

LE SECOURS EN MER

UNE HISTOIRE HUMAINE CONTRE LA FATALITE

Jusqu'au début du 19^e siècle, la fatigue et la souffrance, l'éloignement de la famille, les tempêtes, mais aussi la peur, les naufrages et la mort faisaient partie intégrante de la vie du marin et étaient acceptées comme une fatalité. Il est vrai que les naufrages, notamment aux abords des côtes, étaient très nombreux et très souvent beaucoup de marins y trouvaient la mort. Sur les côtes de la Manche, mer parcourue par de violents courants et soumise à de fréquentes tempêtes, les voiliers, lents dans leur manœuvre, serrant mal le vent et dérivant beaucoup, étaient malmenés dans les déferlantes. Nombre d'entre eux venaient finir leur carrière sur la bande côtière.

Lors des naufrages, les marins ne devaient leur salut qu'à eux-mêmes. Parfois, avec le peu de moyens dont ils disposaient, souvent, les habitants de la côte tentaient de leur venir en aide avec le peu de moyens dont ils disposaient. L'Angleterre, grande puissance maritime est la première nation à s'intéresser au sort des marins. Grâce à des fonds privés, une société de sauvetage, **la Royal National Life boat Institution**, est créée en 1824. Plusieurs points réputés dangereux de la côte sont équipés plus ou moins bien de moyens de secours.

Un an plus tard, en 1825, une société franco-anglaise, **la Société Humaine et des Naufragés**, est également créée à Boulogne. Mais les anglais ont pris une avance importante dans la conception des matériels notamment pour les canots. Ils ont mis au point une première version de canot insubmersible permettant d'aller avec plus de sécurité au devant du navire échoué alors que les français utilisent des canots destinés à la base aux manœuvres de ports. Les hommes ne portent pas de gilet de sauvetage.

La manœuvre de sauvetage consiste soit à ramener des hommes à bord du canot soit à établir une ligne va et vient entre le navire et la terre. Le naufrage du trois mâts AMPHITRITE en août 1833 va faire évoluer de façon significative le sauvetage en mer. Bientôt de nouvelles stations de sauvetage voient le jour à Dunkerque, Calais et Le Havre.

Des innovations vont également contribuer à rendre les opérations de sauvetage plus efficaces. En premier lieu des fusils et des canons lance amarres permettant depuis la terre d'établir plus facilement un va et vient avec le navire échoué. Les douaniers de par leur présence sur tout le littoral vont prendre une part importante dans le dispositif des secours en assurant le maniement des canons lance amarres.

En second lieu, on assiste à la mise au point de nouveaux canots. L'année 1845 voit apparaître les canots LAHURE. Ces canots, munis de caissons et de systèmes de vidanges automatiques, augmentent de façon significative la sécurité des sauveteurs et un peu plus tard, l'anglais John PEAKE présente un canot répondant à 3 critères essentiels à savoir : **insubmersibilité, redressement automatique et vidange rapide de l'eau embarquée**. En 1885, un français du nom de Moué met au point un canot de 11m ayant la particularité d'avoir une disposition dissymétrique des caissons de flottabilité, un renflement important sur un coté complété par un lest assure un redressement spontané en cas de chavirage de l'embarcation.

Dans le même temps, les infrastructures liées au sauvetage se mettent en place comme des abris, des rampes de lancement et des chariots de mise à l'eau, des lance-amarres. Le recrutement des hommes, leur entraînement, les exercices et essais de matériel complètent l'arsenal des mesures. Cependant, en fonction des apports financiers attribués (principalement le mécénat privé), les moyens de sauvetage ne sont pas égaux d'un endroit à un autre.

Pourtant, en cette seconde moitié du 19^e siècle, pas moins de 300 naufrages par an sur les côtes françaises sont recensés. Le naufrage de la Sémillante sur l'îlot des Lavezzi (900 morts) et d'autres drames mettent en évidence un besoin d'organisation afin de rendre les secours plus efficaces. En 1861, une commission interministérielle de la marine, des finances et des travaux publics planche sur la possibilité de mettre en place un système général de sauvetage. Il en ressort qu'une centralisation devient nécessaire.

