



SNSM

# Sauveteur embarqué, un « métier »!

La SNSM et ses sauveteurs ont reçu les hommages de la Nation toute entière... dans des circonstances tragiques dont on se serait bien passé. Pour notre part, nous nous sommes intéressés au quotidien des bénévoles, et en particulier à leur formation.

Texte et photos: Cécile Hoynant.

**L'IMAGE EST FORTE**, elle restera dans les mémoires. Le Président de la République, et avec lui toute une nation au chevet de ses sauveteurs meurtris : c'était aux Sables d'Olonnes, le 13 juin dernier. Cet article sur la formation des bénévoles était déjà prêt : il tombe à point nommé pour leur rendre hommage et mieux les connaître. Ces gars ou ces filles (12 % des sauveteurs embarqués) qui, par leur métier, sont qualifiés pour piloter une vedette, assurer la navigation, diriger un équipage, faire de la mécanique, etc. C'est effectivement le cas de la plupart d'entre eux et la formation des équipages passe encore beaucoup par le compagnonnage, c'est-à-dire la transmission orale et locale des savoir-faire par le patron de la station de sauvetage, lors des entraînements (3 656 exercices pour l'année 2018).

## DE PLUS EN PLUS DE PLAISANCIERS BENEVOLES

Mais, depuis quelques années, cette tendance commence à s'éroder avec le déclin de certains secteurs de métier, comme la pêche, mais aussi l'engagement au sein de la SNSM d'un nombre croissant de sauveteurs embarqués aux profils professionnels très variés (menuisier, photographe, steward, policier, pompier, militaire de l'armée de terre, mécanicien, pâtissier, etc.) dont la pratique maritime relève du loisir : plaisance, sports nautiques, pêche. Parallèlement, le cliché de l'homme à la mer « gaffé » virilement à bord et réchauffé avec un petit coup de gnôle a encore la peau dure, un stéréotype qui est loin de la réalité du terrain. Il est fini le temps où retentissait la sirène du village et où s'élançait le canot vers le lieu du sauvetage à une vitesse supersonique de 12 nœuds. Sans parler de celui, encore plus ancien, antérieur à la Seconde Guerre mondiale et l'arrivée de l'hélicoptère, où les naufragés des navires échoués au pied des falaises étaient évacués un à un par un système de va-et-vient équipé d'une chaise, grâce à une ligne lancée depuis la terre au moyen d'un canon ; des postes lance-amarres mis en place par la Société des hospitaliers sauveteurs bretons (HSB), fondée en 1873. C'est aussi la HSB qui, dans les années 1930, a instauré la surveillance des plages au moment des congés payés et des premiers bains de mer puis, dans les années 1950-1960, a armé une flottille de petites vedettes avec le développement de la plaisance. La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) est née en 1967 de la fusion de la HSB et de la Société centrale de sauvetage des naufragés (SCSN), créée en 1865 et tournée vers le sauvetage au large. La couleur bleue de la coque des vedettes actuelles est un héritage de la HSB, la verte des canots tout temps de la SCSN. C'est à peu près tout ce qu'il reste de cette époque, excepté l'état d'esprit et les valeurs, intemporelles.



« Le pôle de formation dispose de deux vedettes d'entraînement. »



▲ Ils sont venus des quatre coins de métropole et de Guadeloupe pour se former à Saint-Nazaire !

Depuis, la version 2.0 de la SNSM a été installée : le chant des sirènes a été remplacé par les ondes muettes des smartphones. Les sauveteurs bénévoles reçoivent des alertes via une application dédiée et indiquent leur disponibilité. Les vedettes et les semi-rigides naviguent respectivement à 25 et 40 nœuds. Les instruments de navigation sont de plus en plus techniques, tout comme le matériel médical embarqué, similaire à celui trouvé dans un camion de sapeurs-pompiers (oxygène, défibrillateur...). Les techniques de

recherche se sont complexifiées, tout comme la prise en charge des victimes dans l'eau, par des nageurs et des plongeurs, qui les remontent ensuite à plat pour ne pas aggraver d'éventuels traumatismes. Ces procédures évoluent suite aux échanges entre les différents organismes nationaux de sauvetage, regroupés au sein de l'International Maritime Rescue Federation (IMRF). Les sauveteurs embarqués de la SNSM sont intégrés dans une chaîne opérationnelle complète dirigée par les Centres régionaux opérationnels

