



Café de la Mer
« Sauvetage en mer : prévention, missions, organisation »

26 novembre 2014
Le Lyvet Gourmand / Port du Lyvet
La Vicomté sur Rance

Marie-Reine Tillon, présidente du Pays de Dinan et chargée des questions relatives à la Gestion de la Zone Côtière, accueille les participants. Elle rappelle que le Café de la Mer doit permettre d'échanger et de débattre dans un cadre différent de celui des réunions classiques et de créer du lien entre les acteurs du monde maritime de notre territoire. Elle remercie et présente les intervenants de la soirée : Alain Deshayes, président de la station SNSM de Dinard, Jean-Marc Hercelin, président de la station SNSM de St Suliac, la seule de Rance, et M. Fernand Jégu, vice-président de la station SNSM de Dinard, dont les interventions permettront d'en savoir davantage sur les missions dévolues à la SNSM et leurs organisations. Les personnes présentes pourront également profiter de la présence de Carole Gautron, directrice adjointe à la DML de St Malo, afin d'évoquer la chaîne des secours et les moyens mis en place par l'Etat qui agit aux côtés de la SNSM.

M. Deshayes : La station SNSM de Saint-Cast-Le-Guildo compte 23 personnels embarqués pour un effectif de 29 personnes au total. Il faut savoir qu'en France, le nombre de bénévoles s'élève à 7000 personnes environ. Les 23 personnes embarquées de notre station sont en mesure de partir 24h/24, 365 jours par an. Nous avons chaque semaine une équipe de cinq à six personnes qui sont en astreinte et peuvent démarrer à tout moment sur appel du CROSS Corsen qui appelle le patron d'astreinte. Après l'appel le patron dispose de 15 min pour partir. C'est valable pour nous à St Cast qui disposons d'un port en eau profonde qui nous permet de partir rapidement, nous n'avons pas besoin d'une annexe pour rejoindre la vedette, comme c'est le cas sur Lancieux ou Saint-Briac. C'est le CROSS qui voit quelle est la première station entre St Cast, Dinard, St Briac, etc. et qui choisit qui va intervenir.

M. Hercelin : La situation décrite est valable dans 99 % des cas d'appels et d'intervention de la SNSM. Il y a 1% des cas pour lesquels cette procédure n'est pas valable et c'est la Rance. Notre zone d'intervention c'est la Rance maritime, c'est-à-dire du Châtelier au barrage EDF. Nous sommes sortis du dispositif CROSS depuis une dizaine d'année et nous sommes intégrés maintenant au dispositif des CODIS pour tout ce qui concerne l'amont du barrage. C'est donc un fonctionnement différent de St Cast ou les autres stations côtières, même si les missions sont les mêmes. C'est-à-dire que là où les interventions de la SNSM dépendent d'une autorité sur la côte, en Rance on est passé à cinq autorités. En plus la Rance est administré par deux départements et les autorités de secours ne sont pas les autorités de recherche, et les recherches sur le barrage ne dépendent pas de la gendarmerie mais de la commune de Saint-Malo. Au-delà du Châtelier, ce sont les pompiers qui interviennent.

Mme Gautron : Je rappelle que si les secours en Rance sont sous coordination CODIS c'est pour une raison technique, parce que la VHF marine ne passe pas bien en Rance.

M. Deshayes : En mer les VHF marines ne passent pas toujours bien non plus. On travaille souvent en dessous du Cap Fréhel, j'ai eu le cas lors de la route du Rhum cette année, en dessous du Cap nous n'avions plus aucune communication, ni téléphone ni VHF.

M. Hercelin : Je pense qu'il est important aussi de préciser que le sauvetage en mer est lié à une convention européenne qu'on appelle la convention SAR à laquelle l'Etat Français a souscrit déjà depuis de nombreuses années, et qui définit la manière assez précise dont doivent être effectués le sauvetage et les recherches en mer. Ce qui fait que lorsque nous avons changé d'autorité en Rance, cela aurait pu poser un problème juridique puisque les pompiers ne dépendent pas de la convention SAR. Dans une opération de sauvetage en mer, c'est une autorité SAR qui doit diriger les opérations. Donc nous sommes en Rance dans un cas de figure un peu particulier.

M. Deshayes : Sachant quand même que côté mer, même si c'est le CROSS qui déclenche tout, il déclenche également le SDIS puisque dans le cas d'un sauvetage dans la bande des 300 mètres, ce sont eux qui théoriquement doivent intervenir. Cela dit nous rien ne nous empêche d'embarquer des pompiers s'il le faut.

M. Hercelin : Pour nous ça a quand même été un traumatisme de changer d'autorité parce que c'est un arrêté préfectoral qui a été signé sans aucune concertation. On s'est rendu

compte un soir en intervenant, le CROSS nous a informés qu'il n'était plus notre autorité. On a eu la lecture de l'arrêté préfectoral par VHF, donc ça a été un peu traumatisant. Après il s'est passé dix ans et on a mis en place une convention qui définit de manière très précise les modes de déclenchement, parce que nous sommes tous plus ou moins ici utilisateurs du bassin, et quand vous faites le 18, on ne sait pas si on arrive à St Brieuc ou à Rennes. Quand on fait le 18 depuis la station à St Suliac, on arrive à St Brieuc par exemple. L'opérateur du CODIS de St Brieuc est loin de la Rance, déjà celui de Rennes ça a pris un peu de temps parce que quand vous parlez de la pointe de Grainfollet, de l'anse de Garel etc. ça ne leur parle pas, donc il a fallu trouver un langage commun, et ça a pris du temps.

