

## UN SAUVETAGE EN CINQ ACTES.

Quand on pense au sauvetage d'urgence on ne s'imagine pas que cela puisse arriver à chacun d'entre-nous. Voici une expérience que nous aurions bien voulu éviter de vivre, et qui nous a donné l'occasion de découvrir et de voir à l'œuvre différents services de la sécurité civile et particulièrement les bénévoles de SNSM. Je vous narre cette épreuve en tant que naufragé, et suis touché, admiratif et plus que reconnaissant pour leur implication dans cette intervention.

### ACTE I. Le naufrage. Appel des secours.

Par une nuit sans lune et un fort vent de nord-est (30 nœuds), je suis avec deux amis sur Skol, faisant route vers Port-Joinville depuis la Rochelle pour une navigation de printemps. Face à nous, une mer chaotique, des vagues courtes et acérées et un vent qui souffle en rafales. Nous sommes assommés par le mal de mer depuis plusieurs heures quand notre voilier heurte violemment des rochers au nord-est de l'île d'Yeu. Le vent et la mer portent à la côte et nous poussent rapidement plus loin sur le dur. Très vite, après une succession de chocs brutaux, le bateau s'immobilise dans les rochers. La dérive relevable est coincée en position basse. Pas de blessés, pas de voie d'eau. Je n'ai pas l'impression que nos vies soient menacées. Je lance un appel de détresse sur le canal 16. Reçu immédiatement par le Cross Etel.

### ACTE II. Le sauvetage de l'équipage. Première estimation des dégâts dans la nuit.

A peine le temps d'affaler les voiles et de ranger un peu à bord le désordre causé par les multiples chocs (une demi-heure après le premier appel à l'aide), des faisceaux lumineux apparaissent partout autour de nous; intervention rapide, par la terre et par la mer, conjointe et efficace de la gendarmerie, des pompiers et des bénévoles de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (S.N.S.M.).

Un pompier rejoint Skol à pied et nous fait descendre sur de grands blocs de pierres bordant une plage... "Maman les p'tits bateaux qui vont sur l'eau ont-ils des jambes ?!"

Les Gendarmes nous prennent en charge et nous accompagnent jusqu'à Port Joinville. Les bénévoles de la SNSM se rendent sur le lieu de l'échouage, au plus près du voilier, pour évaluer la situation. Je désire être associé aux opérations de sauvetage de Skol et suis mis en contact avec Monsieur Ricolleau, président de la station des Sauveteurs en Mer de l'île d'Yeu. Il me demande l'autorisation pour tenter de déséchouer notre bateau et ne me cache pas son pessimisme sur les chances de succès d'une telle opération au vu de la configuration du naufrage. En effet, Skol a été porté par les vagues au sommet du récif tel l'arche de Noé sur le Mont Ararat et c'est un hélicoptère gros porteur qu'il faudrait pour le dégager de là! Nous rejoignons rapidement le poste de commandement des pompiers de Port Joinville. 25 personnes environ, canotiers bénévoles de la SNSM et pompiers, dont un plongeur, tous en tenues d'intervention, attendent le feu vert du président de la station des Sauveteurs en Mer pour passer à l'action.

### ACTE III. Tentative de déséchouage par la plage.

Toute l'équipe est sur la plage avec un quad et une jeep pour acheminer le groupe électrogène et de puissants éclairages pour illuminer la zone d'opération, et tenter de mieux distinguer notre voilier échoué dans la nuit noire. L'idée est d'aller attacher par la terre une amarre au bateau et d'envoyer cette amarre au moyen d'une fusée loin vers la mer afin d'y être récupérée par un zodiac puis un canot qui tirerait dessus pour essayer de remettre le voilier à l'eau! Basse Mer.

Toute l'équipe de sauveteurs se concerte sur la plage, les pieds dans l'eau. Le vent souffle jusqu'à 38 nœuds.

Il ne reste que très peu d'eau autour du navire. Un des bénévoles de la SNSM, pêcheur local habitué de cette pointe rocheuse, déconseille l'intervention immédiate (incluant le tractage) qui risquerait de déchirer les flancs du voilier en raison du manque d'eau à cette heure. Le Président de la station décide d'attendre le proche lever du jour et la marée montante pour intervenir.

Pause café, croissants au poste de commandement des pompiers en attendant le jour. Plaisanteries privées et anecdotes croustillantes des pompiers sur le maniement par les Gendarmes locaux de leur vedette d'intervention rapide. "Des hommes avec des revolvers qui se veulent marins et qui savent pas où est la marche avant..." ou "les moteurs de la vedette étaient tellement puissants qu'ils sont tous passés à l'eau quand ils ont mis les gaz..." Rires, bonne ambiance. On commence à piquer du nez. Je suis transit par toutes ces émotions et très inquiet pour celles à venir...