**DIDIER MOREAU**  
DIRECTEUR DE LA FORMATION  
OPERATIONNELLE (44)

## « UN METIER PASSIONNANT »



« Je suis un vieux produit SNSM. Quand j'étais jeune scout marin, lors d'un camp à Saint-Malo, j'ai vu le canot de sauvetage descendre la rampe. Je n'ai pas pu m'empêcher d'aller poser des questions aux sauveteurs et j'ai été conquis par la solidarité des gens de mer. A l'époque, j'habitais dans la région lyonnaise et à mon retour je me suis inscrit au centre de formation des nageurs sauveteurs de Lyon qui venait juste d'ouvrir ses portes. Pendant mes vacances d'étudiant en management et gestion, j'étais nageur sauveteur sur les plages ou en vedette. Puis j'ai commencé à m'investir dans les centres de formation de nageurs sauveteurs pour finir directeur adjoint du centre de formation de Lyon. En 1998, je me suis installé à Pornichet et je suis devenu patron suppléant à bord de la vedette de la station de sauvetage. En 2009, j'ai été contacté par le président de la SNSM et le secrétaire général qui souhaitaient créer une direction de la formation. Je suis devenu salarié pour la SNSM et, avec Stéphane Garnier, nous avons réalisé ce projet. Nous avons ensuite eu besoin d'un lieu fédérateur pour regrouper tous les experts bénévoles de manière à pouvoir travailler sur les référentiels, mettre en œuvre les pratiques et organiser les premiers cours. Le Pôle national de formation a été inauguré le 18 juin 2011 à Saint-Nazaire. Nous sommes passés de deux à douze salariés et ce n'est pas fini ! L'enseignement est au cœur des enjeux de la SNSM, reconnue aujourd'hui comme centre professionnel. Maintenant que toutes les formations sont agréées par l'Etat, notre but est que les employeurs acceptent que les stages SNSM soient considérés à l'égal d'autres formations professionnelles, ce qui permettrait aussi un retour de compétences au sein de l'entreprise. Tout le monde a à y gagner ! »

## BILAN DES INCIDENTS SUR LES PERSONNES (PAR TYPE D'EMBARCATION EN 2018)

| Type d'embarcation                        | Personnes tirées d'affaire par elles-mêmes | Pertes en vies humaines | Nombre de personnes secourues |
|---|--|-------------------------|-------------------------------|
| Aéronef                                   | 4  | 0                       | 0                             |
| Engin de plage                            | 96   | 0                       | 110                           |
| Kitesurf                                  | 53   | 2                       | 25                            |
| Navire administration/armée               | 9  | 0                       | 40                            |
| Navire de commerce                        | 0  | 0                       | 160                           |
| Navire de pêche                           | 126  | 7                       | 711                           |
| Navire fluvial                            | 0  | 0                       | 86                            |
| Plaisance à moteur                        | 625  | 14                      | 3 519                         |
| Plaisance à voile                         | 350  | 7                       | 2 108                         |
| Plaisance professionnelle                 | 111  | 0                       | 81                            |
| Planche à voile                           | 31   | 1                       | 59                            |
| Radeau de survie                          | 0  | 0                       | 5                             |
| Véhicule nautique à moteur (type jet-ski) | 8  | 0                       | 55                            |
| <b>TOTAL</b>                              | <b>1 413</b>                               | <b>31</b>               | <b>6 959</b>                  |

de surveillance et de sauvetage (CROSS), qui ne disposent pas de moyens de sauvetage propres, mais coordonnent les missions et ont toute autorité pour mettre en œuvre les moyens qu'ils jugent nécessaires pour intervenir (bateaux sur zone, SNSM, pompiers, hélicoptères de la Sécurité civile, etc.). En cas d'opération de grande ampleur, le CROSS peut faire appel à plusieurs vedettes de la SNSM dont l'une, l'OSC (On Scene Coordinator, créée par l'OMI, Organisation maritime internationale), coordonne toutes les autres.