M. Deshayes : j'imagine en plus que l'organisation des pompiers est totalement différente de celle du CROSS, qui lui a la carte marine devant les yeux, en plus nous n'avons même pas besoin de donner notre position puisque nous avons tous l' AIS¹ qui sait immédiatement qui on est et où on est.

M. Hercelin : Le problème c'est qu'il faut que pour les opérations se déroulent parfaitement bien, il faut que les communications se passent bien. A partir du moment où vous avez plusieurs autorités, ça peut vite devenir un casse-tête. Les pompiers ont une architecture des secours et des interventions qui passe par un modérateur. C'est quelqu'un qui coordonne les appels. Pendant longtemps il y n'y en a pas eu dans le 35 mais il y en a eu dans le 22. Les radios dont on nous a équipé au début se sont vite révélées inadaptées au regard de l'environnement, donc on intervient parfois avec la VHF quand on peut, et sinon c'est avec les portables, dans la limite de l'utilisation. Alors le fait de changer d'autorité à compliqué un peu les choses de ce point de vue-là, mais quand on intervient aujourd'hui avec les pompiers on se rend compte qu'on a plus de moyens qu'avant. Eux quand il y a une opération ils vont déclencher le zodiac de Saint-Malo, celui de Dinard, de Pleurtuit. Et ils ont un accès direct qui permet de déclencher rapidement le Dragon 50 de Granville.

M. Deshayes : Moi j'ai le sentiment qu'aujourd'hui le Dragon 50 est très vite déclenché. A la limite, dans certains cas, je dirai même un peu trop vite. On l'a vécu cette année à St Cast, l'hélicoptère est venu et est reparti à vide parce que les pompiers ont pu s'occuper des personnes à secourir et cela ne nécessitait pas un déclenchement de l'hélicoptère. C'est

peut être facile à dire après coup donc je fais attention quand même à ce que je dis, mais dans certains cas il peut arriver qu'il soit déclenché pour rien. Le SAMU est plus habilité je pense une fois qu'ils sont sur place à déclencher l'hélicoptère ou pas. Dans certains cas, il nous est arrivé de mobiliser beaucoup de moyens pour peu de choses.

Mme Tillon demande des précisions quant aux personnels des stations (formations, compétences, etc.)

M. Deshayes : Sur les 23 personnels embarqués il y en a 20 qui ont le PSE1², deux qui ont le PSE2 et une monitrice de formation, qui assure la formation pour St Cast et pour d'autres stations puisqu'elle est rattachée au centre de formation des Côtes d'Armor, et on a un médecin également. On a une formation de 35 heures au départ, et ensuite tous les ans un recyclage sur deux fois 4 jours qui permet de remettre les gens à niveau. Sachant aussi que tous les dimanches, il y a un exercice organisé de différentes natures.

M. Jégu : A Dinard c'est à peu près la même chose, sauf que nous on est aussi en patrouille en été donc on est sur l'eau tous les jours.

M. Deshayes : A St Cast nous ne le faisons pas tous les jours, même si en juillet-août on est quand même souvent sur l'eau. Pour en revenir à la communication nous allons aussi sans doute passer au système de bip rapidement comme les pompiers, un système qui a fait ses preuves vraisemblablement. Et ça évite les situations dangereuses quand on appelle sur son téléphone portable le patron d'astreinte et qu'il est au volant de sa voiture et qu'il doit engranger des informations, ça devient vite ingérable et dangereux.

Les 15 minutes pour intervenir sont une obligation ?

M. Deshayes : Non mais c'est une règle qu'on essaie de respecter mais un quart d'heure c'est long quand vous avez une personne qui est tombée à l'eau, donc quoi qu'il en soit on essaie de faire le plus vite possible. Au niveau de St Cast on intervient de l'amas du Cap jusqu'au début des Hébihens à peu près quand il y a de l'eau pour tout le monde. Quand il y a moins d'eau et que Lancieux ou St Briac ne peuvent pas sortir ou juste avec leur zodiac, c'est nous ou Dinard qui intervenons. Notre plus grande difficulté aujourd'hui c'est de trouver des personnes dans le secteur qui soient disponibles dans la journée en

¹ Système d'Identification Automatique

² Premiers secours en équipe 1^{er} niveau

semaine. Le WE il n'y a pas de problème, la nuit également, mais dans la journée c'est plus difficile. On a des jeunes et des retraités, et avec 23 personnes sur St Cast on atteint vite les limites.

M. Jégu : D'autant plus qu'il y a maintenant une limite d'âge.

M. Deshayes : Oui, la limite est fixée à 66 ans avec deux ans de dérogation possible pour les patrons. L'âge de la retraite reculant ça va nous poser des problèmes aussi. Et il faut que cela soit des locaux également justement pour répondre à l'obligation de venir en 15 minutes. Les gens qui sont un peu plus loin vous ne les appelez pas parce que vous arrivez à monter un équipage de gens proches pouvant partir dans 15 minutes, résultat vous frustrez les gens qui s'engagent mais qui habitent un peu plus loin. Si c'est un remorquage ou qu'il n'y a pas d'urgence vitale, que les eaux sont calmes, on peut attendre un peu plus ce n'est pas grave, mais si c'est un homme à la mer, il est évident que moi le premier sur place, si j'ai deux personnes avec moi, je pars immédiatement avec le zodiac. Même si je n'ai pas d'équipier, je vais récupérer deux pêcheurs ou des gens sur place, parce qu'homme à la mer c'est cinq-six minutes d'intervention, après c'est terminé. Donc c'est pour ça que je dis que c'est difficile de mobiliser les gens parce que ça répond à des critères très opérationnels, dont peut dépendre la qualité de nos interventions.

