-psychologique locale et de l'Equipe Prévention. Doctorante en psychologie sur l'état de stress posttraumatique chez les gens de mer. Membre du CA de la SFMM.

Mme Agnès Bihoux IDE

Infirmière spécialisée en prévention du suicide. Coordinatrice de l'Equipe Nazairienne de prévention du suicide (ENPS) et au Centre Ressource d'Aide Psychologique en Mer (CRAPEM).

Dr David Lucas MD PhD PH

Spécialiste de médecine du travail maritime. Médecin des Gens de mer (Brest). Membre du Laboratoire de recherche « Optimisation des régulations physiologiques » (ORPHY) UBO. Secrétaire général de la SFMM.

Sommaire

1. **Préface** Pr Jean-Pierre Auffray
2. **Avant-propos** Dr Dominique Jégaden
3. **Évolution du milieu maritime depuis 50 ans**
4. **Particularités de la vie embarquée**
5. **La nostalgie chez les marins**
6. **Le stress dans le milieu maritime**
7. **Etat de stress aigu et état de stress post-traumatique chez les marins**
8. **Anxiété, burnout et dépression chez les marins**
9. **Particularités du profil psychologique des marins pêcheurs**
10. **La fatigue du marin et sa relation avec le stress, l'anxiété et la dépression**
11. **Crise suicidaire chez les marins**
12. **Les addictions dans le milieu maritime**
13. **Prise en charge thérapeutique des problèmes psychologiques et psychiatriques des marins**
14. **Le CRAPEM**
15. **L'aptitude à l'embarquement dans le cas de troubles psychologiques**
16. **Conclusion**

Préface

Professeur Jean-Pierre Auffray

Président de la Société Française de Médecine Maritime

La Société Française de Médecine Maritime publie des monographies thématiques sur des sujets intéressant la santé en milieu maritime. Cet ouvrage, le premier du genre, présente un point actualisé sur la santé mentale des gens de mer, sur les connaissances récentes, sur les nouveaux risques et les nouvelles ressources d'aide aux marins. La santé mentale a toujours été un important objet de préoccupation des médecins et des professionnels de santé intervenant en milieu maritime, mais également des professionnels de la mer eux-mêmes. Ce sujet est devenu particulièrement d'actualité avec la crise sanitaire récente et la réapparition des conflits armés impactant l'activité en mer.

Aller et travailler en mer n'est pas une activité humaine naturelle. On navigue soit par obligation, le plus souvent professionnelle, soit par choix, obéissant alors à des motivations diverses et complexes. Cependant, partir en mer, c'est toujours s'exposer à des modifications de son environnement physique, psychique et social. C'est souvent changer de références et de repères. Les conséquences sur la santé au sens large, pas forcément pathologiques au sens médical du terme, sont fréquentes et affectent la santé physique et la santé mentale, ces deux versants étant le

plus souvent liés. Les effets sont, bien évidemment, différents d'un individu à un autre et ne sont pas nécessairement toujours très défavorables. Dans certains cas cependant, ils peuvent dégrader la qualité de vie et aboutir à des situations de crise perturbant la vie du marin, avec des répercussions sur son intégrité physique même et pouvant mener à des conduites à risques (conduites accidentogènes, addictions, risques suicidaires). Les spécificités du milieu maritime et du métier de marin ont fait que les gens de mer ont souvent eu de difficultés à trouver une aide auprès de proches ou de soignants qui ignoraient leurs conditions de vie et ils se sont souvent considérés comme incompris.

Aider les gens de mer et prévenir les risques pour leur santé passe par l'étude, l'analyse et la compréhension de leurs conditions de travail, de vie et de leur environnement. Ces conditions sont en constante évolution avec l'amélioration de certaines modalités de travail, mais aussi avec l'apparition de nouvelles contraintes et de nouveaux risques. C'est l'objet de cet ouvrage. Les auteurs ont tous une proximité avec les gens de mer. Ils ont tous une expérience pratique de l'accompagnement des gens de mer, mais ont également tous participé à des travaux de recherche ayant abouti à plusieurs publications.

Cette monographie est essentiellement destinée aux médecins, psychologues et personnels de santé travaillant en milieu maritime ou s'intéressant à celui-ci. Mais des informations et des données sur le stress et sa gestion, la fatigue au travail et sur le travail en équipe en milieu isolé peuvent être appliquées dans d'autres domaines. Le milieu maritime est un bon modèle de compréhension de certaines situations d'isolement, de dynamiques de groupe en situation de stress qui peuvent profiter à d'autres domaines.