En 1865, la **Société Centrale des Naufragés** est fondée, elle est présidée par Rigault de Genouilly Amiral de France. Elle établit un état des lieux :

- 7 stations avec canots sont recensées en activité.
- Des postes de porte-amarres répartis de façon inégale.

La nouvelle société teste plusieurs types de canot et se prononce pour des embarcations à redressement automatique fabriquées en Angleterre. Puis les actions s'accroissent.

- 4 nouvelles stations avec un canot voient le jour en 1865 (Barfleur, Saint Malo, Audierne et Saint Jean de Luz).
- 12 autres en 1866 puis 15 en 1867, 6 en 1868 et 5 en 1869.
- Les agents des douanes se voient confier des postes de porte-amarres.
- Après la mise en place du matériel, les hommes sont soumis à un entraînement régulier et les stations sont inspectées de façon régulière.

La mise en place de ces actions suscite des vocations, le nombre de volontaires devient important.

Six années après sa fondation, la Société Centrale des Naufragés enregistre des résultats très positifs avec quelques 600 sorties pour entraînement et 170 pour sauvetage. 250 navires ont été secourus et 600 personnes ont été sauvées.

Tout ceci n'ayant été possible qu'avec l'aide de l'Etat, des dons privés et un bénévolat important. De ce fait, des sociétés nautiques s'associent à la Société Centrale des Naufragés.

La Société Centrale des Naufragés va compter 70 stations avec canots et de 150 postes de lance-amarres. En 1900, pratiquement tous les besoins sont couverts à l'exception de quelques côtes peu peuplées qui restent sous-équipées.

En 1873, est créée la **Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons**, celle-ci dispose de moyens de secours autonomes sur le littoral breton contribuant à renforcer la sécurité des côtes.

Cependant, un drame fortement médiatisé (le naufrage du paquebot RUSSIE aux abords de la Camargue) entraîne une réflexion sur l'organisation des secours en mer. Il est alors envisagé que l'Etat prenne la direction et la responsabilité des opérations de sauvetage. Mais après réflexion, hormis les ports de guerre, le sauvetage reste à la charge des sociétés, et ceci afin d'éviter que le secours en mer ne perde son âme et entraîne une désaffection du volontariat.

Au début du 20^e siècle, la Société Centrale des Naufragés va s'efforcer de rendre ses stations plus performantes surtout au niveau de la rapidité d'intervention. A ce titre, des cales, des voies de lancement et des abris sont construits. Dès l'alerte donnée par la cloche, les sauveteurs se rendent à la station, endossent leur gilet de sauvetage (rendu obligatoire par la société) et prennent place à bord de l'embarcation. Puis celle-ci est mise à l'eau. Pour certaines stations non équipées de rampe de lancement, le canot est amené à la mer tiré par des chevaux.

Une fois à leur poste, les sauveteurs passent entre leurs jambes une corde à flotteur, celle-ci est terminée par une partie plate en liège qu'ils posent sur leurs genoux. En cas de chavirement, le sauveteur serre les cuisses et le dispositif le maintient solidaire au canot. Un autre moyen est constitué d'un anneau de bois frappé à l'extrémité d'un cordage qui, passé autour d'un bras du sauveteur lui permet de garder le contact avec l'embarcation.

La manœuvre des avirons est très physique même pour des hommes aguerris, rompus au dur métier de la mer, elle doit être bien coordonnée pour un maximum d'efficacité. Les avirons sont peints de couleur différente en fonction de leur positionnement sur le canot (Verte à tribord et blanc pour bâbord) dans le but d'une transmission claire des ordres.

Par exemple : Avant les verts, Sciez les blancs (sciez ramer en sens inverse)

En ce qui concerne le matériel embarqué : on trouve des avirons de rechange, un fanal mis dans un seau percé pour le protéger des embruns, un grappin d'abordage, un bâton plombé pour servir de lance amarre, un baril d'eau douce, un câblot et une ancre flottante.

Le travail étant épuisant (un canot a un poids de 2 à 4 tonnes selon le modèle pour une longueur d'environ 10 mètres), le sauvetage par canot n'est pratiqué qu'aux abords des côtes même si certains canots sont équipés d'une ou deux voiles. Les sauveteurs sont dirigés vers les lieux du naufrage par des vigies munies de drapeaux rouges ou verts.