M. Hercelin : Nous avec la configuration du plan d'eau, à partir de cette année on va commencer à mettre en place un système parce qu'on est confronté à la même problématique à St Suliac, on arrive à armer la station avec quinze personnes. On ne fait pas d'astreinte - depuis vingt ans, on est plus ennuyé encore par les niveaux d'eaux en Rance que par le manque de personnel - donc on ne fait pas d'astreinte, on est déclenché par les pompiers. On a mis en place cette année un système parce qu'on a des gens qui voulaient venir et qui étaient de Saint Malo, et ça a marché, on les rejoint, on leur donne rendez-vous à la cale de la Passagère. Donc les équipiers de St Malo quand il faut partir on leur donne rdv à La Passagère, on sait qu'on peut les toper là-bas sans perdre trop de temps. C'est ce qu'on propose aux gens qui sont en dehors du périmètre du village mais qui veulent s'engager quand même.

M. Deshayes : Comme quoi c'est vrai qu'il y a des grosses différences de fonctionnement entre les stations.

M. Hercelin : Dans toutes les stations, parce que même s'il y a un schéma global commun, une station comme St Malo ne va pas travailler de la même manière que nous. Les moyens ne sont pas les mêmes.

M. Deshayes : Oui c'est sûr, cela dit ils ont aussi un quart d'heure pour armer la vedette. Chez nous on a fait en sorte que tous les équipiers soient en mesure de démarrer la vedette. Le premier qui arrive met la vedette en route pour être prêt à partir au moment où les autres arrivent. Donc on gagne du temps là-dessus aussi. Avant que le port ne soit fait, il fallait faire comme les autres, prendre la navette, ramener la vedette au ponton parce que tout le monde n'était pas arrivé, donc on perdait beaucoup de temps.

M. Hercelin : Par rapport aux compétences, moi quand je suis rentré à la SNSM, il n'y avait que les Inscrits maritimes qui rentraient. Il y avait deux impératifs : il fallait avoir un fascicule et habiter dans le rayon d'action de la sirène. Et être coopté. Aujourd'hui on a de plus en plus de gens qui viennent de l'extérieur, bien entendu avec d'autres compétences qui sont les bienvenues aussi.

M. Deshayes : Nous à la station nous avons quatre anciens navigants. Mais là-dessus il y a plusieurs écoles, il y a des stations notamment où il y a beaucoup de marins-pêcheurs en retraite et qui connaissent parfaitement la côte. Parce que là aussi il y a une différence entre les navigants. Celui qui n'a fait que du hauturier ce n'est pas forcément un bon point quand il faut faire une recherche de nuit en zone côtière. Moi parmi mes anciens navigants il y en a un qui était mécano, il était dans le fond de la cale. Donc il était navigant mais il ne sait pas piloter la vedette, ce qui n'enlève rien à ses qualités au sein de la station. Mais c'est pour ça que je dis qu'un ancien navigant ce n'est pas forcément non plus quelqu'un qui sait tout faire. C'est pour ça que pour moi, une bonne solution serait de trouver des anciens marins pêcheurs qui ont fait du côtier. Nous à St Cast on a quelques pêcheurs, mais ils n'ont pas trop envie une fois à la retraite de s'engager là-dedans. S'il y a un coup dur ils viendraient sans soucis c'est clair, mais je pense que quand on a fait toute sa carrière à la coquille saint Jacques dans des conditions pas toujours facile, on aspire un peu à rester à terre.

M. Hercelin : Alors nous on en a un, qui était propriétaire d'un bateau de 25 m, mais il ne veut pas prendre le patronage de la vedette. Il veut rester sur la plate-forme derrière tout simplement. Plus de responsabilités, alors qu'il a été responsable d'un 25 m toute sa vie.

M. Deshayes : Après il faut dire que les consignes du siège de la SNSM quand on fait le stage patron, et qui demandent que le patron ne soit pas celui qui pilote la vedette mais celui qui donne les ordres. Chez nous le patron il faut tout.

M. Jégu : L'avantage aujourd'hui, c'est qu'il y a l'électronique, les tables traçantes, etc.

M. Deshayes : Chez nous je pense qu'à une ou deux exceptions près, tous les équipiers seraient capables en cas de coup dur de ramener la vedette au port. Peut-être pas de nuit, parce que la navigation est différente, même avec les instruments, et je ne parle pas dans le brouillard non plus, parce que même avec les instruments il y a de l'appréhension, ce n'est quand même pas tout à fait la même chose, mais sinon globalement tout le monde est capable de le faire.

Quelle est la fréquence approximative de vos interventions ?