Avant - propos

Dominique Jégaden

« Je continuais parce que j'étais heureux en mer, et aussi pour sauver mon âme » Bernard Moitessier (La Longue route)

Le métier de marin est un beau métier. En fait, c'est plus qu'un métier, c'est une vie. C'est même, pour Baudelaire, une vocation : « Il y a trois vocations : prêtre, poète et marin ». Les marins, pour le commun des mortels, ont toujours été des êtres singuliers dont on a du mal à imaginer la vie. « La langue du matelot n'est pas la langue ordinaire, c'est une langue telle que la parlent l'Océan et le ciel, le calme et la tempête. Vous habitez un univers d'eau parmi les créatures dont le vêtement, les goûts, les manières, le visage, ne ressemblent point aux peuples autochtones : elles ont la rudesse du loup marin et la légèreté de l'oiseau ; on ne voit point sur leur front les soucis de la société ; les rides qui les traversent ressemblent aux plissures de la voile diminuée, et sont moins creusées par l'âge que par la bise, ainsi que dans les flots. La peau de ces créatures, imprégnée de sel, est rouge et rigide, comme la surface de l'écueil battu de la lame... » ¹. Le marin reste néanmoins un homme, avec ses pensées, ses émotions, ses angoisses. Dans son métier, il y a des moments où il se sent stressé, d'autres où il s'ennuie. Des moments où il est heureux d'être en mer et d'autres où il en souffre.

Depuis cinquante ans, les progrès dans tous les domaines ont considérablement transformé le navire d'aujourd'hui. L'évolution technologique concerne tout d'abord la conception architecturale des navires modernes, leur mode de propulsion, leur positionnement et la communication avec la terre. L'évolution économique est liée à la mondialisation des transports de marchandises par voie maritime, la réduction drastique des équipages et leur aspect multiethnique. Enfin, l'évolution des conditions de sécurité avec l'augmentation de la piraterie dans certaines zones du globe et les conditions d'escales dans les ports. Tout cela a modifié les conditions de vie et de travail à bord, et, de ce fait, nous pouvons penser que ces évolutions ont eu un impact, positif ou négatif, sur le comportement psychologique des marins.

¹ François-René de Chateaubriand. Mémoires d'outre-tombe, livre sixième, chapitre II

Évolution du milieu maritime depuis 50 ans

Dominique Jégaden

I- Évolution technologique

1-1 L'évolution de la construction navale et de la propulsion

Il suffit de comparer une photographie d'un cargo ou d'un paquebot des années soixante à celle d'un navire moderne de même classe pour constater, sans être un grand spécialiste, l'énorme évolution ergonomique et architecturale qui s'est produite, en particulier dans l'augmentation du volume de ces navires, et donc leur habitabilité. Les postes d'équipage ont fait place à des cabines individuelles qui n'ont rien à envier à une belle chambre d'hôtel, notamment concernant les aménagements sanitaires. Les locaux techniques (cuisines, buanderies, passerelle, locaux machines) ne sont pas en reste non plus, équipés des appareils les plus modernes et sophistiqués.

Les grosses turbines à vapeur ou les gros moteurs diesel, extrêmement bruyants du fait de leur bruit propre mais aussi de leur ligne d'arbre, et très polluants par l'utilisation de fiouls lourds, font de plus en plus place à des propulsions au gaz naturel liquéfié (GNL) ou à des systèmes diesel-électriques. L'avantage de cette nouvelle conception,

hormis le bénéfice sur le niveau de pollution atmosphérique, se situe dans un désaccouplement de la machine proprement dite avec le système de propulsion produit par un moteur électrique, positionné tout à l'arrière, ou même à l'extérieur (pods ou *propulseurs omnidirectionnels suspendus*), et faisant disparaître quasiment la ligne d'arbre qui générerait des vibrations mécaniques et sonores. Le moteur diesel fonctionne alors comme un gros générateur et peut être placé à un endroit optimisé et insonorisé du navire, ce qui n'était pas le cas auparavant (la machine devant être positionnée à l'arrière, pour être équipée d'un arbre d'hélice le plus court possible). De surcroît, ces moteurs diesels peuvent être plus rapides et plus économiques. Réduction donc des vibrations et du bruit général des navires.

Il faut noter enfin que l'essor de l'électronique et de l'informatique permet aujourd'hui une miniaturisation des systèmes et surtout une automatisation de plus en plus importante, si bien que certains émettent l'idée, dans un avenir probablement assez proche, de navires sans équipage dirigés depuis des centres de contrôle terrestres.

