



SECURITE ET MOYENS DE SURVIE DES MARINS-PECHEURS

DONNÉES SUR LA SURVIE RELEVÉS DANS «NAUFRAGÉ VOLONTAIRE»

En 1951, selon Bombard :

- 200.000 marins périssent chaque année dans le monde (en temps de paix !)
- ¼ des victimes de naufrages survivent grâce à un canot de sauvetage, mais bien souvent meurent par la suite dans d'atroces souffrances
- 90% des rescapés meurent dans les 3 jours qui suivent le naufrage, les raisons en sont psychologiques pour Bombard : épouvante, désespoir. Or un être humain peut survivre au-delà de trois jours sans apport de nourriture et d'eau.

- 2 sortes de naufrages :
 - 1) A terre, aux abords immédiats de la côte (+ de 50% des cas) > ils sont alors du ressort des sociétés de sauvetage (en France : HSB & SCNS)
 - 2) En haute mer. Les recherches ne durent généralement pas plus de 10 jours pour les navires mal reliés par radio avec la terre.

DES PROGRÈS MALGRÉ TOUT...

Le souci de la sécurité maritime s'exprime dès le 19^{ème} siècle par la création de sociétés de sauvetage. Mais elles ne concernent que des sauvetages aux abords des côtes. Une nouvelle étape est franchie après le naufrage du Titanic en 1912 avec la création de la Convention SOLAS (Safety of Life at Sea). L'objectif est d'améliorer la sécurité en haute mer. Cette convention internationale rééditée en 1929 et en 1948 ne prend malheureusement pas en compte les navires de moins de 300 tonneaux, ce qui exclut les bateaux de pêche. La réglementation de la sécurité dans le monde de la pêche en France dépend alors soit des initiatives de l'Etat, malheureusement bien souvent après les catastrophes, soit des initiatives privées des armateurs ou des patrons pêcheurs. Des progrès dans le développement du canot pneumatique comme canot de sauvetage sont effectués pendant le second conflit mondial. En effet les alliés dans le Pacifique utilisent dès 1943 des radeaux de sauvetage pneumatiques appelés dinghies (III-1), venant compléter le seul gilet de sauvetage Mae West (III-2), ce qui marque un progrès indéniable pour la survie des pilotes et des marins.

En 1943, les alliés utilisent des prototypes de combinaisons de survie (III-3) sur la route maritime de Mourmansk. Mais celles-ci ne sont pas encore totalement au point et nécessitent un temps assez long pour s'en vêtir. Or le naufrage impose une réaction rapide. Ce matériel de sauvetage expérimenté avec succès par les militaires, tarde à s'imposer chez les marins-pêcheurs.



1. Dinghies sur un bâtiment de la Marine Nationale française en 1956 (COPAC, Musée de la Marine, Paris 2006)



2. Gilet de sauvetage Mae West (111-2) (Photo de George H. Brown, CAP, Airborne Mustang Engineers' Technical Apparel Corp., 1945 - US NAVY)



3. Prototype de combinaison de survie (111-3) (Photo de George H. Brown, CAP, Airborne Mustang Engineers' Technical Apparel Corp., 1945 - US NAVY)

Exemples de matériel de sécurité et de survie embarqué par les pêcheurs Etellois dans les années 1950.

- Brassières en liège et en Kapok recouvertes de tissu (III-4)
- Bouées couronnes en liège et en Kapok recouvertes de tissu (III-5)
- Fusil lance amarre (III-6)
- Emetteur-récepteur TSF (longueur d'onde de détresse : 137)
- Canot de bois (annexe et canot de sauvetage)
- Cornes de brume
 - a) coffre (voiliers : ex. les dundées) (III-7)
 - b) électriques
- Feu de Bengale
- Fusée parachute (fusée de détresse)
- Le va et vient (III-9)
- Feux
 - a) de position (III-10, 11 et 12)
 - b) de pêche
 - c) de détresse
- Boudins de canot
- Sondeur

Cependant ce matériel reste assez limité. Le progrès devient une nécessité pour sauver des vies en mer. Un éveil des consciences s'opère au niveau scientifique et au niveau de l'Etat. D'autant que les techniques et le savoir-faire commencent à permettre cette marche en avant.



4. Brassière



5. Bouée couronne



6. Pistolet lance amarre



8. Sondeur



10. Feu de position tribord



9. Va et vient avec bouée culotte



11. Feu de position bâbord



12. Feu de position tête de mât

7. Corne de brume (coffre)