M. Deshayes : Alors je ne parle pas des petites opérations réalisées à droite ou à gauche parce qu'on fait aussi du remorquage bateau, des sorties dispersions de cendre et on va faire aussi des prélèvements tous les quinze jours avec IFREMER. Les véritables opérations de sauvetage déclenchées par le CROSS, on en a fait 42 depuis le début de l'année. Dinard en a plus que ça, notamment à cause du barrage qui donne de nombreuses occasions de sorties pour secourir des plaisanciers en difficultés. Je le sais parce que je l'entends à la VHF. Lancieux à l'inverse sort moins, mais ils sont très sollicités sur tout ce qui concerne les accidents de kyte-surf. Ils sont aussi sollicités pour les Hébihens, pour des personnes encerclées. L'autre jour j'ai entendu une demande d'intervention pour une personne encerclée, mais la mer descendait... j'ai pas bien compris ! Mais l'alerte a quand même été déclenchée. Les pompiers de Saint-Malo eux sont tous les jours en exercice, alors très souvent lorsqu'il y a un accident aux Hébihens, ils sont sollicités. Nous on est sorti deux fois dernièrement pour les Hébihens et deux fois les pompiers sont arrivés après nous.

Il n'y a pas de pompiers à St Jacut ?

M. Deshayes : Si il y a des pompiers mais ce ne sont pas des professionnels et ils ne sont pas là tout le temps. Le CROSS lorsqu'il appelle les pompiers et que personne ne peut venir aussitôt après c'est la SNSM qui est contactée. L'autre jour on sort de St Cast pour aller faire des essais caméras pour Alcatel et arrivés au Cap Fréhel, nous recevons l'appel

May Day, pour 3 personnes à l'eau aux Hébihens. Dans ce cas là puisque je suis déjà sur l'eau, je prévient le CROSS que je m'y dirige immédiatement, par chance nous étions déjà sur l'eau. Dix minutes après ont y était rendu, et il n'y avait rien, donc bon. Tant mieux. Chaque cas est bien différent, s'il n'y a personne sur l'eau, soit les pompiers sont déclenchés soit la SNSM. Aujourd'hui lorsque que c'est un appel PAN PAN, c'est-à-dire plutôt bénin, le CROSS lance un appel deux fois à tous les plaisanciers. C'est la raison pour laquelle la VHF n'est pas obligatoire mais elle devrait l'être, parce que par rapport au téléphone, tout le monde entend la communication si on est sur le 16, alors qu'au téléphone il n'y a qu'une personne qui entend la communication. Donc le CROSS lance deux PAN PAN, et au bout du deuxième au bout de 10 min, s'il n'y a pas de réponse d'un plaisancier ou d'un pêcheur qui peut se rendre sur zone, à ce moment là uniquement est déclenché un moyen de la SNSM.

M. Hercelin : Les interventions nationales sont couvertes à 50 % par la SNSM et 50 % par les moyens d'Etat.

Mme Gautron : Ce sont des moyens « autres ». C'est-à-dire que ça peut être la gendarmerie, les Aff Mar, etc.

M. Deshayes : Si les Aff Mar sont sur l'eau au moment d'un appel ils interviennent aussi.

En Rance, lorsqu'on est témoin d'un accident qui faut-il appeler ? Le CROSS ou le CODIS ?

M. Hercelin : Tout le monde.

Mme Gautron : Après que ce soit l'un ou l'autre, ils savent où ils sont compétents et se transmettent l'information si nécessaire. Le CROSS n'étant pas compétent en Rance, si vous l'appelez il retransmettra immédiatement au CODIS.

M. Deshayes : De toute façon aujourd'hui, essayez d'adopter le 112, numéro d'urgence. Sinon le 18.

M. Hercelin : Vous avez peut être vu que dernièrement on a fait un exercice interdépartemental. Le scénario était assez intéressant puisque l'idée était de faire tomber un avion dans la Rance entre l'Ille-et-Vilaine et les Côtes d'Armor, pour voir comment les

choses allaient s'articuler. Ça a été assez intéressant. Et à notre grand plaisir c'est la SNSM qui a retrouvé l'avion en premier. Mais cela a surtout montré les difficultés d'un système comme celui-là. Parce que cet avion qui est tombé en Rance, ça n'a pas été traité comme un événement SAR, ça a été traité comme un événement terrestre. Alors que l'avion en question est bien tombé en mer et qu'il a fallu déployer des moyens nautiques pour retrouver la balise, les deux passagers, etc.

Quel impact sur les financements va avoir la réforme territoriale ?

M. Herculain : Vous avez sans doute déjà vu dans la presse ou sur internet qu'effectivement cette réforme amène de gros nuages sur la SNSM et nos associations. A l'heure où on parle, on ne sait toujours pas comment l'association sera en mesure de renouveler ses flottes. Une grande partie de nos financements actuels sont régionaux et départementaux, et cela est remis en cause par la réforme territoriale.

Mme Tillon : Il faut aussi préciser comme l'a fait Alain Deshayes, vous êtes tous bénévoles, et aujourd'hui l'association, les stations vivent quasiment sans subventions des villes à part quelques-unes. Ça peut se traduire par la fourniture du carburant parfois. Mais il est important de dire que vous ne vivez que de dons.