1-2 L'évolution du positionnement en mer

Le positionnement des navires a été révolutionné par le système américain GPS (*Global positioning system*), généralisé aujourd'hui jusqu'à nos smartphones. Dans les années 1980, les navires se sont progressivement équipés d'appareils de positionnement par satellites. Mais, les quelques satellites en circulation à l'époque ne permettaient qu'une réinitialisation du point toutes les heures seulement. C'était tout de même une révolution, car, jusqu'alors, le calcul du positionnement était astronomique par l'utilisation

du sextant, ou à l'aide du radar, avec tous les aléas que cela entraînait. Il y avait bien déjà des systèmes de positionnement radioélectriques comme le Decca ou le Loran, mais ces systèmes n'étaient effectifs que dans les zones maritimes couvertes par les ondes radioélectriques adéquates. L'arrivée du GPS, dans les années 1990 révolutionna le positionnement des navires car universel et permanent. Il suffisait donc de lire le point (latitude et longitude) et de le reporter sur la carte. Depuis, cette carte papier tend à disparaître au profit de « traceurs » où la carte marine apparaît directement sur un écran ainsi que le positionnement du navire en temps réel. Une nouvelle aide radioélectrique par VHF s'est imposée depuis quelques années, l'AIS (*Automatic Identification system*) et s'est généralisée, surtout dans les zones de fort trafic où son intérêt se montre majeur. Combiné au GPS et au radar, l'AIS ne permet aucune confusion dans les routes suivies par les différents navires et, de ce fait, contribue fortement à la sécurité maritime et à la prévention des collisions (si, toutefois, les appareils ne sont pas débranchés, comme certains pêcheurs ont tendance à faire pour ne pas donner d'informations sur leurs lieux de pêche).

1-3 L'évolution des communications avec la terre

La troisième évolution significative se trouve dans les communications avec la terre. De 1948 à 1998, les communications téléphoniques navire-terre étaient assurées par la station de Saint Lys radio, près de Toulouse. Cette station bien connue des marins leur permettait, depuis un émetteur en ondes courtes embarqué à bord, la mise en relation, par l'entremise d'un insert téléphonique, avec un abonné au téléphone, à terre. C'était, à l'époque, la seule

possibilité, lors d'un voyage au long cours, de communiquer avec sa famille depuis la mer. Mais cette communication était rare, brève et non confidentielle ! Les entretiens téléphoniques personnels devaient attendre les escales pour être plus fournis, et restaient, de toutes façons, très chers. Les consultations médicales transitaient aussi par Saint Lys, qui « basculait » les demandes vers le SAMU du CHU de Toulouse, tout proche. Ceci explique, en grande partie, le pourquoi du centre de consultations médicales maritimes (CCMM) au sein de l'hôpital Purpan. Pour le marin, le courrier reçu aux escales devenait alors très important pour son moral, car, pratiquement, c'était le seul lien persistant avec la famille. La santé psychologique du marin en dépendait.

L'avènement des communications par satellite et d'internet procure donc une vraie révolution dans le milieu maritime, dans le rapport que peut avoir le marin avec sa famille, la relation, par mails et par téléphone devenant possible à tout moment. S'il s'agit certainement d'une avancée majeure, elle n'est pas sans risques dans certaines circonstances que nous aurons à discuter. Cependant, dans un article de 2021, Tetemadze² signale que certains navires ne permettent pas l'accès à internet et que celui-ci nécessite l'achat d'une carte wifi généralement chère et ne permettant que des connexions courtes.

II- Évolution économique

2-1 La mondialisation du transport maritime

La mondialisation du transport maritime est le plus net reflet de la mondialisation du commerce et de la globalisation des échanges internationaux. De 500 millions

de tonnes de marchandises transportées en 1950, nous en sommes à plus de 10 milliards aujourd'hui, ce qui correspond à plus de 80% en volume du transport de marchandises à l'échelle mondiale. L'avènement des porte-conteneurs fut le fer de lance de cette explosion du transport de marchandises par la mer. Dans ces conteneurs normalisés, il est, en effet, possible de transporter tous types de produits. Nous pouvons faire le même constat pour le secteur des croisières maritimes. De 3 millions de passagers en 1995, nous sommes arrivés, en 2016, à un nombre pharaonique de 25 millions. Malgré le coup de frein considérable qu'a donné la crise du Covid 19 à ce secteur, il n'est pas pour autant sans avenir, puisque le plus gros paquebot du monde, le *Wonder of the Seas*, vient de sortir des chantiers de Saint Nazaire début novembre 2021. Ce seul navire pourra recevoir plus de 9000 personnes sur 16 étages. Afin de lutter contre les grandes compagnies de croisières comme *Costa*, *MSC* ou *Royal Carribeen*, des compagnies plus modestes, notamment françaises comme *Ponant*, évoluent vers des destinations exotiques (le grand nord ou le grand sud) et sauvages, à bord de navires plus petits en taille, mais plus luxueux et réservés à une clientèle aisée.