En fonction des conditions de mer, les sauveteurs viendront à couple du navire échoué ou établiront un va et vient avec la terre.

Au cours des années, les canots ont acquis une bonne fiabilité, cependant l'équipement des hommes reste rudimentaire. Mis à part le gilet de sauvetage, ils portent des vêtements non appropriés à leur tâche, bottes de pêcheurs, cirés en toile huilés. Ils ne disposent pas de gants et sont exposés au froid et aux embruns.

Avec les progrès techniques, il est envisagé d'équiper les canots avec une propulsion mécanique. Ce sont les anglais qui en 1890 mettront en service le premier canot motorisé « le Duke of Northumberland ». L'originalité de ce canot est son système de propulsion, il n'est pas muni d'une hélice mais d'une turbine, celle-ci aspirant l'eau à l'avant et la recrachant à l'arrière. Plusieurs unités seront propulsées de la même façon. Mais la propulsion à vapeur avait de multiples inconvénients, il fallait mettre la chaudière en pression, cette même chaudière et son combustible prenaient une place importante à bord et devait être protégés des embruns. En ce qui concerne la propulsion par turbine, son utilisation va dévoiler des performances limitées. L'usage de l'hélice (qui avait été écarté pour des raisons de sécurité, filin pouvant se prendre dedans, fragilité en cas de talonnage car non protégée) revint au goût du jour. Les problèmes de sécurité étant résolus par la mise en place d'une protection de l'hélice, la mise en place d'une trappe permettant aux marins de dégager un filin pris dans celle-ci. De même, le moteur diesel est devenu fiable.

Vers 1925, la Société Centrale des Naufragés possède 2 types de canots munis de moteurs. Le premier est un canot équipé d'avirons, de voiles et d'un moteur unique de 10 à 20 chevaux pour une vitesse de 6 nœuds.

Le second est un canot équipé de voiles et de 2 moteurs de 20 chevaux chacun installés dans une cabine étanche accessible pour une vitesse de 7,5 nœuds. L'autonomie est de 12 heures permettant de couvrir une distance de 90 milles soit environ 167 km, par contre le poids passe à 8,5 tonnes.

Ces canots permettent un rayon d'action plus important et une rapidité d'intervention mais les contraintes budgétaires ralentissent les évolutions techniques.

En 1926, la Société Centrale des Naufragés possède 91 canots à rames et 21 canots à moteur, ceux-ci mis en place dans les grands ports et aux abords des côtes difficiles.

Un canot peut embarquer 12 hommes, un sous patron à l'avant (chargé du maniement de l'ancre flottante, du câblot et du lance amarre), un patron à l'arrière (chargé de la manœuvre de l'embarcation). Le canot doit venir de préférence sous le vent du navire à secourir, un homme muni d'un hachot se tient prêt à couper les amarres reliant le canot au navire en cas de naufrage rapide de celui-ci. Pour info, il a été calculé que 10 hommes aux avirons équivalaient à une puissance de 3 chevaux vapeur.

Le naufrage du paquebot AFRIQUE, le 12 janvier 1920 aux abords du plateau de Rochebonne relance le débat sur la répartition des rôles entre l'Etat et la SCN. Il en ressort que l'Etat, disposant de matériels lourds assurera les sauvetages et les remorquages en haute mer et la Société Centrale des Naufragés prendra en charge la sauvegarde des naufragés le long des côtes.

A la fin de la seconde guerre mondiale, les destructions de phares, de stations et de matériels sont importantes et presque tout est à refaire. Mais la guerre a permis le développement de nouvelles technologies notamment sur les matériaux utilisés pour la construction de canots, sur les moyens de communication et sur l'aviation.

Au début des années 50, on ne dénombre plus que 25 canots à rames dont certains ont servi près de 60 ans. Le dernier est réformé en 1962. Cette période voit aussi une croissance importante de la navigation de plaisance.

L'année 1967, voit l'idée de regrouper les sociétés de sauvetage en une et même société. **La Société Centrale des Naufragés, les Hospitaliers Sauveteurs Bretons** ainsi que **la Société Humaine et des Naufragés** de Boulogne s'associent et mettent en commun tous leurs moyens tant matériels qu'humains.

Ainsi naît la Société Nationale de Sauvetage en Mer.