## UN POLE POUR SE FORMER

Face à la technicité croissante des opérations de sauvetage combinée à la diminution de la proportion de marins professionnels au sein des bénévoles, la SNSM a mis en place, en 2011, un Pôle national de formation (PNF). C'est Didier Moreau, son créateur et directeur, qui nous ouvre ses portes à Saint-Nazaire. Ce bâtiment de 1400 m<sup>2</sup> donnant sur l'estuaire de la Loire abrite des salles de cours, un simulateur de navigation et un hangar. Le pôle de formation dispose aussi d'un espace aménagé dans l'ancienne base sous-marine du port de Saint-Nazaire. La flotte comprend deux vedettes – une de classe 1, autoredressable avec une capacité de remorquage de 2,5 t,

et une de classe 2 de taille inférieure, dotée d'une capacité de remorquage de 1,5 t –, cinq semi-rigides, quatre IRB (Inflatable Rescue Boat, canot gonflable utilisé pour le sauvetage côtier) et trois jet-skis. L'équipe pédagogique, composée de douze salariés et de bénévoles, propose plusieurs cursus de formation de niveaux 2 et 3. Les bénévoles peuvent devenir canotier opérationnel, patron suppléant puis patron à bord des vedettes de sauvetage. Le pôle de formation enseigne également les spécialités comme plongeur de bord ou celle intitulée « Océan » des nageurs sauveteurs, dédiée à la surveillance des plages soumises à de fortes vagues et courants, par exemple. Les formations de niveau 1 concernent l'instruction théorique et pratique des nageurs sauveteurs; en 2018, la SNSM comptait 1400 nageurs sauveteurs répartis sur 264 postes de plage. Elles ne sont pas dispensées au pôle national de formation de Saint-Nazaire, mais dans les trente-deux centres de formation et d'intervention (CFI) répartis sur le territoire national. Les sauveteurs embarqués – 4000 répartis sur 187 stations permanentes et 27 saisonnières – se rendent aussi sur ces centres, mais uniquement pour passer leurs niveaux de secourisme. Le reste des modules nécessaires pour intervenir sur les missions de sauvetage à bord des semi-rigides ou des vedettes, deux parcours de qualification distincts,



Après la théorie en salle, les bénévoles s'entraînent en mer.

## Faites un don

Si vous voulez ajouter votre maillon à la chaîne de solidarité des gens de mer, vous pouvez faire un don à la SNSM sur <https://www.snsm.org/>

### MATHIEU POULAIN

PATRON DE LA STATION DE PORNICHET (44)

## « SAUVETEUR ET FORMATEUR »

« Je me suis engagé dans la SNSM il y a seize ans. En tant que marin professionnel, j'ai pas mal de temps libre; quand j'embarque deux mois, je suis ensuite deux mois à la maison. Je cherchais une activité pour m'occuper pendant mes congés, rencontrer des copains. Je voulais aussi donner de mon temps et faire profiter les autres de mon expérience d'officier de la Marine



marchande. J'avais également l'intuition qu'avoir des notions de sauvetage me servirait peut-être un jour. Ce qui s'est confirmé à bord de mon navire où j'ai dû pratiquer des gestes de premiers secours. Avec une révision annuelle, la technique était bien fraîche dans ma tête et j'ai pu être opérationnel tout de suite! Sur ce stage, je suis assistant formateur, une étape avant de devenir éventuellement formateur bénévole. Mon implication au pôle national de formation est assez naturelle, car la station de Pornichet est à vingt minutes et je connais bien Didier Moreau qui l'a créée. Ce qui me motive, c'est la pédagogie, la transmission de notre savoir-faire et de nos valeurs. Les sauveteurs sont tous bénévoles. Mais bénévole ne veut pas dire amateur. Un service de qualité professionnelle passe par l'entraînement en station, mais aussi par la formation au pôle national, qui est là pour fixer une ligne directrice et orienter les bénévoles vers de bonnes pratiques. »

### PASCAL LE SOMMER

CANOTIER A LA STATION DE LA ROCHELLE (17)