2-2 La réduction des équipages et leur caractère multi-ethnique

La mondialisation se traduit aussi par une augmentation considérable du nombre de navires sous pavillons de complaisance et de la création par les états de pavillons dits *bis*, comme le *Registre International Français* (RIF) permettant d'embarquer des équipages de nationalités différentes.

Pour des raisons de coûts et de compétitivité internationale, les armateurs ont réduit au minimum le nombre de marins à bord. Pour augmenter encore la réduction salariale, ils embarquent des marins de pays à faible revenu comme les Philippins, les Vietnamiens, les Malaisiens les Malgaches ou des ressortissants des Pays de l'Est (Ukrainiens, Russes, Polonais). Concernant, par exemple, les navires français sous pavillon RIF, seul l'état-major reste de nationalité française. Les navires sous pavillon français avec un équipage uniquement national sont donc actuellement très peu nombreux et appartiennent en général à des instituts publics (Ifremer, Institut Polaire, DRASSM...)

Ces conditions provoquent des désagréments importants : solitude à bord, longues durées d'embarquement (souvent au moins 6 mois), problèmes de compréhension entre membres d'équipage, conflits inter-ethniques toujours possibles.

III- Évolution des conditions de sécurité et des conventions internationales concernant les gens de mer

L'augmentation de la piraterie dans différentes zones maritimes (Nord-ouest de l'Océan Indien, mer Rouge, Golfe de Guinée, Sud-Est asiatique (détroits de Singapour et de Malacca), Amérique Latine et arc Antillais, rend stressante pour les équipages la navigation dans ces zones³. Le golfe de Guinée reste la zone la plus dangereuse au monde. Les actions de ces pirates peuvent être violentes, avec des attaques par fusils d'assaut et au moyen de pressions sur les équipages pour obtenir gain de cause. Ils procèdent quelquefois à des enlèvements de personnel pour les rançonner (135 enlèvements en 2020, dont 130 dans le

Golfe de Guinée). Certains navires se sont donc pourvus de locaux sécurisés étudiés pour protéger les marins en cas d'attaque.

Les différents pays touchés ont réagi de plusieurs manières : déploiement de navires de guerre dans certaines zones (opération *Ocean Shield* de l'OTAN entre 2008 et 2016 par exemple), embarquement d'agents spécialisés et armés dans la lutte contre les pirates. La fréquence avec laquelle les marins ont exprimé le désir d'avoir des gardes armés bien entraînés à bord pour une protection efficace contre les attaques de pirates a augmenté au fil du temps. Beaucoup d'officiers, sont aussi préoccupés par les méthodes de communication actuelles et non cryptées entre les navires et les forces de soutien naval, où le signalement des observations de pirates met les navires en danger lors de la diffusion des coordonnées. Pour remédier à cela, à Brest, un centre de surveillance dépendant de la Marine Nationale, dénommé le MICA Center (*Maritime Information, Cooperation and Awareness Center*), a été créé pour assurer une veille permanente à vocation mondiale et fournir aux navires et armateurs des informations sur les zones maritimes à risques.

Les risques d'attaques de navires ne concernent pas uniquement le piratage en haute mer ou dans certains détroits. Des attentats contre des navires peuvent survenir en zones portuaires. Depuis 2004, un nouveau code, dénommé ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) a pour but de prévenir les actes illicites contre les navires, les personnes transportées, équipages comme passagers, et les installations portuaires accueillant ces navires. Ce code légifère sur le contrôle de l'accès aux navires et aux zones portuaires. Il rend plus difficiles les mouvements à terre pour les équipages, dont les durées d'escales sont

également très limitées dans le temps (quelques heures le plus souvent) pour des raisons de rentabilité.

Le Code ISPS complète un autre code, le code ISM (*International Safety Management*) qui est un code international de gestion de la sécurité à bord. Les objectifs de ce code sont d'assurer la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines et d'empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels. Il impose aux armateurs d'évaluer tous les risques identifiés sur leurs navires, concernant leur personnel (sans oublier les risques pour la santé) et l'environnement. Un document doit établir les mesures de sécurité appropriées pour réduire ces risques à un niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre (ALARP).