M. Deshayes : Effectivement. En ce qui concerne St Cast, il nous faut trouver 40 000 € pour vivre chaque année. Il y a les moyens nautiques à remplacer, à entretenir, le matériel, etc. C'est pour ça, on ne peut pas se transformer en comité des fêtes non plus. On fait des manifestations bien entendu, mais c'est beaucoup de temps. Pour l'organisation d'une course à pied par exemple, il faut cinq sauveteurs. Si je mets à disposition cinq sauveteurs pour une manifestation terrestre, je ne vais pas repartir en mer. Et du mois de mai au mois d'octobre, on est pratiquement tout le temps sur l'eau pour accompagner les manifestations qui se déroulent le WE. Donc on arrive à un moment où on pourrait peut-être faire plus pour gagner de l'argent mais il est difficile de mobiliser davantage les gens qui le sont déjà suffisamment. Le remorquage est payant bien entendu pas le sauvetage. Mais les opérations de remorquage ne représentent pas une fortune non plus. Le plus important reste les dons fait à l'association et les subventions, y compris des communes environnantes. Sur Saint-Cast, il y doit y avoir 1200 ou 1300 bateaux en prenant les zones de mouillages alentour et le port, et bien aujourd'hui j'en suis à 365 donateurs. Et plus le bateaux est long, plus le don est petit. Et pourtant tous les ans on fait une opération commune avec la CCI au moment où elle renvoie par courrier les contrats d'occupations

des pontons, on envoie un courrier à tous les plaisanciers concernés, et on fait trois relance dans l'année, ce qui signifie qu'il faut payer les timbres aussi ! Donc si vous envoyez une adhésion à Paris ou un don, précisez bien que c'est pour la SNSM de St Cast ! Sinon je ne reçois rien. Et avec toutes les manifestations que nous faisons, nous arrivons à garder nos donateurs, mais il y a d'autres stations où c'est beaucoup plus compliqué.

M. Herculain : Et cette réforme est un vrai problème, parce qu'il faut réaliser que la mission de la SNSM est quasiment une mission régaliennne, faite par l'Etat. Si demain nous ne sommes pas en mesure de renouveler nos moyens, qui va s'occuper de cette partie-là ?

Mme Tillon : Comme en Angleterre, des services privés.

Mme Faustin : En Angleterre ce sont des organismes caritatifs et qui ne vivent que sur des dons des personnes. Nous on a pu cet été faire l'expérience, que ce soit du remorquage ou du sauvetage, on ne paie rien et quand on veut leur donner quelque chose, ils refusent parce qu'ils sont assez riches.

M. Herculain : Ce schéma de fonctionnement qui est assez différent du nôtre, parce qu'il faut reconnaître que les moyens de sauvetage sont assez important en terme de qualité en Angleterre par rapport à chez nous, et il y a toujours un permanent payé dans les stations de sauvetage de la RNL³, il y a une partie bénévole et au moins une personne salariée par station. Donc après tout c'est plutôt une bonne nouvelle ça veut dire que ça peut fonctionner comme ça, mais dans un pays où l'esprit maritime est très important.

Mme Faustin : Mais la mentalité ici est totalement différente. On le voit au sein du port de Plouër, nous avons un tronc SNSM, et le plaisancier anglais va mettre quelque chose dedans très facilement, certaines personnes le font tous les matins, ce n'est pas grand-chose une pièce mais c'est automatique. Tandis que le plaisancier français il faut lui dire, il faut lui faire la leçon ce qu'il n'est pas nécessaire de faire avec les Anglais qui ont une culture maritime profondément ancrée.

M. Deshayes : Fort heureusement nous pouvons compter sur l'aide apportée, à la fois financière et matérielle quand il le faut, par les associations locales de plaisanciers.

³ Royal National Lifeboat Institution

M. Hercelin : Il y a une autre activité au moins aussi importante que le sauvetage et qui est dévolue à la SNSM c'est une mission de prévention auprès des plaisanciers ou des professionnels, même s'ils ont eux leurs réseaux de formations. C'est une de nos missions clairement citée dans nos chartes et statuts, et je pense qu'il y a une marge de progression là-dessus. Il y a quelque chose qui va se mettre en place d'ailleurs et qui s'appelle les visites de courtoisie, ce qui de mon point de vue est un axe de travail intéressant, et qui consiste à aller voir les plaisanciers sur leurs bateaux, et à l'aide d'un questionnaire – sans qu'il n'y ait bien sûr de démarche répressive – vérifier avec le propriétaire du bateau si les équipements de sécurité sont là, s'ils sont en bon état, si les personnes savent s'en servir etc. et ça je pense que c'est une excellente chose à faire. Ça permet de rencontrer les gens, d'éventuellement aussi trouver des adhérents, mais surtout peut être de moins intervenir parce que les règles auront été rappelées aux plaisanciers qui réfléchiront à deux fois avant de partir.

Nous avons fait à St Cast une opération de sensibilisation pour nos adhérents plaisanciers avec utilisation des moyens de la SNSM, fusée, etc. il n'y avait que 12 personnes ! Malgré une campagne de communication importante. Donc c'est difficile. C'est pour ça que peut être qu'une approche pédagogique comme celle qui vient de nous être décrite, avec une approche sur l'eau, est sans doute plus efficace.

M. Deshayes : Je vais vous donner quelques chiffres sur le port du gilet de sauvetage. On a fait deux opérations sur Saint Cast. On a contrôlé 390 plaisanciers, 81 avait un gilet ! Ça fait 21 % de gilet porté. La moyenne nationale est de 17,9.

M. Hercelin : et je présume même que sur les 21%, il y en avait au moins la moitié dont le gilet était mal réglé ou peut-être même périmé.