## « UN JUSTE RETOUR DES CHOSES »



« Je fais partie de la station de La Rochelle, qui est équipée d'un semi-rigide de 7 mètres et d'une vedette qui va être remise à l'eau très prochainement après avoir bénéficié de plus de 800 000 € de rénovation. Mon intégration au sein de la station de La Rochelle date d'il y a six mois seulement. Je suis actuellement marin aux Phares et Balises, mais je commence à préparer le terrain pour la retraite qui approche. Grâce à mon métier, je connais parfaitement la zone sur laquelle nous intervenons. Je peux donc faire profiter l'équipage de mes connaissances. Les Phares et Balises font souvent appel à la vedette de la SNSM pour des services de remorquage par exemple. Mon investissement auprès des sauveteurs est un juste retour des choses après tous les services rendus et il me donne des perspectives motivantes pour la retraite. Et puis c'est une façon de combler mon temps libre de manière utile. »

### SYLVAIN JEANJEAN

PATRON DE LA STATION DE MEZE (34)

## « SAUVETEUR DE PERE EN FILS »

« Mon père est entré à la SNSM à vingt-cinq ans, quand j'en avais cinq. J'étais là quand il appareillait et c'est lui qui m'a transmis l'âme de la SNSM. Vers la trentaine, il est devenu président de la station de Méze. C'est à ce moment que j'ai passé mon permis bateau et que j'ai commencé à m'investir sur les interventions. J'ai progressé en même temps que lui pendant mon adolescence. Après une carrière de vingt ans dans la Marine nationale comme mécanicien, pendant laquelle j'ai fait plusieurs fois le tour de la planète, j'ai repris l'exploitation ostréicole familiale, tout en m'investissant de nouveau au sein de la station de Méze, en particulier aux côtés de mon père et de mon demi-frère Gregory. En tant qu'ostréiculteurs, nous connaissons bien la mer. Mais en Méditerranée, nous n'avons pas de marée, une difficulté que nous devons gérer pendant la formation à Saint-Nazaire. Nous apprenons beaucoup sur l'utilisation des instruments de navigation modernes. Nous avons tendance à n'utiliser qu'un faible pourcentage des installations alors qu'on peut faire énormément de choses avec! Regarder le mode d'emploi est bien gentil, mais l'épaisseur des manuels est décourageante. Là, au moins, nous mettons directement en œuvre les savoirs. Ensuite, il faudra s'exercer et transmettre les informations à notre équipage sur place. Le stage est très complet, très organisé... fatigant mais bénéfique! »



### LIONEL LE BALPE

CANOTIER A LA STATION D'AUDIENNE (29)

## « EN FORMATION ACCELEREE »

« J'ai fait vingt ans dans la marine comme fusiller marin commando. Depuis dix ans, je travaille à mon compte comme grimpeur élagueur, mais la solitude me pèse. Le travail en équipe et l'esprit de camaraderie me manquent et ça me fait du bien de les retrouver par le biais de la SNSM. Et, en même temps, c'est pour une bonne cause! Surtout que le patron de la station d'Audierne est seul en ce moment, car les deux suppléants qui le relayaient sont repartis chez eux en Afrique. L'astreinte tous les jours 24 h/24 est lourde à porter. Alors, depuis mon entrée à la SNSM en août dernier, je me forme pour pouvoir le relever; j'ai déjà passé les deux niveaux de secourisme et après le stage de navigation ce week-end j'attaque la formation de sauvetage dans trois semaines. L'idée est de pouvoir être entièrement opérationnel et aussi d'appliquer les méthodes de travail du centre de formation chez nous, pour ne pas rester figés sur d'anciens savoir-faire. Les moyens arrivent en fin de vie cette année. Il faut prendre en main de nouveaux outils, comme les semi-rigides. Le matériel change, et les connaissances aussi. En me formant, je vais pouvoir contribuer à la transition. »



a lieu au pôle national de formation. Aujourd'hui, nous plongeons en immersion dans un stage de « navigation opérationnelle », premier module de la formation des patrons de vedette ; les sauveteurs embarqués sur les semi-rigides suivent un parcours de qualification distinct adapté. J'embarque de bonne heure sur la vedette 145 de classe 1. Le formateur communique les instructions de l'exercice à la VHF depuis le pont, en endossant le rôle du CROSS.