La première convention internationale concernant la sécurité en mer a été la convention SOLAS (Safety of Life at Sea), revue en 1960 et modifiée régulièrement depuis. Elle contient les normes minimales de construction, d'équipement et d'exploitation des navires, compatibles avec leur sécurité. La convention COLREG (convention pour prévenir les abordages en mer) fixe les règles de route, de manœuvre (priorités) et de signalisation pour prévenir les abordages.

La convention STCW 95 (Seafarer Training Certification and Watchkeeping), revue en 2010, fixe les niveaux minimaux de formation des marins et les conditions de veille. Elle définit notamment les formations que doivent avoir les officiers au sujet des soins à bord.

La Convention du travail maritime 2006 (MLC 2006) regroupe en une seule convention et un seul document

l'ensemble des précédentes normes de l'OIT relatives aux gens de mer. Elle inscrit le droit des gens de mer à des conditions de travail décentes sur tous les aspects de la vie et du travail à bord : âge minimum, contrat d'engagement maritime, durée du travail ou du repos, paiement des salaires, congé annuel rémunéré, rapatriement, soins médicaux à bord, recours à des services de recrutement et de placement, logement, alimentation et service de table, protection de la sécurité et de la santé et prévention des accidents, ainsi que les procédures de traitement des plaintes des gens de mer. On y trouve aussi l'obligation, pour chaque marin, de se soumettre à une visite médicale d'aptitude, au moins tous les deux ans, à la suite de laquelle un certificat médical est délivré, conforme aux spécifications de la convention STCW. Le médecin qui effectue l'examen doit être dûment qualifié par l'autorité compétente de chaque pays (en France, il s'agit du Service de santé des Gens de Mer). Le texte dicte également les conditions d'accès aux soins médicaux à bord et à terre.

² « Seafarer's wellbeing or business, a complex paradox of the industry » Tetemadze B., Carrera Arce M., Baumler R., Bartuseviciene I. *TransNav* 2021 ; 15 (4) : 817-824

³ Alvarez D. The psychological impact of piracy : incidence of physical symptoms suggestive of post traumatic stress disorder of seafarers. Thèse Ashford University, 2020

Particularités de la vie embarquée

Dominique Jégaden

Le marin est soumis à quatre types de contraintes : l'éloignement, l'isolement, le milieu hiérarchisé et les contraintes liées à sa spécialité (pont, machine, service général). Nous allons décrire en détail chaque type de contrainte.

1 L'éloignement

1-1 L'éloignement physique

C'est une évidence que de constater que la navigation maritime induit un éloignement physique des marins par rapport à leur milieu terrien d'origine. Cet éloignement physique est lié, non seulement à la distance (en milles marins. 1 mille = 1852 mètres), mais aussi au milieu hostile dans lequel le navire évolue (la mer selon son état, la météo) ainsi qu'aux contraintes liées au navire lui-même, en particulier ses capacités de vitesse. En effet, la lenteur relative des navires par rapport aux autres moyens de transport terrestres ou aériens, le fait que les marins partent pour des jours, voire des mois, confèrent à ceux-ci une notion du temps différente que celle des gens vivant à terre. Une notion différente aussi du risque encouru, notamment en cas d'accident ou de maladie, où la prise en charge serait, de fait, retardée considérablement.

1-2 L'éloignement psychologique

L'éloignement physique met donc évidemment une distance entre le marin et sa famille, ses amis et la société en général. Le contact humain est dégradé, l'affectivité est touchée. Le marin est dans un autre monde et s'intéresse moins à ce qui se passe à terre, ne pouvant y participer activement.

Quoi de plus actuel que cette phrase de Keraudren, datant de 1824, pour illustrer cet éloignement du marin : « *La terre a disparu ; il promène vaguement ses regards dans l'espace et sur la vaste étendue des eaux ; il sent qu'il a quitté sa demeure naturelle. Séparé des êtres qui lui sont chers, il se voit hors de la société ; l'immensité de l'univers l'accable ; il se pénètre de la faiblesse et de la fragilité de son existence. Combien sa position lui paraîtrait affreuse, si l'espoir de retrouver bientôt cette terre, après laquelle il soupire involontairement, n'en adoucissait l'amertume !* ».

2 L'isolement

2-1 L'isolement physique

Le navire est un microcosme artificiel et clos dont on ne peut s'échapper. Il est à la fois un milieu de vie et un milieu de travail, soumis à des nuisances physiques comme le bruit, les vibrations, la chaleur provenant de la machine et les mouvements que l'état de la mer impose. Il répond à la définition que Goffmann⁴ (1957) appelle une *institution totale*, qu'il décrit ainsi : « une institution totale peut être définie comme un lieu de résidence et de travail où un grand nombre d'individus de même situation, coupés de la société en général pendant une période de temps