M. Deshayes : En ce qui concerne les enfants c'est un peu mieux avec 64% de port de brassière enfant. Sur les petites embarcations, le port du gilet est relativement important, sur les moyennes embarcations moins, et sur les gros voiliers pas du tout. Alors que je trouve que les grands voiliers sont quand même dangereux, si vous avez un bateau de 12 m avec des franc-bords assez haut vous avez quand même beaucoup de risque quand vous montez sur le voilier de tomber à l'eau, hé bien c'est là pourtant que le port du gilet est le moins important.

Oui, et puis il faut dire aussi que s'il y a un peu de clapot il est difficile de repérer un homme tombé à la mer, même avec un gilet...

M. Deshayes : effectivement, nous avons fait un exercice dernièrement d'un homme à la mer, nous n'avons pas donné de position, je peux vous dire qu'il a fallu chercher longtemps avant de le trouver.

M. Jégu : Moi je suis un ancien professionnel de la pêche, j'ai déjà eu des gars tombés à l'eau, Dieu merci j'ai pu les repêcher, mais je peux vous dire que quand vous avez 25 ou 30 nœuds de vent ce n'est pas facile. La personne panique, elle a froid, quand le bateau arrive, la personne essaye de s'agripper mais elle ne peut pas, c'est trop haut, le monter à bord c'est dur aussi parce qu'il est mouillé, c'est très lourd, donc c'est vraiment de la chance quand ça se finit bien.

M. Deshayes : Nous avons fait plusieurs exercices, et même à bord d'un zodiac, on avait un plongeur assez costaud, j'étais incapable de le monter à bord, je serai parti avec lui. Nous on a l'avantage d'avoir un filet pour aider à remonter les naufragés heureusement. C'est pour ça qu'il faut vraiment insister sur le port du gilet, en plus maintenant c'est facile à porter. Et le pire c'est sur les annexes, là où les accidents sont les plus fréquents, les gens ne portent pratiquement pas leurs gilets. En matière d'imprudences, je l'ai constaté avec l'expérience depuis, nous avons les enfants qui sont un peu casse-cou, qui font un peu quand on va les chercher en mer nous disent « je ne comprends pas, ça fait 40 ans que je fais comme ça ». Et nous avons aussi beaucoup d'accident de baignade, avec des personnes de parfois 75 ans, et qui vont se baigner malgré le froid. On en a récupéré un dernièrement qui s'est fait drossé sur les cailloux après s'être fait surprendre par le courant, fort heureusement pour lui, le nageur sauveteur n'était pas loin et on a pu intervenir, il était un peu griffé de partout par les cailloux, mais ça c'est bien terminé.

M. Hercelin : Moi je voudrai donner un chiffre qui étonne souvent les gens. Sur le trait de Côte Ille-et-Vilaine il y a 6000 corps mort à peu près. Et bien la moitié se trouve en Rance. Près de 3000 bateaux en Rance. C'est énorme et ça représente la moitié de la flotte d'Ille-et-Vilaine.

Mme Faustin : Pour compléter ce que tu dis, la Rance c'est un parc d'activité très important. Les gens s'y sentent en sécurité. Alors que le risque est plus important car nous

avons des courants beaucoup plus forts. Cet été, comme on organise des rallyes nautiques à la nage et autre, on a des gens qui s'entraînent avant. Et en plein milieu de la Rance, on a vu une chose bizarre, on pensait que c'était des oiseaux, le Chateaubriand venait face à nous, et on approche et là il y avait trois mecs au milieu de la Rance en train de nager, sans signaux et rien. Donc nous avons lancé un appel immédiat sur le 16, le Chateaubriand a sonné l'alarme et est allé près d'eux pour leur faire comprendre qu'ils faisaient une bêtise. Parce que c'est la Rance, les gens pensent qu'ils sont en sécurité et de fait, ne font souvent même plus suffisamment attention. Je pense que les écoles de voile ont un rôle important de sensibilisation à jouer là-dessus, pour l'apprentissage à la mer. Il faut aller à la rencontre des gamins parce que ce sont eux les futurs plaisanciers.

M. Hercelin : C'est ce que nous faisons nous dans le cadre des formations, on essaie de rencontrer aussi les parents. Le message doit passer par les enfants. C'est un travail de fond, aujourd'hui 20 % des gens mettent les brassières, il y a vingt si un comptage avait été fait comme à St Cast, cela aurait été beaucoup moins. Donc ça porte ses fruits mais c'est un travail de longue haleine.

M. Faustin : Certes, ceci dit lors du départ de la Route du Rhum cet été, je n'ai pas vu un seul journaliste avec son gilet ou sa brassière de sauvetage. Alors qu'ils passent à la télé, ils passent un message quand même.

M. Deshayes : Vous avez raison, parce que lorsque l'on voit des émissions à la télévision et qu'on ne voit personne porter un gilet alors qu'on fait des émissions sur la mer, je trouve ça vraiment détestable. Il y a vraiment un travail d'éducation à faire.

Mme Faustin : Il faut rappeler sans cesse que la pastille ou la cartouche du gilet ça se vérifie. Il faut aussi que les gilets soient adaptés aux gamins. On voit des gens qui embarquent de la famille mais qui n'ont pas de gilets adaptés aux enfants. Imaginez un gosse qui tombe à l'eau avec un gilet adulte. Nous au port on a des gilets pour enfants que l'on prête de temps en temps, mais je pense qu'il y a vraiment un travail important à faire pour que les gens sachent ce qu'il faut savoir sur le matériel.