## LE SIMULATEUR : UN OUTIL PEDAGOGIQUE AU TOP

En passerelle, le radio navigateur, chargé de la communication et de la tenue du journal de bord, réceptionne les consignes du CROSS. Le navigateur positionne les way-points sur un logiciel de navigation (MaxSea) et trace la route à suivre. Le chef de pont organise la manœuvre d'appareillage et informe le barreur. Le tout sous la houlette du patron qui joue le chef d'orchestre et veille à la sécurité de l'équipage comme du navire. Pendant toute la durée de l'exercice, le formateur est en retrait et évalue chaque stagiaire en l'observant. Après chaque mise en situation, il fait le point avec l'équipage. Le niveau de difficulté augmente graduellement au cours de la formation, pour finir par des navigations en mode « dégradé » : panne du logiciel de navigation ou du GPS, avarie de barre, panne moteur, etc. Les entraînements en mer sont complétés par des exercices en simulateur, un excellent outil pédagogique utilisé pour former les pilotes et les marins de la Marine marchande. Le simulateur du pôle de formation est une reconstitution fidèle d'une passerelle de vedette de sauvetage à l'échelle 1, avec tous les instruments du bord et un écran circulaire sur 270°. Un logiciel permet de créer tout type de scénario. Depuis sa tour de contrôle, le formateur, qui surveille les stagiaires grâce à des caméras, peut ajouter des difficultés, billes de bois, homme à la mer, fumigènes, navire en route de collision à repérer – une manière de tester la veille visuelle de l'équipage et sa capacité à s'adapter rapidement à une nouvelle situation. La qualité de la communication entre les membres de l'équipage et avec le CROSS et les



A bord, chacun a son rôle. Celui qui joue le « patron » est le chef d'orchestre.

autres navires sur zone est un point sur lequel les formateurs sont attentifs. Tout comme l'attitude du patron, qui doit être capable de gérer l'équipage et de diriger les opérations, mais en restant en retrait afin de pouvoir « garder les yeux partout ». La passerelle étant plongée dans la pénombre et l'équipage isolé du bruit extérieur, avec le fond sonore du bruit sourd des moteurs, on se prend complètement au jeu ! On aurait presque la petite goutte de sueur au front quand on navigue au radar dans une zone mal pavée... Le simulateur

de navigation ne remplace évidemment pas les exercices en mer, mais les complète efficacement, en permettant d'évoluer virtuellement sur des zones dangereuses ou dans des conditions météo dégradées. Il n'y aura pas de sauvetage, question abordée dans le stage Search and Rescue, mais de la navigation pure. Étendue sur quatre jours, la formation est intense, le but étant de transmettre les bonnes pratiques en un temps le plus court possible. En 2018, le pôle national a organisé 47 stages

et formé 623 stagiaires. En 2019, ce nombre devrait augmenter pour atteindre l'objectif de mille stagiaires. La formation est un enjeu majeur des années à venir pour que les sauveteurs puissent continuer d'intervenir efficacement et en toute sécurité. Pour accroître la capacité d'accueil du pôle de formation, tout en garantissant un enseignement de qualité, la SNSM renforce son équipe pédagogique et fait construire un nouveau bâtiment plus grand, sur le même site. Le budget de fonctionnement du pôle

## TRAGEDIE DES SABLES D'OLONNE : QUE S'EST-IL PASSE LE 7 JUIN ?



▲ L'équipage de la SNS002 : il manque désormais Dimitri Moulic, Alain Guibert et Yann Chagnolleau.