#### ACTE IV. Le déséchouage du voilier par la mer au lever du jour.

Le jour se lève. Les bénévoles de la SNSM qui travaillent pendant la journée s'en vont vers leurs activités professionnelles diurnes. Départ du reste de l'équipe sous la houlette Marc Ricolleau, une bonne quinzaine d'hommes de différents âges, tous engoncés dans leurs équipements de sécurité, pour un embarquement sur le canot tout temps "Président Louis Bernard", SNS 084, (de plus de 17 mètres de long) ou sur le zodiac d'intervention rapide; de jeunes canotiers bénévoles montent à son bord. On prépare des toulines (grosses amarres), des pompes... Les moteurs chauffent. Fébrilité et concentration avant le départ. La mer est agitée, vent toujours à 35-40 nœuds, ça tangue et ça roule dans ce "bunker marin" qu'est le canot insubmersible de la SNSM. Le Zodiac, lui, danse dans les vagues et progresse presque à la verticale, prêt à décoller à tout moment. Le soleil perce d'entre les nuages. On arrive sur site. A bord du canot, j'essaie de me faire discret, de ne pas gêner les manœuvres. La marée est remontée, mais on ne peut toujours pas approcher par la mer le voilier encore échoué en raison des hauts fonds qui l'entourent. Le Zodiac récupère une amarre flottante (fixée à un treuil) du canot tout temps, qui fait du sur place en eaux saines à 300 mètres environs de la zone d'échouage. Le Zodiac se rapproche aussi près que possible (une bonne trentaine de mètres) de Skol avec 300 mètres d'amarres déroulées depuis le canot. Le plongeur des pompiers nage en combinaison dans l'eau glacée, parcourt ces derniers mètres en tractant l'énorme amarre et va la fixer au mat du voilier échoué. Mission extrêmement périlleuse au vu des grosses vagues qui brisent avec violence sur le flanc du voilier... Moments suspendus... Je retiens mon souffle...

Petit à petit et tout doucement, sur les ordres précis du malicieux président de la station, le barreur du canot, met sous tension l'amarre et manœuvre en arc de cercle pour essayer de dégager Skol avec un minimum de dégâts. A ce moment se joue sa "survie". Des minutes qui paraissent une éternité. Les tractions se font plus intenses. Je suis au bord de l'apoplexie, tellement le moment est crucial, l'enjeu est important, la tension est à son comble. Le voilier, pivote, bondit dans les enrochements dans lesquels il était prisonnier. Comme une danse macabre... Et finalement se met à flotter en eaux libres.

#### ACTE V. Le remorquage et la mise au sec.

Applaudissements et joies des équipages. Je respire, très ému. Le Zodiac aborde Skol ainsi remorqué et un jeune canotier monte à son bord pour en vérifier l'intégrité et le guider vers le port. « Pas de voies d'eau à bord » transmet-il par radio. Quelle bonne nouvelle. Monsieur Ricolleau, qui a dirigé toute l'opération avec fermeté, humour et implication physique totale (jusqu'à participer personnellement aux manœuvres difficiles), plaisante et m'encourage, alors que je suis effondré

par le naufrage et le sauvetage de notre voilier. Je réalise mieux les conséquences de la situation...

Retour au port avec Skol en remorque à 250 mètres derrière le "Président Louis Bernard". On raccourcit la remorque au moyen du treuil. La manœuvre est délicate, l'amarre peut lâcher (elle tracte plus de six tonnes!). Les bénévoles s'abritent pendant le treuillage.

Entrée dans le port et mise à couple du voilier avec le canot tout temps pour l'amener à la cale afin de le hisser hors de l'eau et d'examiner les dégâts au sec.

La manœuvre nécessite un pilotage extrêmement précis entre les pontons du port. Le vent est fort. Les deux bateaux passent de justesse en largeur dans le chenal étroit qui mène à la cale. Le "Président Louis Bernard" heurte une rangée de bateaux de plaisance amarrés au ponton. Le Zodiac essaye d'aider à la manœuvre sans réussir à le diriger. Le gros canot a du mal à guider le voilier accidenté et s'échoue devant la cale. Le bénévole qui est à bord du voilier évite de justesse un winch qui vole, arraché du roof sous la tension des amarres halées par tous les hommes affairés à maintenir les deux bateaux en position de manœuvrer. La situation semble critique. Malgré tout, les quinze hommes, réussissent à grand-peine, à glisser le voilier sur un chariot de levage qui est finalement sorti de l'eau par les autorités portuaires. On découvre alors ce qui gênait l'engagement sur le chariot de levage : la dérive tordue à 90 degrés à tribord ! Je donne un coup de main aux canotiers et aux pompiers, qui remettent le canot tout temps à l'eau en se halant et en se déhalant des quais.

Retour des engins de secours à leur ponton. Amarrage et rangements dans la bonne humeur et le sentiment d'un sauvetage réussi...

Je n'oublierai jamais l'exploit réalisé cette nuit là et je remercie tous ces hommes qui risquent leur vie pour sauver « l'autre » de manière si désintéressée...