M. Hercelin : Toutes les communes de bord de Rance se vante d'avoir mis des racks à annexes, c'est bien mais pour quelques euros de plus, ils auraient pu mettre un petit logo ou un autocollant pour rappeler l'importance du port du gilet de sauvetage. On ne peut pas

obliger mais au moins inciter et rappeler l'importance du port de cet équipement qui peut sauver des vies.

M. Giffrain : A Plouër nous réunissons notre CLUPP⁴ samedi prochain. Ça représente 70 à 80 personnes, et nous sommes prêts à vous laisser un temps de parole pour faire passer ces messages.

M. Hercelin : C'est effectivement notre rôle, et je trouve aussi qu'il faut que les élus locaux soient le relais du discours de prévention que nous portons auprès des plaisanciers de leur commune.

M. Faustin : Moi je trouve qu'on ne vous voit pas assez avec les blousons orange. C'est un constat général. Il y a deux personnes qui sont à St Suliac à la station, et qui viennent de temps en temps à Plouër avec leurs blousons, et bien les gens regardent.

M. Hercelin : C'est bien, mais normalement ils ne devraient pas venir avec leurs blousons.

M. Faustin : Certes, mais il n'y a pas de secrets, aujourd'hui il faut aller au contact, aller dans la rue. Je prends l'exemple de Jersey où nous avons vu les sauveteurs se promener le samedi pour récupérer du pognon. Et ça marche. Je suis désolé. Il faut essayer d'aller récolter de l'argent partout où c'est possible. La répréhension aujourd'hui ça ne marche pas. Si les Aff Mar viennent me voir aujourd'hui, je sais qu'il y a quelque chose qui ne va pas aller. C'est l'image que j'ai d'eux. Par contre, démarcher les écoles de voile oui, mais c'est peut être aussi aux Aff mar et aux gendarmes de venir dans les écoles de voile.

Mme Gautron : Nous réunissons souvent les encadrants des écoles de voile. Nous avons eu des soucis cet été avec les catamarans qui jouaient dans le chenal, en même temps le Bretagne sortait, bref donc on réunit les encadrants pour refaire le point sur la sécurité dans ces cas-là. Après l'intervention directe auprès des enfants, oui ça peut se discuter.

M. Faustin : je suis stupéfait moi de constater quelque chose, c'est que quand je croise une école de voile, plus un seul gamin ne dit bonjour. Vous croisez un anglais, qu'il soit en vedette, à la voile ou peu importe, il dit toujours bonjour. Et moi je pense qu'on a oublié les valeurs de la mer. On est tous sur la mer, donc un peu de respect aussi.

⁴ Comité Local des Usagers Permanents du Port

Les voileux ne sont pas les pires. Les moteurs et pneumatiques ne sont pas des marins, et ça se développe de plus en plus.

M. Faustin : moi à partir du 1^{er} juillet je coupe la VHF. Parce que le 1^{er} ou le 2 juillet je suis parti de St Cast pour aller à Jersey, il y a eu dix PAN PAN dans la même journée pour entendre dire la plupart du temps qu'il s'agit de panne d'essence. Par rapport à un homme à la mer, ce n'est quand même pas très important. Donc ma tranquillité étant empêchée, je coupe la VHF. Et je ne parle même pas de ceux qui communiquent sur le 16 sans basculer.

Mme Gautron : Maintenant la mer c'est comme la route. Il y a des gens qui connaissent bien, et d'autres qui viennent en vacances et qui veulent essayer.

M. Faustin : J'ai constaté qu'en passant le barrage de la Rance, les jeunes de 25-30 qui ne savent pas naviguer posent des questions. Ils demandent, ils sont demandeurs. Et beaucoup ont le gilet de sauvetage. Ce qui n'est pas le cas de notre génération, nous sommes plutôt des mauvais élèves là-dessus.

M. Deshayes : Il y a aussi un problème qui va se poser c'est que les gilets. Il y a des VFI à déclenchement automatique, d'autres semi-automatique, les gens ne savent pas trop ce qu'ils ont. La plupart du temps ils sont périmés, on ne sait pas s'ils vont se déclencher. On achète le kit pour les réparer, on met le kit, et la plupart du temps quand un VFI a été plié dans le bateau pendant deux ans et qu'elle n'a jamais servie, au pli, c'est percé. Autant le VFI a pastille il y a une date dessus, autant celui à déclenchement il n'y a pas de date.

Mme Faustin : Quand c'est périmé, ne peut-on pas recommander aux personnes de les déclencher avant de changer la pastille de façon à ce qu'ils voient ce que c'est.

M. Faustin : j'allais aborder un autre sujet. Quand vous allez chez un professionnel pour acheter un gilet de sauvetage, vous êtes conseillé par ce professionnel, donc vous achetez en confiance. Derrière vous n'avez pas d'infos. Donc il faut qu'au niveau des agences commerciales de ces produits, il faudrait un message de la SNSM rappelant les choses à vérifier pour l'utilisation de ces produits. Le commercial est payé à la rentabilité, il n'a malheureusement pas de temps à consacrer à ça. Il y a des notices mais personne ne les lit. Pour moi, on joue sur la sécurité des gens.