*On s'en souvient, trois sauveteurs bénévoles ont perdu la vie en tentant d'en sauver une autre. Un drame qui nous a tous affectés et dont voici le récit factuel.*  
Un peu avant midi, Yann Chagnolleau, le patron d'équipage du canot tout temps Jack Morisseau, est au téléphone avec Tony Guibert du Carrera, parti relever ses casiers malgré l'avis de tempête. Ce dernier est sur le retour et le patron tente de le dissuader de s'engager dans le chenal d'accès des Sables d'Olonne – impraticable – et l'encourage à rallier le Pertuis. Peine perdue. Les canotiers s'équipent puis se positionnent à 11h22 à l'abri de la grande jetée. Le contact est de nouveau établi avec le pêcheur, puis rompu. A 11h25, le CROSS annonce que la balise du Carrera s'est déclenchée. Sans hésiter, les bénévoles s'engagent dans la passe sud avant de filer plein ouest. La mer est très courte avec des creux de 5 à 8 mètres. L'équipage – Yann Chagnolleau, Alain Guibert, Emmanuel Hubé, David Bossard, Christophe Monnerneau, Jérôme Monnerneau, Dimitri Moulic – est enfermé dans le canot. A 11h31, une lame fait exploser les trois carreaux de la passerelle. Le CROSS est averti. La balise de détresse est déclenchée. « On avait 1,50 mètre d'eau à bord, témoigne David Bossard. » Tous écotent. « Le groupe électrogène nous envoyait du 220 volts partout à bord, on voyait des arcs électriques ». A 11h36 le canot chavire à 90°, se redresse puis chavire de nouveau à 180° et ne se redresse pas. Christophe Monnerneau, puis David Bossard, sont éjectés après avoir tenté en vain d'aider Yves Chagnolleau et Alain Guibert, coincés dans la passerelle. Jérôme Monnerneau est lui aussi éjecté ainsi que Dimitri Moulic qui n'arrivera pas à rejoindre la côte à la nage. Dans le Jack Morisseau, Emmanuel Hubé a trouvé une poche d'air qui lui a sauvé la vie.

s'élève à 1,5 million d'euros en 2019, avec 430 000 € d'investissements, dont 100 000 € dédiés à la modernisation du simulateur, nécessaire pour pouvoir faire les mises à jour des logiciels. Le tout dans un contexte de renouvellement de la flotte, car les vedettes ou canots tout temps (CTT) mis en service il y a trente ans doivent prendre leur retraite, sachant qu'un CTT coûte à lui seul 1,4 million d'euros... Pour rappel, la SNSM est une association de loi 1901 qui compte 8 000 bénévoles pour 80 salariés. A titre

de comparaison, son homologue anglaise, la Royal National Lifeboat Institution, comprend le même nombre de bénévoles et d'interventions, mais 1 300 salariés... Les ressources de la SNSM proviennent à 80 % de fonds privés. Sur les 110 000 donateurs, 25 000 sont des plaisanciers, alors que ces derniers représentent 80 % des personnes secourues ; pour la seule plaisance à voile, 2 108 personnes ont été secourues en 2018. ■

### CHARLIE STITT CANOTIER A LA STATION D'ANTIBES (06)

#### « TOUT PETIT DEJA... »

« J'ai 22 ans et je suis entré à la SNSM en 2009, à l'âge de treize ans. Quand j'étais petit, je voulais devenir pompier et, un jour, j'ai entendu à la radio que la station d'Antibes cherchait des bénévoles. Alors un samedi matin, je suis descendu au port pour proposer mon aide. Évidemment, vu mon âge, je ne pouvais pas faire grand-chose. J'ai commencé par astiquer le bateau, le rincer à son retour au port. Petit

à petit, j'ai appris en suivant les formations de secourisme et j'ai pu participer aux interventions avec une autorisation parentale, quand j'ai atteint l'âge minimum de seize ans. Je travaille sur un yacht privé et mon patron, qui est anglais, me laisse partir en mer quand c'est nécessaire. Aujourd'hui, je suis nageur de bord et plongeur en bouteille et je me forme pour devenir patron suppléant de la vedette. »



### OLIVIER LABORIE PATRON SUPPLEANT DE LA STATION DE BASSE-TERRE (97)

#### « PARTAGER ET CREER UN RESEAU »

« Je suis venu de la Guadeloupe pour participer à la formation. Je suis patron suppléant à la station de Basse-Terre depuis février 2018. Nous sommes loin en Guadeloupe, la formation permet d'aller chercher l'information à la source pour voir comment les autres travaillent et de repérer les points sur lesquels nous devons progresser. A l'origine, je suis capitaine dans la Marine marchande. Aujourd'hui,

j'ai un Sun Fast 37 à bord duquel je propose des croisières, des stages et des projets sociaux avec des jeunes en difficulté. La SNSM m'apporte autre chose : elle est un moyen de mettre mes connaissances au service d'un but qui est beau, de partager, de créer du réseau. Et puis j'assouvis ce petit rêve de gosse de mettre la sirène en route et de faire "pouet-pouet" » à la corne de brume. »