M. Herculain : la plupart des gens ne savent pas qu'ils peuvent régler la pression de leurs brassières. On a perdu malheureusement un membre récemment qui était plongeur professionnel, nous l'avons retrouvé avec une brassière gonflée et la tête 20 cm sous l'eau. C'était un bon professionnel et un bon plongeur, il lui manquait peut être juste ça, de savoir dégonfler un peu la brassière ce qui aurait empêché d'être tiré vers le haut. Nous sommes obligés de faire réviser nos brassières tous les ans, et ça coûte une fortune.

M. Faustin : Le truc tout bête, c'est la fusée à main. Si je dois l'utiliser aujourd'hui, je suis sûr que je vais me brûler la main.

M. Herculain : La personne qui a tiré le départ de la Route du Rhum cette année avec une fusée a perdu deux doigts. A une époque on faisait des démonstrations des fusées, aujourd'hui on en fait plus. C'est trop dangereux. Les feux à mains oui, mais les fusées non. Une fusée peut monter à 300 m, donc vous imaginer les dégâts en cas de mauvaises manipulations. Et c'est une infraction de garder ses vieilles fusées. Si elles ne sont plus valables, il ne faut pas les garder à bord.

En tant que sauveteurs, voyez-vous une grande différence au niveau des interventions entre les pratiquants de la voile et les plaisanciers avec bateau à moteur ?

M. Deshayes : je pense que les voileux connaissent un peu mieux la mer, parce qu'ils sont passés par une école de voile ou ont appris par quelqu'un d'autre. Et avec un voilier, vous avez une quille plus grande, donc vous rasez moins les cailloux. Les grosses imprudences que l'on voit ce sont ceux qui veulent aller mettre leurs casiers au plus près des cailloux ou aller pêcher le bar dans les cailloux ou les bouchots. Les imprudences sont rares au large.

Quels sont les trois premiers risques à se prémunir en mer ?

M. Deshayes : Le transfert entre l'annexe et le bateau est le moment où il y a le plus d'accident et où l'on prend le moins de précautions. Après lorsque l'on va à la pêche, c'est le fait de mettre les casiers en regardant le sens du vent et du courant pour éviter de ce prendre un bout dans l'hélice. Au demeurant cette situation n'est pas très grave, vous appelez un copain ou la SNSM, ils vont venir vous chercher, mais si vous êtes prêt des cailloux, vous vous faites de belles frayeur. Ça nous est encore arrivé dernièrement au pied

du Cap Fréhel. Et la pire situation dans ces cas-là, c'est de se pencher pour essayer de dégager l'hélice, sans gilet bien évidemment, et vous tombez à la mer.

M. Hercelin : l'accident est le plus souvent une somme de petites imprudences qui augmentent le risque au fur et à mesure.

M. Deshayes : à la voile, un accident très vite arrivé, c'est ceux qui se prennent la bôme dans la tête.

M. Faustin : Moi j'ai vu des gens acheter des voiliers uniquement pour ne pas passer le permis. Ils ne connaissent pas les règles élémentaires. Aujourd'hui je peux acheter un voilier sans permis, mais si j'achète un petit bateau de plus de six chevaux, il me faut le permis.

M. Deshayes : Moi la dernière intervention, malheureusement c'est quelqu'un qui était très expérimenté, avec tout le matériel adéquat, mais il était fatigué tout simplement. Et il s'est planté tout bêtement. C'est pour dire qu'à un moment, quelqu'un d'expérimenté peut se planter aussi.

M. Faustin : Nous avons ramené un bateau en panne à Saint Cast un jour. Ils étaient cinq à bord, pas un n'avait de gilet de sauvetage. Il y avait du clapot à l'entrée du port, j'ai demandé à un des équipiers de prendre un pare-battage volant, le bonhomme m'a regardé en me demandant ce que c'était. C'est malheureux, pourtant c'est la base. Et je ne vous parle pas des manœuvres dans le port.

M. Hercelin : C'est pour ça qu'il faut s'appuyer sur les associations. Les règles à respecter pour la sécurité sont les mêmes que vous soyez voiliers ou moteurs, expérimentés ou pas. Les associations doivent relayer ça.

M. Faustin : Combien de fois nous est-il déjà arrivé de voir un mec à la barre de son voilier avec le gilet de sauvetage, et sur le pont sa femme et ses enfants sans gilets. Et il faudrait aussi inciter davantage les plaisanciers à utiliser une VHF parce que maintenant tout le monde se dit qu'avec un téléphone portable on peut joindre les secours, sans se rendre compte qu'en mer un téléphone se décharge beaucoup plus vite qu'à terre, parce qu'il dépense beaucoup plus de batterie à trouver une antenne relais, et qu'en plus avec un téléphone on ne peut pas vous localiser.

M. Deshayes : Tout à fait, c'est pourquoi je précise que le 112 dont on parlait tout à l'heure c'est un appel à terre. En mer il faut la VHF c'est clair. Un bateau perdu dans la brume on le retrouve grâce à sa position transmise par l'ASN. Ça vaut vraiment le coup de s'équiper.

M. Hercelin : Une part importante des plaisanciers n'a pas conscience des possibilités qu'offre une VHF ASN. Donc nous faisons de la sensibilisation, mais c'est à chacun aussi de montrer l'exemple autour de soi, dans les associations ou dans sa vie de tous les jours.

Mme Tillon remercie les participants et clôt la réunion.